



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links


Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

De sorte tog

Lokomotivmænd i krig

Carl Otto Petersen

The background of the cover is a black and white photograph. In the foreground, two men in military uniforms are silhouetted against a bright, cloudy sky. They are standing on a dark, grassy ridge. To the right, a steam locomotive is also silhouetted, with smoke rising from its chimney. The overall mood is somber and historical.

Hamlet

Omslagsbilledet viser tysk banepatrolje »et sted i Danmark« efter 19. september 1944. Toget trækkes af to D-maskiner. (Foto: Frihedsmuseet).

»– Vi kørte bare. – Det var et arbejde, der skulle gøres.« – Sådan siger de »gamle« lokomotivfolk, som i de fem år under den tyske besættelse af Danmark, fra 1940–1945 fik krigen tættere ind på livet, end nogen anden befolkningsgruppe gjorde.

Jernbanerne var af livsvigtig betydning for transporterne af de enorme mængder af brunkul og tørv, der skulle dække brændselsbehovet i industrien og hos private, for fødevareforsyningen og for personbefordringen. De var i realiteten den eneste transportform mellem byerne og landsdelene. Og så den tyske besættelsesmagt havde stærkt brug for banerne. Danmark var en af forbindelseslinjerne mellem Tyskland og det besatte Norge, og omgruppering og opstilling af troppeenheder foregik i Danmark, og det betød, at der foruden den danske trafik også fandt meget omfattende tyske transporter sted. Det skete hovedsagelig i Jylland, og lokomotivfolk fra hele landet kunne på et eller andet tidspunkt under krigen regne med at skulle gøre tjeneste der.

Den danske regering valgte den 9. april 1940 at føre en samarbejdspolitik, og den betød, at tjenestemændene blev tvunget ind i et samarbejde, som de ikke selv ville have valgt. Lokomotivfolkene var fra den første til den sidste dag i en meget vanskelig og farlig situation. De var også i en samvittighedskonflikt, for de havde som de fleste andre danskere hverken vilje eller lyst til at hjælpe tyskerne i deres krig, men situationen tvang dem til at køre de tyske tog, og de kom til at opleve, at landsmænd, som de sympatiserede med og i mange tilfælde hjalp, måtte stræbe dem efter livet. De vidste, at sabotørerne måtte foretage aktioner, som kunne komme til at betyde livet for dem, når de stod på deres maskiner, og de

(fortsættes på bagsideflap)

Carl Otto Petersen

De sorte tog

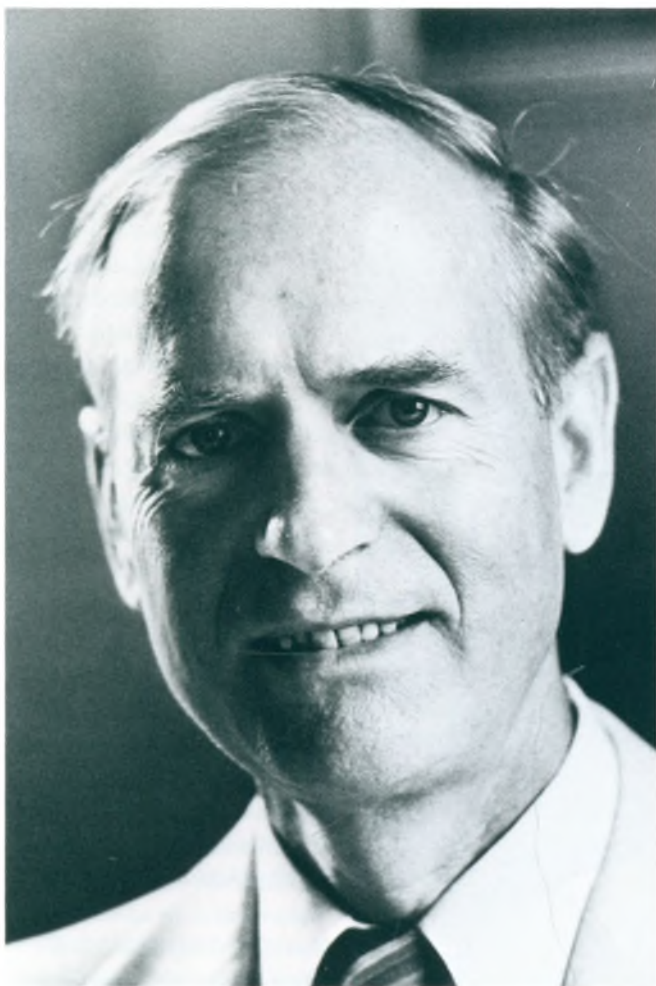
Lokomotivmænd i krig

Hamlet

Indhold

Forord	3
Indledning	5
»Den underlige krig« bliver alvor	9
En udvikling, der gik i stå	25
Fem års mørke	43
Danske lokomotivfolk på tyske maskiner	61
Besættelse – Brande – Baner – Brunkul	83
Sabotagen – det tveæggede sværd	99
Fem døgn s rejse	157
Faren fra luften	165
Fred i Danmark	201
Kildeangivelse	207

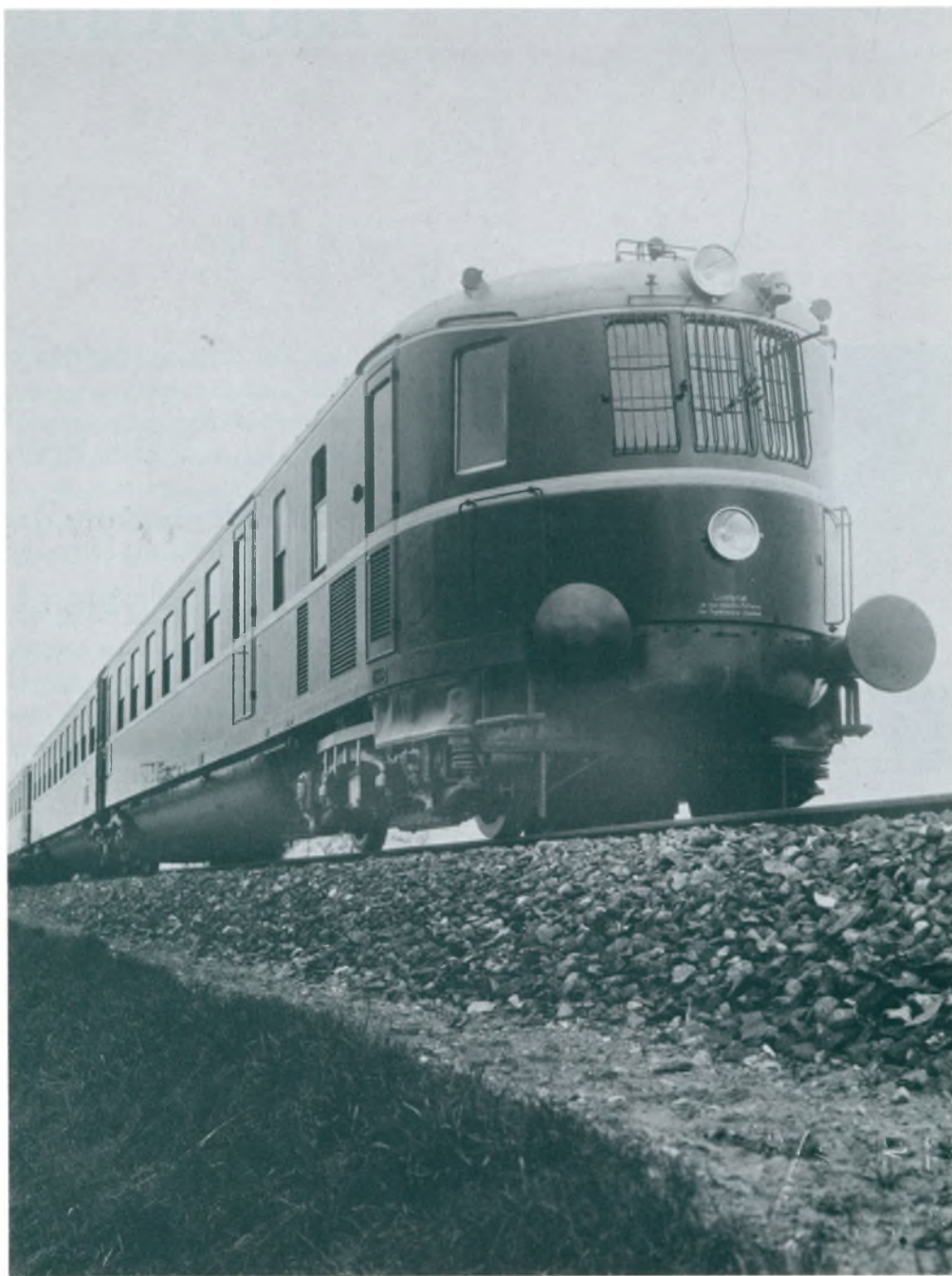
Forord



Den trafikale udvikling her ved 1980'ernes begyndelse tyder på, at jernbanerne vil få en stærkt stigende betydning for det danske samfund. Men selv ikke jernbanernes stærke fortalere ønsker, at forholdene skal udvikle sig som under anden verdenskrig, hvor jernbanerne stort set var alene om at dække landet trafikalt. Dengang såvel som nu blev det imidlertid fastslået, hvor uundværligt banesystemet er som et fast led i transportmønstret.

For DSBs medarbejdere under besættelsen var det tilfredsstillende at vide, hvilken betydning deres arbejde havde. Men denne tilfredshed blev til tider overskygget af den risiko, det daglige arbejde medførte. I farezonen kom ikke mindst lokomotivpersonalet, og bogens beretninger herom viser, at oplevelserne fra dengang altid vil stå i et særligt skær.

Som ung trafikelev under krigen fik jeg selv de ekstraordinære forhold tæt ind på livet, og derfor vækker bogen her minder – såvel gode som mindre gode. Men jeg tror, at også den unge generation med interesse vil studere det meget omfattende materiale, der her er samlet. Under alle omstændigheder er det prisværdigt, at forfatteren, Carl Otto Petersen, har taget initiativ til i tide at sikre denne dokumentation om en periode i landets historie, som aldrig bør gå i glemme.



Lyntogene, som kom i 1935, var intet mindre end en sensation. Man kunne nu sidde på sin plads f.eks. fra Aalborg til København. En pladsbillet kostede 50 øre, og man kunne få serveret sin middag under rejsen. Lyntogene indvarslede en ny udvikling, som fem års krig satte en brat stopper for. (Jernbanemuseet)

Indledning

»Vi vidste, at vi ville blive saboteret på den tur, – men vi kørte alligevel. – Hvad skulle vi ellers have gjort?«.

Disse ord blev sagt af en gammel lokomotivfører, jeg sad og talte med i december 1978, og de var den direkte anledning til, at jeg begyndte at samle materialet ind til denne bog.

Min far var lokomotivfører og kørte under hele krigen, og gennem ham kendte jeg naturligvis en del til de vanskelige forhold, lokomotivfolkene måtte arbejde under i de fem år, den tyske besættelse af Danmark kom til at vare, og intet havde været mere naturligt, end at han havde indledt denne skildring, men det nåede vi ikke. Nu blev det hans gamle kolleger, som kom til at fortælle mig om en periode af Danmarks historie, hvor en lille gruppe mænd kom til at arbejde under forhold, som den øvrige befolkning aldrig kom til at virke under, og hvor de kom til at øve en indsats, som var af livsvigtig betydning for det besatte land, og som man aldrig har takket dem nok for.

Det er ikke forkert at sammenligne jernbanemandens job under krigen med sømandens. De kom begge til at udføre et farligt og livsvigtigt arbejde for at holde samfundet i gang under de vanskeligste forhold, man overhovedet kan tænke sig, og de kom begge til at stå i situationer, hvor de når som helst uden varsel kunne blive udsat for angreb, som kunne komme til at koste dem livet eller førligheden – angreb som de ikke havde nogen mulighed for at værgе sig imod.

Jernbanefolkene vidste, at banerne var livsnerven i det danske samfund under besættelsen, men de vidste også, at

banerne var af uvurderlig betydning for den fjende, der havde besat deres land, og dette forhold tvang dem fra besættelsens første dag ind i en dobbeltstilling, som ingen andre borgere kom i.

Mon de danske politikere, som den 9. april 1940 valgte samarbejdet med besættelsesmagten i stedet for åben trods, var klar over, hvad de pålagde de tjenestemænd, som de krævede dette samarbejde af? Mon det nogen sinde gik op for dem, hvad de krævede af udholdenhed og mod af en lille gruppe, som ikke havde andre forudsætninger end den øvrige befolkning for at klare en så vanskelig opgave? – Gik det mon nogen sinde op for dem, hvad det ville sige at stå på de mørke maskiner under mørklægningen og vente på flammerne og eksplosionerne, som fortalte, at der ikke var skinner mere, og at de næste sekunder kunne betyde døden, og havde de fantasi til at forestille sig, hvordan det var at stå i skoldhed damp og sprøjtende, kogende vand, som var følgen af kugleregnen fra de allierede flyvere, som alle danskere – også lokomotivfolkene – betragtede som venner og befriere?.

Det er karakteristisk for jernbanemændene, at de aldrig har givet udtryk for bitterhed eller had, når de var ude for sabotage eller flyverangreb. Jeg har aldrig hørt de to ord under vore mange samtaler. Jeg har kun hørt sorgen over at have mistet gode venner og kolleger.

Under disse timelange samtaler gik det mere og mere op for mig, hvad nogle mennesker kom til at betale for den samarbejdspolitik, som vore politikere valgte den 9. april, og som vi, der var unge dengang, aldrig kom til at forstå og

respektere, og jo mere jeg hørte, jo mere steg min beundring for den lille gruppe mænd, som aldrig har gjort sig til over det, de udførte. – Det var et arbejde, der skulle gøres. Vi kørte bare, var vendinger, der gik igen hos flere af dem.

Denne bog er ikke bogen om jernbanerne under krigen. Det er en bog om en række hændelser og forhold, som danske lokomotivfolk oplevede dem under fem års besættelse, og denne begrænsning skyldes naturligvis ikke noget ønske om at gøre den indsats, de andre tjenestegrene gjorde, mindre. – Ingen tør vel påstå, at rangerpersonalet under fem års mørke ikke udførte et livsfarligt arbejde, hvor hvert skridt kunne betyde døden, men når jeg alligevel har foretaget et valg, og dette valg er faldet på lokomotivmændene, skyldes det, at de så at sige var i forreste frontlinje – og var det fra besættelsens første dag til dens sidste minut. Det var dem, der måtte tage det første stød, når der var bomber under deres tog, for det var dem, der stod på de maskiner, som var »frit jagtbytte« for modstandsbevægelsen. Naturligvis kunne det øvrige kørende personale også komme til at betale prisen for et angreb, men det var først og fremmest lokomotiverne og dermed lokomotivfolkene, som var mest udsat, og det ikke-kørende personale havde som regel en mulighed for at beskytte sig, når angrebene kom. – Det kunne lokomotivfolkene ikke. De var overladt til sig selv, og de havde kun sig selv at stole på i de kritiske øjeblikke, hvor liv kunne blive til død – ikke blot for dem selv men også for de rejsende, de havde ansvaret for.

Det var store krav, der blev stillet til dem, og da de havde vist, at de kunne leve op til dem, var det som om de, der havde stillet disse krav, havde glemt dem. – Det er ikke uden grund, at man den 20. januar 1943 i Dansk Lokomotiv Tidende kan læse følgende:

»Der er da ingen, der tror på, at det er for sømændenes kønne øjnes skyld, at de fik et risikotillæg. Nej, man var nødsaget til det, ellers havde de ikke fået nogen til at sejle. Men den faste tjenestemand kan man byde både det ene og det andet, han mukker ikke, han har forhandlingsret. Man retter en høflig forespørgsel om dette eller hint og får et lige så høfligt afslag, så er den forhandling forbi. Vil man være retfærdig overfor tjenestemændene, da bør rigsdagen bevilge et beløb, der under de ekstraordinære forhold kan

udbetales til alle de tjenestemænd, som er udsat for særlig risiko. . . « Jernbanefolkene fik aldrig et sådant tillæg.

Jeg har så vidt muligt bestræbt mig på at bygge bogen op over de hændelser og tanker, som en række »gamle« lokomotivfolk har betroet mig og en tålmodigt lyttende båndoptager, og jeg har i det store og hele valgt at lade dem stå med fortællernes egne ord og kun foretaget korrektioner, hvor tingene skulle placeres i den rette sammenhæng, for der må naturligvis forekomme fejlhuskninger efter 35 års forløb, men ved at holde båndoptagelserne sammen med køreplaner, rapporter og andet trykt eller skrevet materiale er det lykkedes at få enkelthederne ind der, hvor de hører hjemme.

Disse lokomotivfolk er jeg megen tak skyldig, ikke blot for de ord, som blev stående på båndene, men også for den rige menneskelige oplevelse, det var at møde dem og tale med dem. Jeg er taknemmelig for den gæstfrihed, jeg har mødt, og for den tid de har brugt på mig. Alle har de været meget interesseret i at fremskaffe så mange relevante oplysninger som overhovedet muligt, og det viste sig, at mange af dem i årevis havde haft notater liggende, som fortjener at blive bevaret. Skulle nogen finde, at alt ikke er direkte anvendt her, må de trøste sig med, at deres oplysninger i høj grad har været nyttige for mig til at få den nødvendige baggrundsviden og til at sætte stoffet ind på dets rette plads.

Nogle skuffelser har der dog været, for jeg har mødt enkelte, som ikke ville udtale sig, og jeg ved, de sidder inde med en værdifuld viden, men af personlige og andre vægtige grunde har de ikke i øjeblikket villet udtale sig, og dette har jeg naturligvis respekteret. Jeg håber imidlertid, at det på et andet tidspunkt lykkes at få denne viden nedfældet, før det er for sent, for den udgør et værdifuldt element i et stykke historie, som ikke må glemmes.

Det har ikke på noget tidspunkt været hensigten at skrive en ny Danmarkshistorie, men det har alligevel været nødvendigt at dvæle lidt ved en række forhold og hændelser under besættelsen, som måske ikke direkte havde noget med lokomotivfolkene at gøre, men jeg har følt, at de var nødvendige for forståelsen af lokomotivfolkenes situation og arbejdsvilkår, og for de læsere, som ikke kender meget til besættelsestidens historie, er de også nødvendige.

Ved gengivelse af opslag, avisartikler og andet trykt materiale har jeg valgt at bruge moderne retskrivning men har naturligvis bevaret tidens ordvalg.

Af praktiske grunde har jeg valgt at dele bogen op i nogle selvstændige afsnit: Mørklægning, sabotage, luftangreb o.s.v., selv om disse begreber naturligvis i mange tilfælde forekom samtidig og greb ind i hinanden. For overskuelighedens skyld har jeg imidlertid fundet det rigtigst at skille dem.

At bogen hovedsageligt er kommet til at handle om forholdene i Jylland skyldes, at 80–85% af den tyske trafik under krigen foregik der. Jylland var hovedlinjen på de tyske transportere til Norge og indfaldsporten til Tyskland og dermed også sabotørernes sidste chance for at stoppe militærtransporterne til fjenden. – En anden vigtig grund

er, at hovedparten af de store livsvigtige brændselstransportere, som mere end noget andet var med til at præge banerne, også foregik i Jylland.

Hovedvægten på trafikken kom til at ligge vest for Storbælt, men de lokomotivfolk, som kom til at tage det store slid og den evige risiko med at holde denne trafik kørende, kom fra hele landet.

Bagsværd i december 1979

Carl Otto Petersen

Tak til jernbanemuseets daglige leder W. Dancker-Jensen for hans store hjælpsomhed og til jernbaneentusiasten Torben Nielsen for hans utrættelige søgen efter »fact«s og billeder i arkiverne.

Hitlers Svar vil afgøre om England gaar i Krig

Tilbageværgning af de tyske Tropper, ellers stiller Vestmagterne sig ved Polens Side Paa tre Fronter trænger den tyske Hær ind i Polen

Den store Krig synes nu uundgaaelig.

Hver Time kan den tragiske Krigstilstand mellem Tyskland og Polen, der i Gaar var en Kændgerning, udvikle sig til den store Katastrofe, hvor ogsaa Storbritannien og Frankrig er blandt de krigsførende Magter.

Tidligt Fredag Morgen proklamerede Danzig ein Tilslutning til det tyske Rige og samtidig gav Rigskansler Hitler Værnemagten Befaling til „Modaktion“ overfor Polen under Henvendelse til en Række polske Grænsekrænkelser af tysk Rigsomraade. Polen erklærer, at saadanne Krænkelser ikke har fundet Sted.

I Løbet af Gaardagen udviklede Fjendtlighederne sig fra Korridoren til Øvre Schlesien, og militære Maal i en Række polske Byer blev bombarderet.

De Overvejelser, denne Situation maatte medføre i London og Paris, resulterede i Dagens Løb i Generalmobiliseringer i England og Frankrig og omfattende Sikkerhedsforanstaltninger over hele Europa.

I det britiske Parlament erklærede Premierminister Chamberlain om Aftenen, at den engelske Ambassadør i Berlin af den tyske Rigsregering havde krævet tilfredsstillende Garantier for et øjeblikkeligt Ophør af Fjendtlighederne i Polen og Tilbageværgning af alle tyske Tropper. Frankrig har stillet samme Krav.

Opfyldes det ikke, vil den engelske og franske Regering med alle Kræfter opfylde deres Forpligtelser overfor Polen.

Hr. v. Ribbentrop har meddelt Henderson, at han maas forlægger Ambassadørens Benvendelse for Hitler.

England gennemfører straks Værnepligt fra 18.-41. Aar

Premierminister Chamberlains Tale i det historiske Møde i Underhuset, hvor han gav Meddelelsen om det britiske Ultimatum

LONDON Fredag Aften (B.B.).

I Underhuset udtalte Chamberlain: Den britiske Ambassadør har i Berlin erklæret, at med mindre der gives tilfredsstillende Forsikringer om, at al Angrebsaktion standses og de tyske Tropper trækkes tilbage fra Polen, vil den britiske Regering uden Tøven opfylde sine Forpligtelser. Hvis Svaret er uegenligt, vil den britiske Ambassadør forlange sit Pas.

Henderson hos Ribbentrop

London, Fredag (B.B.).
OFFICIELT meddeles her, at Ambassadør Henderson i Aften i Berlin har haft en Samtale med Rigsregeringsminister von Ribbentrop. I det britiske Udenrigsministerium udtaler man, at Henderson med denne Lejlighed overbragte von Ribbentrop den Meddelelse, som han senere i Chamberlains Tale i Underhuset, von Ribbentrop udtalte, at han maatte forlange om denne Meddelelse fra Ribbentrop.



BILLEDBETEGNING TIL POLITIKEN: Hitler holder de Tale i Regeringens Høi og Høi (Magna Camera), som han betydede til i sin Tale.

Telegram Nr. 3.30 Morgen:

Tilbud om Mægling fra Mussolini

Paris, Fredag. Reuters Korrespondent meddeler: Halvofficielt meddeles det, at Frankrig har sagt ja til et Tilbud fra Mussolini om at mægle i den polsk-tyske Konflikt.

Den 1. september 1939 kom endelig den krig, som Hitler ønskede sig. Danmark håbede naturligvis at kunne holde sig neutral, men vor udsatte geografiske beliggenhed gjorde, at der kun skulle gå syv måneder, før vi også var draget ind i krigen. (Politiken og K.L. Reklame Foto)

»Den underlige krig« bliver alvor

I slutningen af 30'erne havde den jævne dansker en begyndende fornemmelse af, at man var ved at komme ovenpå efter den alvorlige krise, man havde været igennem. Værre kunne det i hvert fald ikke blive. Arbejdsløshedstallet var stadig højt, men situationen så alligevel ikke så håbløs ud som for få år siden. En vis optimisme var begyndt at brede sig, og mange havde en fornemmelse af, at man igen begyndte at kunne få noget for sine penge. – Ganske vist var der mennesker, der talte om en kommende krig og truslen sydfra, men hvad skulle et lille land som Danmark have at frygte?

Vi havde indrettet os efter den store nabo i syd, og vi var på god fod med Tyskland, som var en god kunde hos os. Her kunne vi komme af med alt det fede flæsk, englænderne ikke ville have, og efter at Hitler var kommet til magten, så det jo ud til, at der var roligt i Tyskland. Ganske vist var de militærgale, men det havde tyskerne jo altid været. Det var noget, alle vidste, og Hitler holdt nogle voldsomme taler i radioen, men de havde jo altid haft det med at råbe op. Der var selvfølgelig det med jødeforfølgelserne, men hvor meget af det passede? Der gik så mange rygter, og det var ikke mange år siden, tyskerne havde arrangeret den store olympiade i Berlin, hvor mange danskere havde haft lejlighed til at beundre tysk præcision og organisationstalent. De havde ikke set noget til jødeforfølgelser, og de var fulde af lovord over det storstilede arrangement, hvor de danske svømmepiger havde fejret store triumfer. Tyskerne var folk, der kunne deres kram.

I olympiadeåret havde de besat den demilitariserede Rhinzone, og aviserne skrev, at det var i strid med fredsaftalen fra Versailles, men der var jo ikke sket noget ved det, og endelig var det også et stykke af deres eget land, de gik ind i. Man kunne ikke for tid og evighed holde dem nede, fordi de havde tabt verdenskrigen, som lå så langt tilbage. At Hitler havde en anelse om, at nogen måske ville reagere, er en anden sag. Han havde udrustet sine tropper med to sæt ordrer, hvoraf det ene befalede tropperne at gå tilbage, hvis franskmændene greb ind. Ingen greb ind, og Hitler havde vundet det første træk.

I Danmark vinkede man begejstret til de tusinder af tyske turister, der hvert år kom hertil med de store »Kraft durch Freude«-både, som lagde ind i de større havne. De glade, fotograferende turister var flinke mennesker, som kunne lide at besøge det lille naboland mod nord.

Der var også danske, som blev ved at holde liv i »ånden fra 64« og talte om de landsmænd, som havde måttet blive i »det tabte land« efter folkeafstemningen i 1920, og der var også nogle, der talte om den dårlige behandling, det officielle Danmark gav de tyskere, der havde måttet flygte hertil efter Hitlers magtovertagelse, men vi havde jo selv så mange at sørge for, og mange af dem var nok kommunister, som selv havde været ude om det. Vi kunne ikke sådan blande os i, at nogen ikke kunne indrette sig efter den valgte regering.

Der blev naturligvis skrevet meget i aviserne om »Anschluss« i marts 1938, da de tyske tropper gik ind i Østrig,

og i løbet af efteråret 1938 og foråret 1939 begyndte det måske at gå op for flere og flere, at Tyskland nok ikke var så fredelig en nabo endda, men faren så ud til at drive over, da den engelske premierminister Neville Chamberlain og den franske konseilspræsident Edouard Daladier mødtes med Hitler og Mussolini i München og »solgte« Tjekkoslovakiet. Der skete da heller ikke noget, da tyske tropper gik ind i det lille land og annekterede det, og man følte sig beroliget, da Hitler erklærede, at han nu ikke havde flere territoriale krav i Europa. Verden så til – omend med dårlig samvittighed, men som Chamberlain udtrykte det: Det er jo folk, vi ikke kender. – Der var også tale om nogle gnidninger ved den tysk-polske grænse, men de fleste var dog helt overbevist om, at en krig var utænkelig. Det var trods alt ikke så mange år siden, at »krigen der skulle gøre alle fremtidige krige utænelige« var afsluttet. Man lukkede øjnene og vendte ryggen til.

Hitler ville imidlertid have sin krig, og han fik den, da han den 1. september 1939 lod sine tropper overskride grænsen til Polen. Allerede den første dag angreb hans moderne luftvåben Warszawa og andre store polske byer og gav her civilbefolkningen en forsmag på de grusomheder, millioner af mennesker skulle komme ud for i de kommende år. Samtidig rykkede de tyske panserkolonner ind og gik til angreb på det heroiske men gammeldags polske rytteri, som naturligvis ikke havde mange chancer mod så overlegen en fjende. – Den 3. september erklærede England og Frankrig Tyskland krig og opfyldte dermed de aftaler, de havde med polakkerne. Der kunne nu ikke længere være tale om en lokal konflikt. Den anden verdenskrig så ud til at være en kendsgerning. Alle lidt ældre læsere kan sikkert endnu erindre Chamberlains trætte stemme, da han over radioen oplyste:

»I morges overrakte den britiske ambassadør i London den tyske regering en sidste note, der gik ud på, at havde vi ikke hørt fra den inden kl. 11, at den var rede til straks at trække sine tropper tilbage fra Polen, ville der bestå krigstilstand mellem os. Jeg er nu nødt til at fortælle Dem, at vi ikke har modtaget noget sådant tilsagn, og at vort land følgelig befinder sig i krig med Tyskland. Måtte Gud nu velsigne Dem alle og forsvare rettens sag. Thi det er onde ting, vi kommer til at kæmpe imod, brutal magt, uærlig-

hed, uretfærdighed, undertrykkelse og forfølgelse. Men jeg er overbevist om, at overfor disse ting vil retten sejre.«

Klokken var da 11.15, og senere på dagen, omend modstræbende erklærede også Frankrig Tyskland krig. Der var ikke noget festligt over disse krigserklæringer, og heller ikke i Tyskland var der nogen begejstring, selv om nazisterne påstod det. Ingen med undtagelse af Hitler og hans nærmeste ønskede denne krig.

Danmark søgte naturligvis at holde sig neutral, men som de fleste andre lande kom vi dog hurtigt til at mærke krigen. Leverancerne fra de krigsførende lande blev mindre, og søkrigen gjorde sit til at vanskeliggøre transporterne over havet vestfra. Regeringen greb omgående ind og indførte forskellige indskrænkninger i trafikken, og de første rationeringer begyndte.

I de kommende måneder talte aviserne meget om »den underlige krig«, hvor der tilsyneladende ikke skete meget andet end »spredt patruljevirkosomhed« på vestfronten. Polen var forlængst nedkæmpet, og ingen af parterne syntes at have lyst til at foretage det næste udspil. Efter de oplysninger, man ligger inde med i dag, er det sandsynligt, at hele krigen var blevet ganske anderledes, hvis Frankrig havde holdt sit hemmelige løfte til Polen, nemlig at angribe den tyske vestgrænse med 40 divisioner senest 15 dage efter krigen udbrud, men det skete som bekendt ikke. Franskmændene vurderede situationen forkert. De var overrasket over den hurtige tyske fremrykning i Polen, og de følte sig ikke stærke nok til at gennemføre en offensiv, som Tyskland formentlig ikke havde været i stand til at modstå. Begge parter lå altså afventende bag de tilsyneladende uovervindelige forsvarslinjer, Maginotlinjen i Frankrig og Siegfriedlinjen i Tyskland, men til søs skete der en del, og det fik Danmark næsten omgående at mærke. Fra september 1939 og til april 1940 krævede søkrigen 384 danske søfolks liv, og vi mistede 6 motorskibe, 23 dampskibe og 6 fiskekuttere. Harmen var stor, hver gang aviserne meddelte, at et dansk skib var blevet sænket af tyske u-både.

Sympatien var da også helt på englændernes side, da man hørte, hvordan den lille engelske torpedojager »Cossack«'s besætning havde bordet det tyske 14.000 tons store »Altmark«, som var på vej til Tyskland med engelske fanger fra

de skibe, tyskerne havde torpederet. Det tyske skib havde søgt tilflugt i den norske Jøssingfjorden og troede sig i sikkerhed indenfor territorialgrænsen, men »the navy« befriede fangerne trods norske protester over krænkelse af neutraliteten.

Ellers var det Finland, der optog sindene. Finnerne havde siden november 1939 været i krig med Sovjet, og til hele verdens forundring havde det mægtige Sovjet ikke kunnet få bugt med de seje finner, som tilsyneladende gang på gang dukkede op fra den tomme luft og slog russerne. Der blev samlet ind til finnerne, og mange danske tog til Finland for at melde sig som frivillige i den finske hær, men de nåede ikke at komme i kamp. Det gjorde derimod de danske militærpiloter, som meldte sig, og flere af dem blev dræbt under luftkampe mod russerne. – Finske børn kom til Danmark, så de var uden for de russiske bombemaskiners rækkevidde, og sympatien og trangen til at hjælpe var i det hele taget stor. Finland var pludselig blevet en del af norden, men natten mellem den 12. og den 13. marts måtte finnerne bede om en dyr og bitter fred. De kunne simpelt hen ikke blive ved.

Nogle vidste vel nok, at England og Frankrig havde haft planer om at komme finnerne til hjælp, og havde vel også gjort sig nogle tanker om, hvordan Danmarks stilling kunne blive i en sådan situation, men hjælpen kom aldrig af sted. En af grundene var, at Sverige ikke ville tillade fri gennemmarch. De svenske politikere var selvfølgelig klar over, at det ikke alene var for finnernes skyld, at man i England og Frankrig havde drøftet disse planer. De svenske malmleverancer til Tyskland havde længe været en torn i øjet på englænderne, og deres tanke var, at hvis man ved en aktion i Finland kunne få fodfæste i Sverige, skulle det være mærkeligt, om man ikke kunne få stoppet disse leverancer.

Aviserne talte meget om malmtransporterne og den betydning, de kunne få for nordens stilling i den storkrig, der var under udvikling, men den lå ligesom udenfor den almindelige danskers fatteevne og tankeverden. Her må man huske på, at nyhedsdækningen og den politiske orientering i 1939–40 overhovedet ikke kan sammenlignes med den, vi kender i dag, hvor vi så at sige er orienteret om begivenhederne i det øjeblik, de sker, ja i nogle tilfælde før.

TV fandtes ikke, men man havde selvfølgelig radioavis et par gange om dagen, og nogle af de store aviser gjorde også en del ud af udenrigsstoffet, men i de fleste var lokalstoffet langt det vigtigste. Det var det, læserne forventede at blive holdt orienteret om, og det var det, der var basis for abonnementstallet.

Børge Outze skriver således i sit værk »Danmark under den anden verdenskrig«, at adskillige læsere sagde deres avis »Nationaltidende« af i protest mod, at bladet så sent som den 8. april skrev om TRUSLEN MOD NORDENS FRED.

Det er derfor ikke forkert at betegne den tyske besættelse af Danmark om morgenen tirsdag den 9. april 1940 som et chock for befolkningen. Flyvemaskinerne, mange hørte i de tidlige morgentimer, blev i første omgang ikke sat i forbindelse med et fjendtligt angreb, selv om man undrede sig over, hvad de kunne betyde, men i de større byer blev man hurtigt klar over, hvad der var ved at ske, for her dalede pludselig en regn af løbesedler ned fra flyverne, som kredsede ganske lavt. Det var det tyske OPROP, som skrevet på et mærkeligt norsk gjorde opmærksom på, at Tyskland for at komme et engelsk angreb i forkøbet havde besluttet sig til med sine magtmidler at overtage beskyttelsen af Danmarks og Norges neutralitet, så længe krigen varede. – Sådan gjorde man to lande opmærksom på, at de var blevet besat af et stort land.

Den dag tænkte en del danske på den »Ikke-angrebs-pagt«, Danmark og Tyskland havde afsluttet den 31. maj 1939 og specielt på artikel 1, hvor der bl.a. stod: ». . . Kongeriget Danmark og det tyske rige vil i intet tilfælde skride til krig eller til nogen art af magtanvendelse mod hinanden«, og det er muligt, at tyskerne ikke betragtede en besættelse som krig, men det er vanskeligt at se bort fra, at der er tale om magtanvendelse – vel at mærke hvis man er dansker. At tyskerne havde et ganske anderledes syn på denne sag, fremgår af Hitlers ordre til besættelsen af Danmark og Norge, som blev udskrevet i Berlin den 1. marts: »– Principielt skal det tilstræbes at give foretagendet karakter af en fredelig besættelse, hvis mål er væbnet beskyttelse af de nordiske landes neutralitet«, men hedder det videre – »hvis der alligevel viser sig modstand, skal den brydes under anvendelse af alle midler.« Meningen er ganske klar, og

dette eklatante løftebrud var blot det første i den uendelige række, der skulle komme til at præge fem års besættelse.

Tidligt om morgenen præsenterede den tyske gesandt Cecil von Renthe-Fink i udenrigsministeriet en »Aufzeichnung« med 13 punkter, som man ønskede overholdt. De drejer sig om forholdet mellem det danske og tyske militær og en række andre forholdsregler i forbindelse med besættelsen. I punkt 6 står:

»Samfærdselsmidler og veje samt efterretningsmidler bevares uskadt og driften sikres. Samfærdselsmidler (jernbaner), indenrigs- og kystskibsfarten samt efterretningsforbindelser stilles til disposition for de tyske tropper i det omfang, det er fornødent for de tyske tropper og deres forsyning.« – Fra den første time af besættelsen var der således ikke tvivl om jernbanernes stilling.

Endvidere gives der ordre til total mørklægning fra den første aften.

I de ordrer, den tyske general v. Falkenhorst har udstedt til sine soldater, findes også en »orientering« om danskerne, som er ganske interessant at læse:

1. Ethvert medlem af værnemagten må være klar over, at han ikke betræder fjendeland, men at tropperne er rykket ind i Danmark til beskyttelse af landet og til sikring af dets beboere. Følgende er derfor at iagttage:

2. Danskeren ejer stærk nationalfølelse. Derudover føler det danske folk sig beslægtet med de skandinaviske folk. Altså, undgå alt, hvad der kan såre den nationale ære.

3. Danskeren er frihedselskende og selvbevidst. Han afviser enhver tvang og enhver underordnen. Han mangler sans for militær tugt og autoritet. Altså spar på kommanderen, skrig ikke op. Sligt fylder ham med modvilje og er virkningsløst. Oplys og overbevis på saglig måde. En humoristisk tone når længst. Unødigt skarphed og hovmestereren sårer selvfølelsen og skal undgås.

4. Danskeren ejer megen bondesnuhed, forslagenhed, der grænser til upålidelighed.

5. Danskeren er vindskibelig anlagt. Hans interesse drejer sig væsentligst om materielle anliggender. Han føler særlig hårdt enhver begrænsning i sine behov. Altså: Undgå så vidt muligt indgreb i den personlige ejendom. Selvtægt, udskrivning og den slags er forbudt.

6. Danskeren elsker et hyggeligt hjemmeliv. Man vinder

ham ved venlighed, ved små opmærksomheder, ved anerkendelse af hans person.

7. Et handelsfolk som det danske nærer engelske sympatier. Det afskyr krigen. Der findes hos de danske, med få undtagelser, ingen forståelse for den nationalsocialistiske tyskers mål. Altså: Undgå politiske drøftelser.

8. Mange danskere forstår tysk.

Tyskerne havde forberedt sig godt. – På landet og i de byer, hvor der ikke var nedkastet flyveblade, fulgte befolkningen forbavset bombeflyene, der i lav højde tordnede hen over landskabet. Fly var ikke noget dagligdags syn dengang, og alle vidste, at vi ikke selv havde så store maskiner, men efterhånden begyndte ekstraudsendelserne i radioen, og man fik et billede af, hvad der var sket i de tidlige morgentimer. Danske soldater havde været i kortvarige kampe med tyskerne, og der havde været døde og sårede på begge sider, men kampene blev hurtigt indstillet, og man begyndte at spørge, om vi overhovedet havde haft viljen til at kæmpe. Havde de ansvarlige politikere ikke turdet tage det ansvar, der er forbundet med at forsvare sig. Havde man bare gjort modstand på skrømt? Årtiers negativ holdning til et økonomisk udsultet forsvar kulminerede nu med »denne skammens dag«, som mange officerer udtrykte det.

Folk samledes i grupper og diskuterede det, der var sket. Arbejdet gik i stå mange steder, og imens bugtede en endeløs slange af tyske køretøjer sig op gennem Jylland. Hvis man ikke har oplevet dette syn, har man svært ved at forestille sig det. Det var ikke en film men den barske virkelighed. Det var ikke statister men fjendtlige soldater, der sad på mandskabsvognene med geværene mellem knæene, og det var fjendtlige kanoner, der blev trukket efter bilerne. Det var ikke øvelse, når motorcyklisterne stillede sig skrævende op i vejkrydsene og holdt tværgående trafik tilbage, så kolonnen fik fri gennemfart. Det var en fjende, der besatte et fredeligt land, og det var et knugende syn, man aldrig glemmer. – Man glemmer heller aldrig de danskere, der stillede sig op og vinkede til soldaterne, som om det var gæster på skovtur. Disse mennesker var vel ikke tyskvenlige, men de forstod ikke et ord af det hele, og den tyske propagandamaskine var ikke sen til at udnytte denne foræring. Der blev fotograferet på livet løs. Børnene fik



chokolade af de tyske soldater, og i de tyske biografer kunne Herr og Frau Schultze en ugestid senere se, hvor velkomne deres soldater havde været, da de kom for at beskytte danskerne mod englænderne.

Tyske stabsvogne rullede op foran rådhus og administrationsbygninger. Borgmestre og embedsmænd blev hentet til forhandling og tvunget til at vise vej til skoler og andre bygninger, tyskerne havde udset sig til indkvartering af deres soldater, og forbavtede skolebørn, som endnu ikke var blevet sendt hjem fra skolerne, så til, mens de fremmede soldater rykkede ind i deres gymnastiksale og begyndte at tømre senge sammen.

Tyske bombemaskiner over København den 9. april. Det er tidlig morgen, og de få mennesker i bussen er alle søgt over i dens højre side for at se efter flyverne, som dengang var et uvant syn. Gaden stylder med de grønne »Oprop«, som flagrede ned fra flyverne. De medbragte også bombelast, som skulle have været anvendt, hvis danskerne satte sig alvorligt til modværg. (Foto: Frihedsmuseet)

Tyskerne behøvede ikke at lede efter deres mål. De var forlængst tegnet ind på kortene, og meget tyder på, at i hvert fald ikke alle de fotograferende tyske turister havde været almindelige turister. Den tyske spionagetjeneste i Danmark var yderst effektiv i årene op til 1940, og tyskerne

kendte alle detaljer om de havne og banegårde, de senere kom til. De vidste f.eks. ganske nøjagtigt, hvor mange kubikmeter vand i minuttet de forskellige vandkraner kunne give, så de var klar over, hvor deres tog skulle tage vand, og de vidste, hvor mange danske lokomotiver, der var stationeret i de forskellige byer, og hvilke typer der var. Der har også været mange danskere, som har været mere end ivrige efter at forsyne dem med oplysninger – også før krigen.

Radioen bragte til stadighed statsministerens udtalelser, og man lyttede til kongens formanende ord. Proklamationerne blev slået op på mure og lygtepæle, og man fik at vide, at indtil videre kunne den tyske mark også bruges som betalingsmiddel i Danmark. Den var lig med 2 danske kroner.

»Ja, die Brücke ist besetzt«

Var det et chock for civilbefolkningen, var det et endnu større chock for de lokomotivfolk, der denne morgen stod på deres maskiner. Mange af dem havde begyndt deres tjeneste aftenen før eller om natten, og nogle havde overnattet i fremmede remiser og havde ikke haft mulighed for at høre radio. De kunne kun undre sig over de store grå bombemaskiner, der drønedes hen over dem, og først efterhånden som de nåede frem og holdt på stationerne, fik de at vide, hvad der var sket. Det var med blandede følelser, de fortsatte kørslen. Fra den første dag var krigen kommet ind i deres tilværelse, og nogle kom omgående til at mærke den.

Lokomotivfører H. C. Lundeman, Odense, som dengang kørte som lokomotivfyrbøder, er tidligt om morgenen den 9. april på vej op mod Lillebæltsbroen. Han kører en rangerslæber, som skal være i Nyborg op på formiddagen, og da de passerer broen, ser han og lokomotivføreren, at der ligger en del skibe nedenfor ved Snoghøj. De taler lidt om, at det er et mærkeligt sted at ankre op, men først da de kommer til Odense, får de at vide, hvad der er sket. Det er tyske skibe, der ligger ved broen. Odense banegård og jernbaneterrænet er allerede besat af tyske soldater, og det er også tilfældet med Nyborg, da de kommer dertil. Her får

Ekstra Bladet

DEN 9. APRIL 1940

Til det danske Folk!

TYSKE Tropper har i Nat overskredet den danske Grænse og har gjort Landgang forskellige Steder. Den danske Regering har under Protest besluttet at ordne Landets Forhold under Hensyn til den Besættelse, som har fundet Sted, og i Henhold hertil kundgøres følgende:

De tyske Tropper, der nu befinder sig her i Landet, træder i Forbindelse med den danske Værnemagt, og det er Befolkningens Pligt at afholde sig fra enhver Modstand over for disse Tropper. Den danske Regering vil forsøge at sikre det danske Folk og vort Land imod de af Krigsforhold følgende Ulykker og opfordrer derfor Befolkningen til rolig og behersket Holdning over for de Forhold, som nu er opstaaet. Ro og Orden maa præge Landet, og loyal Opførsel maa udvises over for alle, som har en Myndighed at udøve.

København, den 9. April 1940.

Christian R.

Til Stilling.

Under disse for vort Fædreland saa alvorlige Forhold opfordrer jeg alle i By og paa Land til at vise en fuldt ud korrekt og værdig Opførsel, da enhver uoverlagt Handling eller Ytring kan have de alvorligste Følger.

Gud bevare Dem alle. Gud bevare Danmark.

Christian R.

Amalmsborg, den 9. April 1940.

POLITIENS TRYK KØBENHAVN

Kongens og regeringens proklamation til befolkningen, som blev bragt i eftermiddagsbladene og næste dags morgenaviser. Den var tillige klæbet op på husmure, plankeværker og lygtepæle. Under de fem års besættelse henviser politikerne gang på gang til proklamationens ord »ro og orden«. (Politiken og K.L. Reklame Foto)

de besked på, at de om aftenen skal køre et tog tilbage til Fredericia, og at dette tog skal være mørklagt. Man er allerede i gang med forberedelserne hertil.

Daværende trafikassistent Falbe Madsen har morgen-tjeneste i Fredericia, og han bekræfter Lundeman's forklaring. Kl. 04.20 modtager han en melding fra en togfører, der passerer broen, (det må have været rangerslæberen) at

OPROP!

Til Danmarks Soldater og Danmarks Folk!

Uten Grund og imot den tyske Regjerings og det tyske Folks oprigtige Ønske, om at leve i Fred og Venskab med det engelske og det franske Folk, har Englands og Frankrigets Magthavere ifjor i September erklæret Tyskland Krigen.

Deres Hensigt var og blir, efter Mulighet, at treffe Afgjøelser paa Krigsskuepladser som ligger mere afsides og derfor er mindre farlige for Frankriget og England. i det Haab, at det ikke vilde være mulig for Tyskland, at kunde optræde stærkt nok imot dem.

Af denne Grund har England blandt andet stadig krænket Danmarks og Norges Neitralitet og deres territoriale Farvand.

Det forsøkte stadig at gjøre Skandinavien til Krigsskueplads. Da en yderlig Anledning ikke synes at være givet efter den russisk-finske Fredsslutning, har man nu officielt erklæret og truet, ikke mere at taale den tyske Handelsflaates Seilads indenfor danske Territorialfarvand ved Nordsjøen og i de norske Farvand. Man erklærte selv at vilde overta Politiopsigten der. Man har tilslut truffet alle Forberedelser for overraskende at ta Besiddelse af alle nødvendige Støt punkter ved Norges Kyst. Aarhundredes største Krigsdriver, den allerede i den første Verdenskrig til Ulykke for hele Menneskeheden arbeidende Churchill, uttalte det aapent, at han ikke var villig til at la sig holde tilbake af »legale Afgjøelser eller neutrale Rettigheder som staar paa Papirlapper«.

Han har forberedt Slaget mot den danske og den norske Kyst. For nogen Dager siden er han blit utnævnt til foransvarlig Chef for hele den britiske Krigsføring.

32

Forsiden af det grønne »Oprop«, som blev kastet ned fra de tyske bombemaskiner. Det er formentlig oversat af en nordmand, boende i Tyskland, deraf det ejendommelige sprog. Tyskerne lægger heri hele skylden for krigen på englænderne og udtaler, at de tager Norge og Danmark under deres beskyttelse. (Frihedsmuseet)

der lå et større skib i Snoghøj havn, og samtidig får man i Fredericia melding om, at der er skydning i Padborg. Man går derfor ud fra, at det er et tysk skib, der er ankret op. Falbe Madsen tager telefonen og ringer til blokposten på Lillebæltsbroen for at høre nærmere. Telefonen bliver taget, men ingen svarer. Han kan imidlertid høre, at der er nogen i røret, og han spørger derefter: »Ist Blockstelle

Kleinebeltbrücke da?» Nu kommer svaret omgående: »Ja, und die Brücke ist von deutschen Truppen besetzt.« Røret bliver lagt på, og der er nu ikke mere tvivl om, hvad skibet skulle. Falbe Madsen havde ikke et øjeblik været i tvivl.

Lokomotivmester K. M. Scottmann Christensen, som den dag er fyrbøder på et tog på vej fra Brande til Esbjerg, er heller ikke i tvivl om, hvad der sker. Han kører med et blandet tog, der føres af en ældre fører, som hedder Jensen, og et stykke udenfor Esbjerg ser de en flyver komme ned mod toget. De kan se, at det er en tysk maskine, for de kender mærkerne fra billeder i avisen, og de undrer sig, da den vender om og kommer ganske lavt ned mod toget igen. Føreren får pludselig en fornemmelse af, at der er noget

galt, og han fløjter »bremse«, så togpersonalet i toget kan begynde at bremse samtidig med lokomotivet. Det er et tog med skruébremse. Flyveren er helt tæt på, og de to mænd på lokomotivet springer af. De ved ikke, hvorfor de gør det, for ingen af dem har hørt om eller været ude for beskydninger før. De handler instinktivt. Scottmann Christensen havner i en grøft og står i vand til livet, da flyveren begynder at skyde på toget, så gruset sprøjter op fra ballasten, men hverken lokomotivet eller lokomotivfolkene bliver ramt. De er naturligvis både chokerede og overraskede, da de kravler op på maskinen og fortsætter mod Esbjerg. De forstår ikke, hvorfor der skal skydes på dem, men noget af en forklaring får de, da de kommer til Esbjerg. Her holder allerede et pansertog på stationen, og det er tysk. Hvorfor piloten skyder på dem, får de aldrig at vide, men det har formentlig været en skydegal pilot, for der foreligger ikke noget om, at tog skal angribes.

Det er velkendt, at det ikke skortede på advarsler til den danske regering i dagene op til den 9. april. De kom fra Berlin fra vort eget gesandtskab, men regeringen foretog sig ikke noget. Den ville ikke »provokere« den store nabo i syd og foretrak ikke at lytte til disse advarsler, der ikke alene fremkom ad politisk vej. Det danske forsvars efterretningstjeneste kunne supplere dem. Den daværende leder, ritmester Lunding kunne dag for dag meddele, hvordan der blev samlet tropper syd for grænsen. Bl.a. meddelte han, at der ventedes 28 troppetog til Flensborg, men alt dette gjorde ikke indtryk på den danske regering. Den foretog sig ikke noget, før det var for sent.

Tidligere stationsforstander Svend Georg Nielsen, som den 9. april 1940 gjorde tjeneste i Padborg, oplyser, at både han og hans kolleger havde fået at vide, at stationerne nord for Rendsburg var fyldt med militærtog. Padborg, som jo var grænsestation, havde før og under krigen tillige en tysk stationsforstander og også en del tysk personale, som danskerne i det daglige havde et udmærket samarbejde med. Det er sikkert grunden til, at tyskerne orienterede deres danske kolleger om, at »noget ville ske«. Det skete selvfølgelig i al fortrolighed, men de vidste det altså, og så var det ikke svært selv at drage konklusionen.

I den tyske operationsbefaling for besættelsen af Danmark hedder det da også, at de to jernbanelinjer til Padborg

og Tønder skal holdes fri for al trafik, så to pansertog kan overskride grænsen kl. 04.15.

Svend Georg Nielsen mødte til tjeneste kl. 06.00, og da var besættelsen i fuld gang. De danske grænsegendarmer var blevet myrdet af »ukendte« gerningsmænd, og køretøjer med soldater gled i en stadig strøm ind over grænsen. Hans tyske kollega var ked af det, da han kom og sagde, at han ventede værnemagten kl. 09.00, og på slaget mødte en officer fra Wehrmacht op og anmodede om særtog hver time fra kl. 10.00 mod Aalborg og Frederikshavn. Den danske stationsforstander svarede, at det kunne han ikke uden videre tage stilling til. Han måtte have sine ordrer fra højere sted, og det forstod officeren naturligvis. Generaldirektoratet i København og 2. distrikt i Århus blev underrettet, og generaldirektoratet forlangte, at man protesterede – men gav efter. Det var noget overflødigt, for besættelsen af København havde da været i gang i ikke mindre end 5 timer, men det betød åbenbart meget, at man holdt på formerne.

Præcis kl. 10.00 holdt det første tog udenfor Padborg og ventede på indkørselssignal, som det naturligvis fik. – Den tyske militærtrafik på de danske baner var begyndt. Det var tyskerne selv, der kørte disse tog. Det tyske personale var den dag forsynet med en lomme-parlør og et uddrag af det danske signalreglement, som afveg en del fra det tyske, og i Padborg forlangte de en dansk lokomotivmand med som lods videre nordpå. Så vidt vides var den første lods en Fredericia-lokomotivfører, som gerne ville hjem, og han påtog sig at føre toget. Alle tog fik derefter lodser ombord. Dette er skildret i et særligt kapitel.

Stationsforstander Morten Poulsen, som dengang var trafikassistent, fortæller om det ene af pansertogene, at det var et ynkeligt syn. Det kom haltende ind med en varmløben aksel, som de tyske lokomotivfolk forgæves søgte at køle ned, og i løbet af dagen blev det slæbt mod Fredericia. »Det lykkedes mig at fotografere toget, mens tyskerne stod og arbejdede på det. Vi var nogle kolleger, der stod og så på det, og jeg så mit snit til at få mit kamera op af lommen og tage et par billeder, men en soldat med maskinpistol på maven må have hørt det klikke, for han kom hen og spurgte: – Wer hat hier fotografiert? – Alle lod, som om de ikke forstod tysk, så han fik ikke noget svar, og så rystede han på



Deutsch - dänischer Sprachführer

für den Eisenbahndienst



Dansk - tysk Sprogfører
for Jernbanetjenesten



Herausgegeben vom Bahnbevollmächtigten der Deutschen Reichsbahn
für Dänemark

*Tyskerne havde på deres egne baner gjort plads for to pansertog, som skulle overskride den danske grænse kl. 04.15. Togene med deres påmalede dødningshoveder opholdt sig kun få dage i Danmark.
(Foto: Morten Poulsen, Åbenrå)*

hovedet og gik igen. Apparatet havde jeg i mellemtiden fået listet ned i lommen. Senere på dagen hørte jeg gennem et vindue en tysk jernbanemand sige i telefonen: – Sie können sämtliche Züge Richtung Dänemark freilassen. – De var godt forberedt.«

Signalingeniør E. Viberg Petersen bekræfter, at han før 9. april vidste, at der ville ske en invasion. Han arbejdede på dette tidspunkt i Kolding i forbindelse med etableringen

af et nyt spor, og her havde man dagen før fået meddelelse om, at et stort antal særtog ville blive tillyst. Det berømte pansertog nåede ikke længere end til Kolding, og her sagde rygterne, at man i Padborg havde taget fejl af en smørekande med olie og en sandbeholder, og hvis det ikke blot er et rygte, må det have været den første jernbanesabotage under besættelsen.

Det andet pansertog skulle ad den vestlige bane køre til Esbjerg via Tønder. Her holdt tidligt om morgenen et dansk tog, som også skulle til Esbjerg, og føreren på dette tog fik

at vide, at han skulle følge efter pansertoget, som foruden det tyske personale havde en uniformeret sønderjyde med som lods. Han var ikke i jernbaneuniform men i naziuniform og optrådte meget provokerende.

Det blev en langsommelig tur mod Esbjerg, for pansertoget standsede ved hver eneste bro eller viadukt, og tyskerne undersøgte, om der skulle være sprængladninger, før toget rullede videre. Der burde have været sprængladninger, men det var der ikke, så de kunne have sparet sig alle anstrengelserne og deres nervøsitet. De broer, der skulle have sinket den tyske fremrykning, lå klar til passage. De tropper, der ad landevejen og søvejen skulle besætte Esbjerg, var da også forlængst ankommet, da pansertoget endelig rullede ind. Også i Esbjerg optrådte sønderjyden meget brovtende, men hans betydning blev reduceret en smule, da lokomotivføreren på det danske tog, der kom efter, sagde: – »Nå ham. Det er bare æ lokumsrenser fra Tønder«. Dermed var han placeret.

Depotbestyrer Hartvig Vaarmark var dengang remiseformand i Esbjerg. Han havde fået besked på, at pansertoget skulle have kul, og han måtte organisere et par mand med riskurve til at fylde kul på toget. Det kunne ikke ske på ordinær vis med kran, men kullene skulle hældes ind gennem nogle små luger på lokomotivet, som han mente var tjekkisk og så lavt, at personalet havde svært ved at stå oprejst.

Han vidste, hvad der var sket, for han havde allerede tidligere stiftet bekendtskab med værnemagten og en anden geskæftig sønderjyde. En deling soldater med en officer og sønderjyden som tolk var mødt op hos lokomotivmesteren, som havde bedt Vaarmark tage sig af dem, da han talte bedre tysk. De forlangte at få nøglerne til et sprængstofdepot, som skulle være på terrænet. Her blandede sønderjyden sig i samtalen, og Vaarmark bad ham på dansk passe sig selv, da der ikke var nogen, der havde spurgt efter hans mening. Den tyske officer spurgte på tysk, hvad der var i vejen, og fik at vide, at danskerne ikke havde brug for »den herre der«, og så fik sønderjyden besked på, at han kunne vente udenfor.

Officeren forklarede derefter, at der skulle være en lille træbygning, som han gerne ville have nøglerne til. »Først da«, siger Vaarmark, »kom jeg i tanker om, at der mellem

nogle grantræer lå et lille træskur, ikke større end 2 gange 2 meter, men jeg havde aldrig spekuleret over, hvad det indeholdt. I mellemtiden havde lokomotivmesteren sendt bud efter overbanemester Schwartz, som kom med en stor håndmedet nøgle, som han lagde foran tyskeren. Udenfor ventede en lastbil med flere soldater. Officeren låste døren op, og han var helt klar over, hvad han skulle lede efter. Der stod en del kasser derinde, på størrelse med gammel-dags ølkasser, og på hver af kasserne stod navnet på en af de

Pansertoget til Padborg ankom med en varmløben aksel, og tyskerne fik det kun under stort besvær ført videre mod Fredericia. Pens. stationsforstander Morten Poulsen har taget billederne af pansertoget.



broer, der førte over vandløbene i vores distrikt. Det var sprængstof til at ødelægge broerne i tilfælde af krig, men ingen havde tænkt på at bruge det.

Jeg tog en af kasserne og smed den udenfor, og jeg kunne ikke forstå, hvorfor de ikke tog imod den, men da jeg kiggede ud, var der som blæst. De var væk allesammen. Endelig kom et hoved frem. Det var officeren: Sind Sie verrücht Mensch. Wir können ja alle zum Himmel fahren. Han forklarede så, at der var trotyl i kasserne. Der var også tændsnore af forskellige længder, og tyskerne læssede det hele på deres bil og kørte med det.«

Man kan i dag ikke lade være at undre sig over, at ingen ansvarlig jernbanemand eller militærmand ikke forlængst havde brugt disse sprængstoffer der, hvor de skulle have været brugt. Der var ganske vist givet ordre til, at der ikke skulle gøres modstand, da man anså den for håbløs, men det havde været en meget nem sag at armere broerne og sprænge dem, og risikoen var ikke særlig stor. En sådan aktion ville naturligvis ikke have forhindret den tyske besættelse af Danmark, men den kunne have givet nordmændene et lille pusterum, som de i hvert fald ville have forstået at bruge.

Natten mellem den 8. og 9. april var »avistoget« som sædvanligt på vej fra København til Korsør med morgenaviserne til provinsen. Det blev denne nat kørt af en lokomotivfører, der blev kaldt Køge-Hansen og lokomotivfyrbøder Poul Guldager, som fortæller: »Vi holdt i Ringsted for at aflevere nogle af vore aviser, da togføreren kom tilbage fra kommandoposten. Han var hvid i ansigtet og næsten grædefærdig, da han sagde: – Tyskerne er gået i land i Korsør, og det var alt, hvad han kunne sige. Vi havde ikke fået ordre til at blive, så vi fortsatte og holdt de steder, vi skulle. Der var ikke noget usædvanligt at se, men stemningen var meget trykket på maskinen. Da vi holdt i Forlev, så vi de første tyske soldater. Jeg kan huske, at det var en pragtfuld morgen, som slet ikke svarede til vores stemning på maskinen. Solen var kommet op, og vi kunne se den glimte i soldaternes hjelme, da de kom gående langs banelinjen. Lidt efter kom stationsmesteren og gav os ordre til at returnere til Slagelse, og her var tyskerne kommet i mellemtiden. De havde besat stationen og kommandoposten. Der stod en mand med opplantet bajonet ved telefo-

nen og én ved telegrafan. Maskinen blev koblet fra, og vi kørte i hus med besked på at hvile os, for ingen vidste, hvornår vi skulle køre igen, men der gik nu kun et par timer, så blev vi sendt til Korsør, og her var alt kaos. Det vrimlede med tyskere på stationen og i færgeljerne, og i havnen lå flere tyske skibe. Sent på eftermiddagen returnerede vi til København, og da var perronkanterne på flere af de stationer, vi kørte igennem, allerede malet hvide. Ordren blev fulgt omgående. Vi så ingen flyvere, men jeg kan huske, at vi snakkede en del om, hvad man skulle gøre, hvis vi blev angrebet, og vi var enige om, at det bedste ville være at smide sig ned langs tenderen.«

De døde tyskere fra »Lützow«

Den 9. april om aftenen kørte lokomotivfører P. Krogh Christensen og fyrbøder Svend Tønder Petersen en slæber fra Struer til Langå. Aftenen før havde de været i Ringkøbing, og tidligt om morgenen, da de var på vej tilbage til Struer, havde de hørt om besættelsen, men de havde hverken set soldater eller flyvere, før de kom hjem. – Nu var de på vej til Langå, og det var planen, at de efter et kort ophold skulle returnere til Struer, men der gik næsten en uge, før de kom hjem, og i den tid kunne deres familier ikke få nogen besked om, hvor de befandt sig. Depotet kunne heller ikke give nogen oplysning, for man vidste ikke noget. I Langå var det sket det, at deres maskine var blevet koblet af toget, og de var blevet dirigeret mod Aalborg og videre til Frederikshavn. Det var helt uden for de strækninger, de normalt kørte på, og ingen af dem havde det fornødne strækningskendskab.

»Vi blev sat til at køre med åbne godsvogne dækket med pressenninger«, siger Svend Tønder Petersen, »og vi vidste ikke, hvad vi kørte med, før jeg en dag under opholdet på en station lettede på en pressenning. Hele vognen var fuld af døde tyskere, der lå smidt hulter til bulter. De andre vogne så ligesådan ud. Ingen kister, ikke noget forsøg på at give dem en værdig transport. De var bare smidt op i vognene, og bagefter hørte vi, at der havde været et søslag, hvor tyskerne havde haft en masse døde. Vi kørte med dem i flere dage, før vi fik lov til at tage hjem igen. Hvorfor man

HUSK

at De skader Danmark hvis De:

- 1 virker udfordrende ved at deltage i unødvendige politiske Samtaler.**
- 2 bringer Formodninger og Rygter videre.**
- 3 deltager i Opløb og Sammenstimlen.**
- 4 sløser med Mørklægning.**
- 5 er taktløs og nysgerrig overfor de tyske Tropper.**

Ferguson



You never know
who's
listening!

CARELESS TALK
COSTS LIVES

Opslag som dette var almindelige under besættelsen. Det gjaldt for politikerne om at holde befolkningen passiv. Man satte meget ind på at bremse rygtedannelse, og det er ganske interessant at sammenligne opslagets punkt 2 med den engelske plakat.

netop havde taget os og vores maskine, fik vi aldrig nogen forklaring på.«

Ingen vidste dengang ret meget om, hvad der var hændt, men efterhånden sivede oplysningerne ud. Der havde været et slag mellem engelske u-både og tyske overfladeskibe, og her havde englænderne fået ram på det tyske lomme-slagskib »Lützow«. Det hed oprindeligt »Deutschland«, men Hitler havde forlangt det døbt om, så det aldrig skulle kunne siges, at englænderne havde sænket »Deutschland«.

Skibet var ramt i agterenden og havde fået skruerne og roret revet af, og en stor del af besætningen var dræbt eller såret. Under stort besvær, mens det sank dybere og dybere, søgte tyskerne at bugsere skibet sydpå, efter at omkring 600 mand var blevet bragt i land i Frederikshavn. I de følgende dage sendte tyskerne flere transporter af sted ad søvejen. Englænderne torpederede flere skibe, så det flød med lig i havet, og tyske hurtigbåde og lokale fiskere blev sat ind for at bjærge dem. Havnen var på dette tidspunkt endnu ikke skarpt bevogtet, så man kunne selvfølgelig ikke skjule for byens indbyggere, hvad der gik for sig, og C. Knudsen, Århusgade 3, Frederikshavn, erindrer tydeligt disse transporter. »Jeg så lig blive bragt i land fra hurtigbåde og fiskerkuttere ved Københavnerkajen, kulkajen og andre steder på havnen. Fra Frederikshavn kunne man tydeligt se slæbebådene bugsere det tyske slagskib sydpå. Det slæbte næsten hen over bunden.

Ligene blev læsset op i åbne godsvogne på havnepladsen, og det var ikke alle, der var døde, da de blev læsset op. De tyskere, der var sat til dette makabre arbejde, blev holdt konstant stangdrukkne, da de ellers ikke ville have kunnet udføre det.

USA var på det tidspunkt ikke trådt ind i krigen, og nogle amerikanske reportere, som var i Danmark, havde hørt rygter om søslaget og henvendte sig til værnemagten i København, men tyskerne hævdede, at der ikke havde

været noget søslag. Det var bare rygter, og de inviterede reporterne til Hundested og andre steder på den sjællandske nordkyst, så de selv kunne udspørge den lokale befolkning, som selvfølgelig ikke vidste noget. Reporterne havde begrænset bevægelsesfrihed i Danmark, og Jylland var erklæret lukket område.

De tyske tab beløb sig til flere tusinde orlogsgaster, og størstedelen blev bragt ind til Skagen og Frederikshavn. Der var stor harme i befolkningen over den skødesløse og umenneskelige måde, ofrene blev behandlet på. Der var ingen kontrol med, om nogle af dem muligvis kunne have været reddet.«

Der var således mange lokomotivfolk, der med det samme fik krigen ind på deres krop, men ingen af dem forestillede sig, at det blot var den første af 1850 dage, hvor de skulle komme til at arbejde under forhold, som den øvrige befolkning aldrig kom til at opleve. De havde ingen viden om, at de skulle komme til at køre i dagevis, uden at deres familier var underrettet om, hvor de befandt sig, og de vidste ikke, at mange af dem ville blive udstationeret eller forflyttet i måneder, ja år uden nogen mulighed for at få deres familier med, og at de skulle komme til at leve under boligforhold, som man i dag har vanskeligt ved at forestille sig. – Ingen af dem kunne forestille sig, at de skulle komme til at stå nat efter nat i nervøs venten på, at en tordnende eksplosion skulle løfte deres maskine af sporet, eller de skulle komme til at opleve sekunder, hvor hvinende stålprojektiler uden varsel slog ned gennem deres førerhuse og forvandlede dem til et helvede af skoldhed damp og vand. – De kørte bare.

Mange af dem var anden eller tredie generations jernbanefolk, og de havde det i blodet, at togene skulle frem under alle forhold, og desuden var de tjenestemænd og indstillet på at efterleve regeringens og kongens bud, som sagde, at »ro og orden må præge landet, og loyal optræden må udvises overfor alle, som har en myndighed at udøve«.

Jernbanemænd er pligtmennesker. – Derfor blev de.

En udvikling, der gik i stå

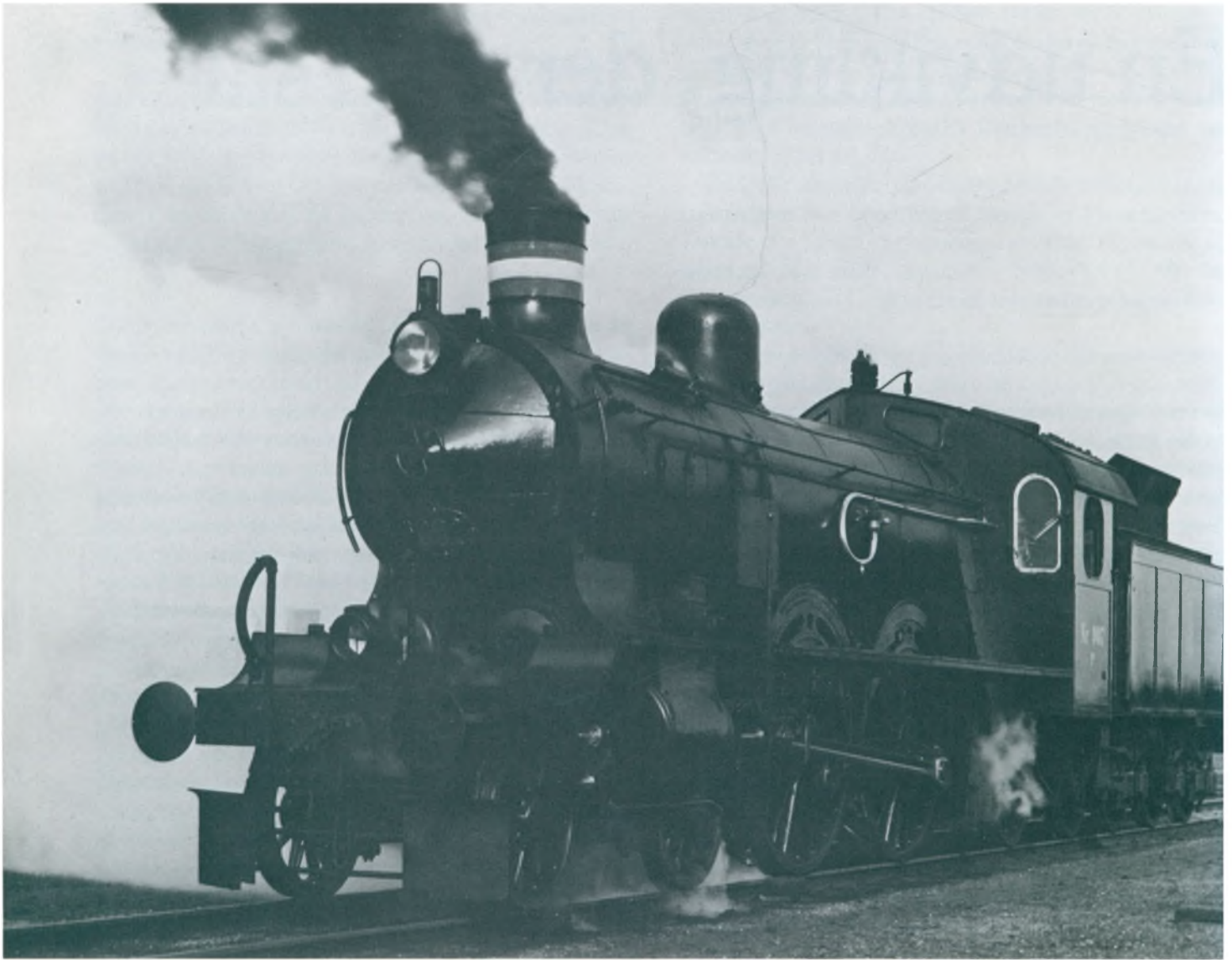
Den tyske besættelse betød ikke alene, at jernbanefolkene fra den første dag og mod deres vilje blev tvunget ind i et samarbejde med besættelsesmagten. Den betød også stop for en udvikling, som de havde set hen til med store forventninger.

I midten og slutningen af 30'erne var motoriseringen for alvor begyndt at slå igennem ved jernbanerne verden over, og det var selvfølgelig også tilfældet i Danmark, hvor man talte om, at det ikke kunne vare længe, før det sidste damplokomotiv var forsvundet fra DSB's skinner. Motoriseringen var begyndt – allerede i 20'erne – med de små benzinmotorvogne, de såkaldte sprittere, efter dem kom de oiledrevne, så de dielelektriske og endelig i 1935 kronen på værket: Lyntogene, der blev sat i drift samme år, som Lillebæltsbroen blev indviet. For de mennesker, der havde prøvet at skifte fra tog til færge ved både Lillebælt og Storebælt, var det intet mindre end en revolution. Nu kunne man sidde på den samme plads fra Aalborg til København, og man kunne få sin middag serveret af en venlig tjener, mens toget kørte over Fyn med en fart af 120 km i timen. DSB havde virkelig grund til at være stolt af sin nyerhvervelse, og togene blev da også utroligt populære: Lynerne kaldte folk dem, og ethvert barn kendte deres navne og vidste, hvor de kørte hen. Hvem kendte ikke »Kronjyden«, »Nordvestjyden« og hvad de ellers hed. Der var dog enkelte problemer med disse populære tog, for visse banestrækninger havde endnu sandballast, og det støvede ganske forfærdeligt, når togene kom op i fart, men

også det var der råd for. Venlige damer i kitler gik rundt med støvekluden og fjernede det værste støv under kørslen.

Det var også broernes tiår. Lillebæltsbroen, Oddebroen og Storstrømsbroen for blot at nævne de største. Det var ved at blive en fornøjelse at rejse i Danmark. Før 1935 måtte den rejsende, der skulle fra f.eks. Thisted til København, skifte adskillige gange, og han måtte med færge først i Oddebro, derefter ved Lillebælt og endelig ved Storebælt. Det var en rejse, der tog sin tid.

Damplokomotiverne var dog ikke slået af skinnerne endnu, for lyntogene havde en begrænset kapacitet. De store tog blev stadig kørt med P-maskinerne, de smukkeste lokomotiver DSB nogensinde har haft. De var konstrueret af maskinchef Otto Busse helt tilbage i 1907, og blev bygget i Tyskland, det sidste i året 1910, men de 30 år gamle maskiner var stadig i drift, og det var et stolt syn, når de kom dundrende med et eksprestog i 110 km's fart eller mere, for adskillige dygtige lokomotivførere kunne få dem til at løbe hurtigere. Drivhjulene havde en diameter af 1.984 mm, så maskinerne blev fortrinsvis brugt til tog, som havde få stop undervejs, da de krævede lidt tid til at komme op i fart, men lokomotivfolkene kunne lide dem. Eksprestogene blev også kørt af de kraftige E-maskiner med badekarret, som den karakteristiske tender blev kaldt. De hed også de svenske maskiner, for de var fra Sverige, hvor DSB havde købt 11 af dem i 1937 og faktisk fået dem for ophugningsprisen. Det skulle vise sig, at det var et godt køb, man



der havde gjort, for de gjorde udmærket fyldest under hele krigen og helt op i 50'erne, hvor den sidste af dem blev bygget. Det skete hos Frichs i Århus, som under krigen byggede 25 af dem efter den oprindelige model.

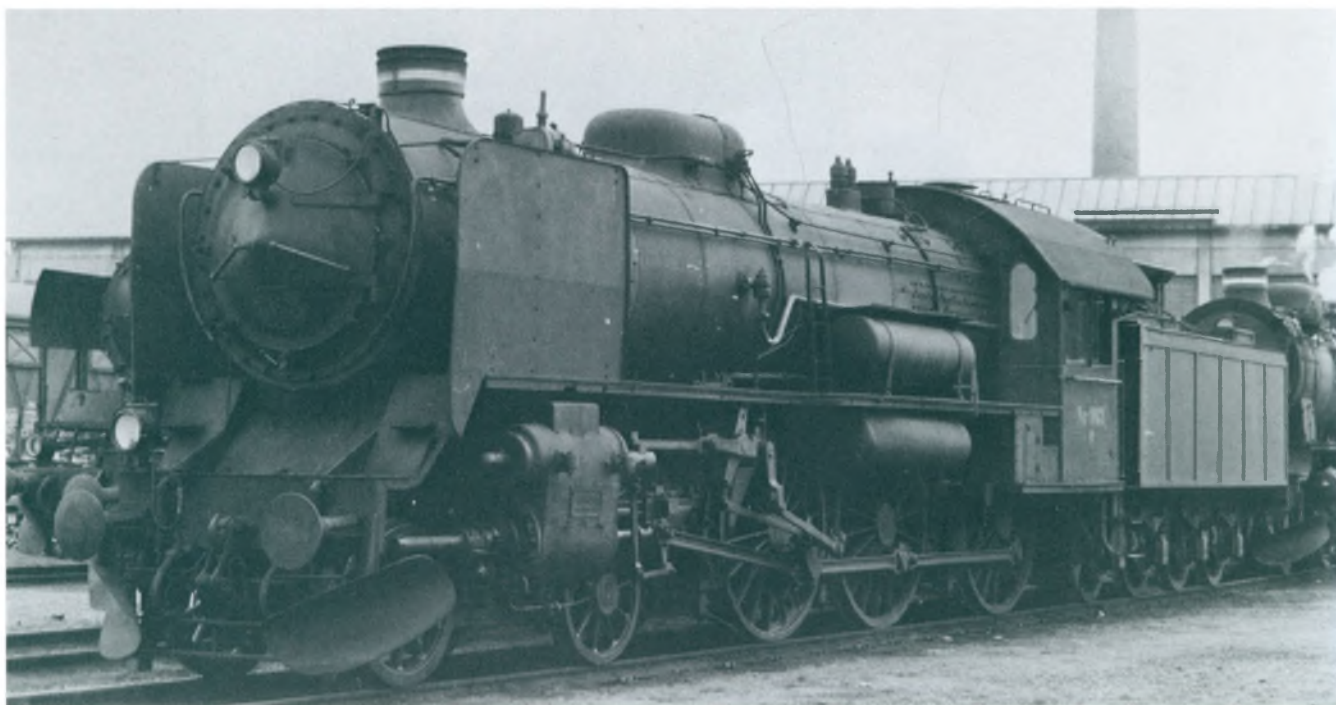
Til både persontog og godstog brugte man de kraftige R-maskiner med de store røgplader på siden af kedlen. Det var maskiner, der kunne løbe op til 100 km/t, og under

P-maskinen, det smukkeste lokomotiv, der har kørt i Danmark, var konstrueret i 1907 af maskinchef Otto Busse, og den populære maskine havde kørt i mere end 30 år, da besættelsen kom. Den blev brugt til de store eksprestog, og dygtige lokomotivførere kunne få den til at præstere væsentlig mere end de 110 km/t, som den var beregnet til. (Jernbanemuseet)



E-maskinen, en af de svenske maskiner med badekarret, som de blev kaldt på grund af tenderens form. De var købt i Sverige for ophugningsprisen og var et godt køb for DSB. De blev brugt under krigen til både person- og godstog. E 972 som ses her, blev den 7. januar 1945 udsat for en voldsom beskydning fra engelske jagerflyvere. (Jernbanemuseet)

krigen udviklede DSB en mellemting mellem P-maskinen og R-maskinen. Man havde brug for en kraftig maskine, men den måtte ikke have så stort akseltryk som P-maskinen. Den skulle nemlig gå på de lettere baner, hvor krigen nu krævede mere trækraft, og man byggede derfor nogle P-maskiner om, så de ikke længere var 2-koblede men blev 3-koblede med mindre hjul. De fik en diameter af 1.730



mm, hvilket gav bedre igangsætnings- og accelerationsevne, så maskinerne kunne bruges både til person-, hurtigtog og godstog. De blev kaldt Pr-maskinerne, og de blev bl.a. taget i brug til kørsel med de tyske orlovstog på vestkysten.

I Jylland havde man tillige et meget svært godstogslokomotiv, litra H, som var konstrueret til specielt at kunne klare de lange bakker på den østjyske bane. Det var DSB's eneste 4-koblede lokomotiv. Drivhjulene var kun 1.404 mm i diameter, så det var ikke nogen hurtigløber. Maksimalhastigheden var 70 km/t.

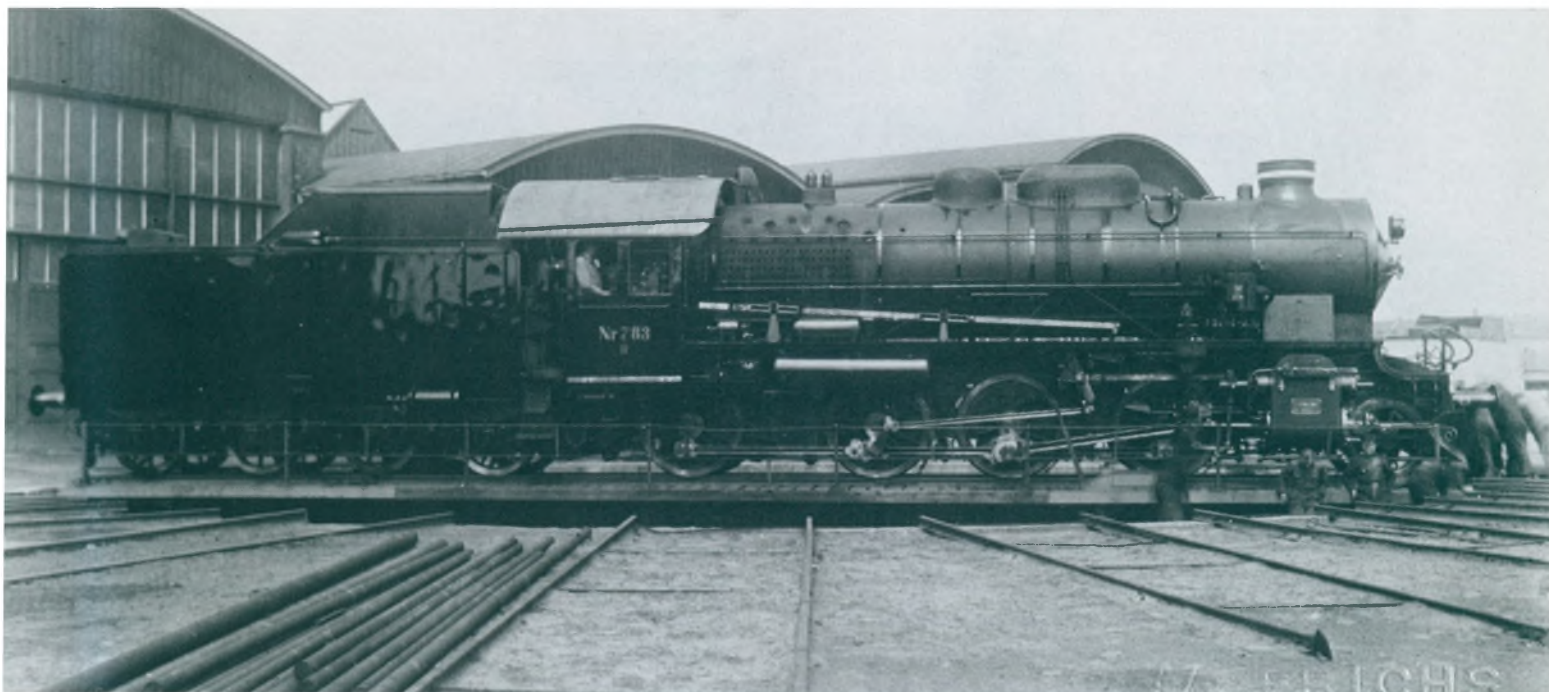
På de mindre baner brugtes C- og K-maskinerne til de hurtige persontog. De første K-maskiner blev bygget helt tilbage i 1894, og det skulle vise sig at være en maskintype, der var med lige til dampens sidste dag. Der kørte mere end 100 af dem, og den var med sin hurtighed en meget populær maskine overalt i landet. Den kunne løbe 100 km/t og gjorde det med lethed. C-maskinen var en variant af K-maskinen. Den havde indvendige cylindre, hvilket gav den et lidt mærkeligt udseende. Det var ligesom, der manglede noget på den. Den kørte kun på Sjælland, hvilket også var

R-maskine med de karakteristiske røgplader. Disse maskiner løb let 100 km/t og blev brugt til både person- og godstog. Under besættelsen blev de meget anvendt som trækraft for de tyske militærtransporter. (Foto: Torben Nielsen)

tilfældet med S-maskinerne, som var specielt konstrueret til nærtrafikken, hvor man havde brug for en maskine, der kunne køre lige så hurtigt baglæns som forlæns.

Den mest kendte af de mindre maskiner var vel nok D-maskinen, som var arbejdshesten, som blev brugt til alle typer tog. Den fremkom i flere udgaver, og lokomotivfolkene sagde om den: Det er den, der må køre 60 km og 70 om søndagen.

På nogle af de lette baner brugte man også de gamle, små G-maskiner, hvoraf de første stammede helt fra 1884, men det var meget driftssikre maskiner, som skulle komme til at køre tusinder af kilometer med brunkulstog i løbet af besættelsens 5 år, og endelig havde man også nogle få endnu



H-maskinen var DSB's eneste 4-koblede lokomotiv. Det var med sine små hjul et udpræget godstogslokomotiv og var specielt bygget til drift på de bakkede jyske baner. Frichs i Århus byggede adskillige eksemplarer af dem under krigen. (Jernbanemuseet)

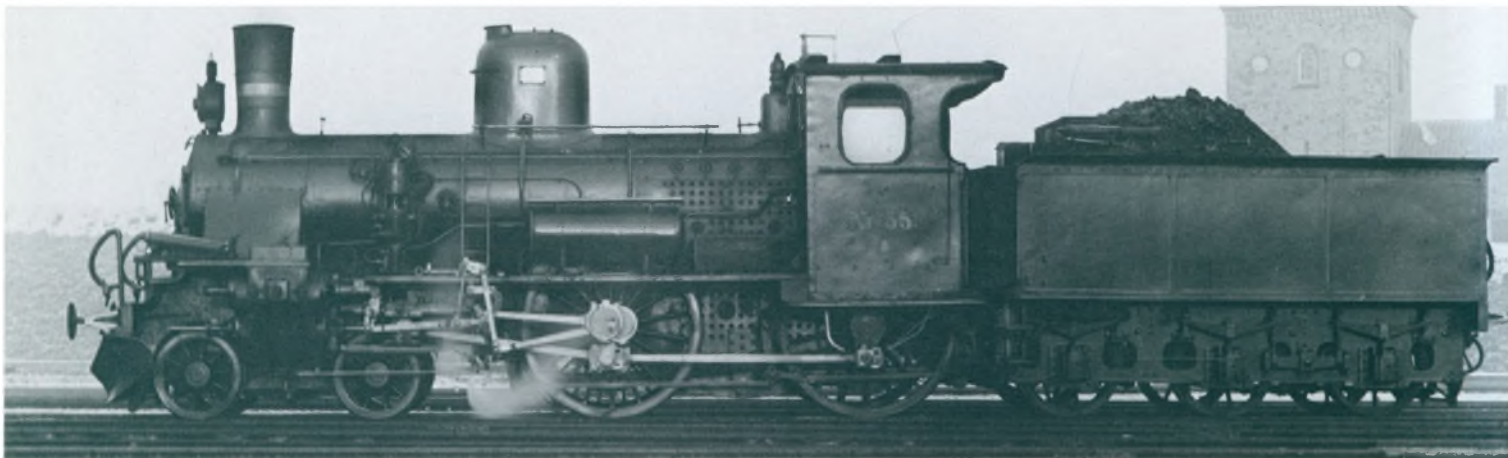
mindre maskiner, I-maskinerne, som blev brugt til »mindre« tog.

Lokomotivfolkene kendte disse maskintyper ud og ind. De kendte deres fortrin, og de kendte navnlig deres særheder, for der var ikke to typer, der skulle behandles ens. Det kunne lokomotivfyrbøderne tale med om. Hvert fyr krævede sin specielle teknik, som ikke uden videre kunne overføres til en anden type, hvis man ville have noget ud af sit brændsel og ikke stå og smide kul på hele tiden. Det var noget, man skulle lære, og det kunne man kun i praksis, hvorimod kørslen med de nye motorvogne var noget, der krævede en masse teori. Lokomotivfolkene måtte på skolebænken igen, og det var en hård omgang for mange af dem. De svedte i uger og måneder over strømskemaer og

diagrammer over dieselektriske anlæg, som mange af dem aldrig havde haft lejlighed til at se før, men ville de have den eftertragtede eksamen, der gav dem adgang til at køre motor, var der ingen vej udenom. De måtte klare skolen, og for adskillige betød en bestået eksamen forflyttelse, for mange depoter havde endnu udelukkende damp som trækraft, men i 1939, da krigen brød ud, stod det klart, at der kunne blive vanskeligheder med at opretholde motorkørslen. Man måtte regne med, at olietilførslerne ville blive mindre. Danmark fik al sin olie vestfra, og England skulle først og fremmest tænke på sine egne forsyninger, hvortil kom, at tyskerne sikkert ville gøre, hvad de kunne, for at forhindre tanklasterne i at nå frem, og dette ville i den sidste ende ramme Danmark.

De første nedskæringer

Allerede i september 1939 blev køreplanen da også skåret ned og det ret drastisk. I maj måned kørte de personføren-



de plantog ca. 68.000 km om dagen, og i september var tallet helt nede på 48.000, men det skulle komme endnu længere ned, før krigen var forbi.

Nedskæringen skete den 20. september, og der var tale om en reduktion på 25%. Færgerne fik forlænget sejltidene for at spare olie, og aftenlyntogene blev ikke mere ført over Storebælt. Vinteren viste sig at blive ualmindelig hård og snefuld, og i en længere periode måtte færgefarten indstilles, ligesom lyntogene måtte tages helt ud af drift, da de ikke kunne forcere snemasserne, men til trods for den indskrænkede toggang slog persontrafikken denne sidste ikke-krigsjul alle rekorder. Anden juledag mellem kl. 16 og 2 nat ankom således ikke mindre end 55 tog vestfra til Københavns hovedbanegård.

Danske lokomotivfolk var naturligvis optaget af de forhold, deres kolleger i de krigsførende lande måtte arbejde under, og i Dansk Lokomotiv Tidende for 5. januar 1940 er der en omtale af de vanskeligheder, tyske jernbanefolk kommer ud for under mørklægningen. »Det er blevet forordnet«, hedder det i omtalen, »at lokomotivfolk der i længere tid har været borte fra kørsel på en bestemt strækning i mørke skal foretage nogle indøvelseskørsler, inden de påtager sig den selvstændige togfremførsel over vedkommende strækning. – Dette er formentlig en følge af de i den senere tid stedfundne jernbaneulykker, som desværre har kostet et betydeligt antal mennesker livet«, og i samme blad den 20. januar, altså 14 dage senere bringes en artikel »Vore

De første K-maskiner blev bygget i 1894, og der kørte efterhånden mere end 100 af dem. De løb uden besvær 100 km/t og var det foretrukne persontoglokomotiv på mindre baner over hele landet. (Jernbanemuseet)

engelske kolleger i dag«. Det hedder heri: »Med krigsudbrudet den 3. september bortfaldt indtil videre de engelske lokomotivmænds forhåbninger om stedsevarende, forbedrede vilkår, og der var endda sat meget ind på at kunne få gennemført forbedringer. Ja, som et sidste middel var der varslet strejke, som skulle iværksættes få dage, før krigen var en kendsgerning. Selvfølgelig kom strejken ikke til udbrud, da krigen blev erklæret, thi som alle andre for militæret nødvendige transportmidler blev også jernbanerne straks underlagt staten, og det er vel forståeligt, at en strejke under disse forhold ikke vil blive tolereret.« Artiklen omtaler videre, at banerne under normale forhold i England drives af private selskaber, og noget tyder på, at arbejdsbetingelserne for jernbanefolkene ikke har været de bedste. – Artiklen slutter: »Foruden mørklægningen og militærtransporter har krigssituationen også stillet jernbanefolkene, ja hele befolkningen, overfor noget nyt, nemlig evakueringen. De engelske baner blev i så henseende stillet overfor en stor opgave, idet der er evakueret omkring 3 mill. mennesker bort fra de store byer. Selv om planerne forud lå fuldt udarbejdede, var det alligevel en kæmpeopgave at løse, og den blev efter det oplyste løst tilfredsstill-

lende, men naturligvis har det været strenge dage for jernbanens personale og ikke mindst for vore kolleger. At dømmes efter artikler i vore engelske kollegers fagblade synes evakueringen at kunne få vidtrækkende følger med henblik på udligning af den store forskel, der i England findes mellem befolkningsklasserne rent socialt set. Vore kammerater peger på dette og gør sig til talsmænd for, at de tilstande, der hidtil har rådet i de store byers slumkvarterer, og som ved evakueringen er kommet rigtigt frem i dagens lys, absolut bør undergå ganske betydelige ændringer i forbedrende retning, når krigen slutter«.

Danske arbejdere til Tyskland

De trafikale vanskeligheder, som først og fremmest skyldtes den dårlige forsyningssituation, udviklede sig gradvist under hele krigen, og de lå som en dyster baggrund for de direkte følger af krigshandlingerne, som lokomotivfolkene kom ud for gennem de 5 år, og derfor har jeg valgt at samle dem i ét kapitel. Det samme gælder en række personaleforhold, og det er i nogle tilfælde måske at foregribe begivenhedernes forløb, men det har betydning for at forstå de arbejdsvilkår, der blev lokomotivmændenes, og som også var en del af det nervepres, der blev yderligere forøget, når krigen direkte ramte den enkelte.

Ordet genbrug er først optaget i det danske sprog indenfor de sidste år, men det havde en ikke mindre aktualitet under besættelsen, og det har selvfølgelig altid eksisteret som begreb. Nu trængte det pludselig ind i alles bevidsthed. Man lærte at reparere og ikke smide væk.

Med de reducerede forsyninger, Danmark måtte indstille sig på, var det klart, at det måtte blive banerne, der skulle tage den store transportbyrde – og måske også småskibsfarten, som for en række byers vedkommende altid havde spillet en stor rolle, men godset skulle også transporteres til og fra skibene, og her måtte banerne igen træde til.

Der var i 1940 i Danmark 162.497 biler. Heraf var de 43.450 last- og varebiler, og det siger lidt om udviklingen, når man hører, at der fire år efter kun var 30.000 biler tilbage, og heraf kørte de 24.000 med gasgeneratorer. Til

gængæld var der beskæftiget 615.000 heste indenfor landbrug og transport.

Ved krigsudbruddet i september 1939 havde DSB 563 damplokomotiver, og heraf var de 63 egentlig tjenlige til ophugning. Nogle af dem havde kørt i over 40 år, men selv om en dampmaskine med sin forholdsvis enkle konstruktion ikke udsættes for det samme slid som en kompliceret forbrændingsmotor, og til trods for, at man hele tiden havde søgt at holde dem i bedst mulige stand, var tiden ved at løbe fra dem. Der var brug for bedre trækraft, og de var heller ikke ligefrem personalevenlige. Nu var miljølovene ikke opfundet dengang, så man bekymrede sig måske ikke så meget om den side af sagen. Den blev kaldt ubehagelig, og der skete heller ikke så meget andet, end at personalet indbyrdes talte om ulemperne ved at stå på de små næsten åbne maskiner, hvor man om vinteren blev stegt på den ene side og iset til på den anden. De havde med rette glædet sig til at gå over til motor, hvor de ovenikøbet kunne komme til at sidde i et helt lukket førerhus, så de kunne slippe for at stå med hele overkroppen ude i en snestorm for at få øje på et signal, som kunne være svært at skelne hen langs kedlen, hvis forende somme tider var skjult i en dampsky, men der skulle gå endnu mange år, før de fik deres ønsker opfyldt.

Udrangeringen af damplokomotiverne blev sat i bero, og på værkstederne forberedte man sig på et større genopbygningsarbejde. I januar 1940 meddelte generaldirektør P. Knutzen, at der ville blive anvendt 10 mill. kr. i maskinafdelingen, og det var med datidens budgetter et svimlende beløb. Heraf skulle 2½ mill. bruges til indførelse af trykluftbremses på lokomotiver og vogne, og man bestilte 9 Mo-motorvogne og 6 nye H-maskiner. Det var dengang, man fik noget for pengene. Dansk Lokomotiv Tidende hilser denne bestilling velkommen og skriver, at »damplokomotiverne jo er nødvendige bl.a. til snerydning, og at der også af nationaløkonomiske grunde er tale om en rigtig disposition, for kul købes i Tyskland og England, altså en slags byttehandel, hvorimod olie skal købes for dollars i USA.«

I årets løb bestilles yderligere 6 E-maskiner og 6 Q-maskiner til rangering på de større stationer, og man nævner med stolthed, at E-maskinerne vil få elektrisk lys til afløsning af de gamle petroleums- og gaslamper.

Den 9. april er det helt klart, at motorkørslen i en uvis fremtid må indstilles. Der er kun dampen som trækraft, og også her må man forudse vanskeligheder. Tilførslerne fra England er forbi. Det har tyskerne jo selv sørget for, og vi har kun dem at falde tilbage på, og selv om de har en vis interesse i at holde deres egne militærtransporter og eksporttogene til Tyskland i gang, må vi forbedre os på store nedskæringer. Det er jo ikke alene banerne, de skal forsyne. Der skal kul til mange industrier, der mere eller mindre leverer til Tyskland, og det gælder ikke mindst cementindustrien, som er storaftager.

De første indskrænkninger i køreplanen kom som sagt allerede i september 1939, og de betød da en nedskæring på ca. 25%. Den køreplan, der kom i januar 1940, så i store træk ud som køreplanen fra september. Der var for det meste tale om omlægninger, så togene kom til at passe bedre sammen på forbindelsesstationerne.

Tyskerne regnede også selv med, at der kunne blive vanskeligheder med at sikre brændselsleverancerne til Danmark, og allerede indenfor den første måned af besættelsen drøftede de disse problemer med danske myndigheder. Det ses af et cirkulære, som den 25. maj udsendtes af De samvirkende fagforbund (LO) til forbundene tilsluttet D.s.f. og arbejdernes lokale fællesorganisationer. Der står her:

– Efter henstilling fra udenrigsministeriet og socialministeriet har D.s.f. deltaget i forhandlinger med udvandringschefen om arbejdskraft til Tyskland. Fra tysk side er det blevet *stillet som en absolut betingelse for at levere Danmark 3 mill. tons kul og 1 mill. tons koks, at vi selv sender Tyskland det antal arbejdere, der er nødvendige til kullenes fremskaffelse.*

Under forhandlingerne er det imidlertid lykkedes at udvirke, at den danske arbejdskraft ikke skal beskæftiges i kulminerne eller brunkulslejerne, som det først var påtænkt, men på andre områder for at frigøre tyske arbejdere, som derved kan sættes ind i kulproduktionen.

To dage før havde de tyske myndigheder i København oprettet et kontor for anvisning af arbejdskraft til Tyskland.

I Danmark foretog tyskerne ikke som i mange andre besatte lande tvangsudskrivning eller ligefrem deportation

af arbejdere til rustningsindustrien eller minerne i Tyskland. Man foretrak at ordne problemet ad frivillighedens vej gennem opfordringer til de danske arbejdere, men det er vel et stort spørgsmål, hvor frivilligt det i virkeligheden var, for der blev lagt stort pres på de arbejdsløse, der vægrede sig ved at tage til Tyskland eller Norge for den sags skyld, og såvel fagforbundene som socialkontorerne var meget emsige. Arbejderne selv var godt klar over, at det var meget upopulært at tage arbejde i Tyskland, men i december 1942, da tallet var højest, var der alligevel 35.000 mennesker, der arbejdede i Tyskland eller Norge for besættelsesmagten der. I 1944 skete der et drastisk fald helt ned til 23.000, og det skyldtes hovedsageligt de voldsomme luftbombardementer af de tyske byer. I foråret 45 var tallet helt nede på 6.000.

Allerede få måneder efter den første besættelsesdag meldte de første danske arbejdere sig til arbejdet i Tyskland, og Kaj Lund, Svendstrup, som dengang kørte som ekstrahåndværker, var med til at køre mange tog til Padborg med arbejdere, som skulle sydpå. »Det var ikke de bedste børn«, siger han, »de vogne, de kørte i, så ud som svinestier bagefter, og vi sagde gerne til arbejderne, når de stod ud i Padborg og gik over til det tyske tog, at de skulle se godt på os, for vi håbede aldrig at se dem mere. Dem kunne vi ikke lide, men vi så mange af dem igen. Der var nogle af dem, der kom til at arbejde lige på den anden side af grænsen, og vi så dem, når vi havde ophold i Padborg. De måtte vel have lov at gå over på den danske side, for de sad tit inde på jernbanerestauranten og smed om sig med penge. De kunne altid skaffe sig noget at drikke, og jeg har set nogle af dem dække hele dugen med danske pengesedler, som de så strøg ned på gulvet med en bemærkning om, at servitricen bare kunne tage, hvad hun skulle have. Nej, det var ikke de bedste børn.«

For DSB er året 1940 først og fremmest præget af de mange militærtransporter, materialekørslen til fæstningsbyggerierne ved vestkysten og den begyndende brændselstransport. Livet glider stille og roligt videre i Danmark. Man sunder sig ovenpå chocket, og mange finder ud af, at besættelsen jo ikke er så slem endda.

Lokomotivmændene begynder allerede at mærke virkningerne af krigen. Den store trafik giver lange forsinkel-



D-maskinen var DSB's mest kendte arbejdshest. Den blev brugt over hele landet, og selv om den oprindeligt var beregnet til godstog, blev den også i mange tilfælde anvendt som persontogslokomotiv. Under besættelsestidens store brændselstransporter var det den, der måtte tage det store læs. (Jernbanemuseet)

ser. Der skal spares på kullene, og om efteråret og vinteren er mørklægningen en stor gene – også for den almindelige befolkning.

Allerede før krigen havde DSB oprettet store lagre af briketter ved mange depoter rundt om i landet. De lå i store stabler og var kalket hvide, dels for at forhindre selvantæn-

delse og dels for at man lettere kunne afsløre eventuelle tyverier. Lokomotivmester E. Møbius Nielsen kan huske, at han som ung fyrbøder var med til at køre adskillige brikettertransporter fra Gedser til Hillerød. Det var i 37–38, og den gamle lokomotivfører, han kørte med, havde da sagt: Nu sender tyskerne brændsel herop, så det ligger klar, når de selv kommer. Han var en af dem, der var helt overbevist om, at de en dag ville komme. Sagen var vel nok den, at DSB med den politiske udvikling, der var i Europa, ønskede at have et beredskabslager liggende for alle tilfældes skyld. Man havde lært af krigen 1914–18, hvor man havde meget store vanskeligheder med at holde togene kørende.

De første indhug i disse lagre blev gjort i januar 1941, da Statens Kulkontor giver tilladelse til, at der kan tages 70.000 tons af de briketter, der ligger i Hillerød, og den kommende vinter 41–42 ser det allerede ud til, at tyskerne har store vanskeligheder ved at opretholde forsyningerne til Danmark, for en overgang må DSB selv overtage transporten, og det betød, at i perioder gik mere end 600 vogne om dagen over grænsen med kul. Det var mellem 10 og 15 godstog.

1,5 mill. cykler med toget

Kulmanglen står som en dyster baggrund for al trafik besættelsen igennem, og i 1942 er jernbanetrafikken nede på 50% af 39-trafikken. Man skal først og fremmest holde godstrafikken igang, men til trods for krigen rejser der som aldrig før, og det bliver nødvendigt at indføre særlige adgangsbilletter til Storebæltsfærgerne i et forsøg på at begrænse tilstrømningen. Det er også et spørgsmål om sikkerhed, for minefaren er en faktor, der må regnes med. Det bliver nødvendigt at tredoble taksten for befordring af cykler i sommermånederne med visse tog, fordi ind- og udladningen af dem betyder store forsinkelser på stationerne, hvortil kommer at der må indsættes flere rejse-godsvogne og dermed færre personvogne. I 1939–40 befordrede DSB 410.000 cykler. Året efter var tallet oppe på 972.000, og i 1942 var tallet steget til 1,5 mill. Det siger også lidt om forholdene i almindelighed. Mange handelsrejsende havde cykler med i togene, så de kunne komme fra stationsbyerne ud til deres kunder i landsbyerne, og mange tog cyklerne med på ferie for også at spare på det værdifulde gummi på de lange stræk. Der blev cyklet som aldrig før, og der var plads på landevejene, hvor trafikken for det meste bestod af tyske militærkolonner, nogle enkelte lastbiler og hestevogne. Det var ganske almindeligt at se flokke på 10–15 cyklister ase sig op ad bakkerne på vej fra det ene vandrehjem til det andet. Humøret var højt. Man var langt borte fra krig og besættelse på sådan en tur.

Vinterkøreplanen 1942 betyder, at der nu kun er to daglige forbindelser over Storebælt. Det begynder at knibe med forbindelsen mellem landsdelene.

Der er ikke alene mangel på kul. Kvaliteten er også blevet ringere, og det gælder også for de mange hjælpematerialer, der skal til for at holde en jernbanedrift i gang. Smøreolien er dårlig, og der skal spares på den. Metal til reparation af lejer er blevet en mangelvare. Det er især bly og tin, det kniber med, og man må gå over til bronzelejer, som ikke er så holdbare. Da de store flotte messingskilte, der sad foran på lokomotiverne, forsvandt, troede de fleste, at tyskerne havde taget dem, men DSB havde selv fjernet dem, dels for at tyskerne ikke skulle tage dem og dels for at bruge metallet til reparationer. Tætningsmaterialer til pakninger i cylindre og glidere er blevet dårligere, og det bliver et almindeligt syn at se lokomotiver køre indhyllt i en dampsky fra de utætte foringer. Lokomotivfolkene selv begynder at se lidt luvslidte ud. Det er svært at få arbejdstøj, og uniformerne skal nu holde længere end tidligere, og lettere bliver det ikke, da sæbekvaliteten stadig bliver ringere, så det kniber med at vaske tøjet rent. Lokomotivfolk har altid betragtet det som en æressag, at der var pænt og rent på lokomotiverne. Messing og kobber skulle være blankpudset, men sådan var det ikke mere. Der var flere og flere klager fra lokomotivfolk over, at de måtte overtage snavsede maskiner, som det foregående hold ikke havde haft tid eller lyst til at efterlade i en ordentlig stand. De fleste lokomotivfolk ville nu godt gøre rent efter sig, men det kneb med tiden, fordi man ofte efter de lange forsinkelser kom så sent i hus, at maskinen skulle ud, så snart den havde fået vand og kul. Selvfølgelig kom der også så mange nye mennesker, at ånden blev en anden, men i det store og hele var det tidspresset og de dårlige materialer, der havde skylden. Tvist var til tider ikke til at skaffe, og opfindsomme fyrbødere fandt da ud af, at gamle aviser også kunne bruges, men resultatet blev nu aldrig det samme, og lokomotiverne så ikke kønne ud mere.

17 timers uafbrudt tjeneste

Lokomotivfolkene måtte ikke blot kæmpe med mangel, forsinkelser og mørklægning. De måtte også slås med personalemæssige problemer, som man i dag står helt uforstående overfor. Man har svært ved at fatte den stejle holdning, de overordnede myndigheder mange gange

indtog overfor en gruppe tjenestemænd, man havde pålagt at arbejde under de vanskeligst tænkelige forhold. Der syntes ofte at være milevidt mellem embedsmænd og politikere og så de mænd, der var ude på skinnerne, og man kan ikke bebrejde lokomotivfolkene, at de havde den indstilling, at mændene i de lune kontorer ikke havde nogen større interesse i at vide, hvad der egentlig skete ude på skinnerne – i første linje.

Under krigen steg antallet af ansatte hos DSB fra 21.000 til 26.000, men det var ikke på lokomotivsiden, at disse udvidelser skete.

Forfremmelsen af lokomotivfolk blev stillet i bero, da krigen kom, og da motordriften blev indstillet, stod man med et antal motorførere, som igen måtte over i dampdriften. Det var tilsyneladende ikke noget problem, for det ser ud til, at der under hele besættelsen var en konstant lokomotivførermangel. – I april 1941 nævner medlemsbladet således, at henved 100 aspiranter, remisearbejdere og håndværkere gør tjeneste som lokomotivfyrbødere, mens et stort antal fyrbødere kører som lokomotivførere. Nogle af disse fyrbødere har op til 21–22 års lokomotivtjeneste bag sig, men man finder ingen anledning til at give dem den forfremmelse, de har krav på.

Ved et forholdsvis lille depot som Gedser blev der i marts 1941 præsteret over 150 lokomotivførerdage af fyrbødere. I Nyborg var tallet 250, i Fredericia over 400, i Århus 350, i Aalborg 200, i Struer 250 og i Esbjerg over 400. Alle disse tal svarer til fuld tjeneste for 70 lokomotivførere.

Der kommer dog en reaktion herpå, for i juli udnævnes 65 nye lokomotivførere, og det er typisk for tiden, at bladet sagtmodigt skriver: »Lad det være sagt straks, at vi er fuldtud på det rene med, at der her og der nok skal hæve sig røster om, at når vi i de senere måneder har haft 100 à 125 motorførere og desuden et stort antal lokomotivfyrbødere anvendt i lokomotivførertjenesten, så kan en forøgelse på 65 ikke være tilstrækkeligt til at dække det fulde behov. Dette kan vel i og for sig være rigtig nok, men det må ikke glemmes, at det er unormale tider, vi lever i. Generaldirektoratet, som har måttet bringe det fornødne i orden for at kunne gennemføre den nævnte forøgelse, skal jo være nogenlunde sikker på, at der også vedvarende er anvendelse for de nu udnævnte lokomotivførere.«

Der var andre toner fra organisationerne dengang. Man havde en fornemmelse af, at der lå samfundssind bagved.

Personalemangel er der hele krigen igennem, og en udbedring af denne kunne vel nok have rådet bod på de lange tjenestetider, lokomotivfolkene efterhånden kom op på, selv om man selvfølgelig ikke havde mulighed for at skifte personale under kørslen, men man kunne have givet længere frihed mellem de enkelte tjenester.

Den unge lokomotivmand, der sidder lunt og tørt i kabinen på sit Mz-lokomotiv, ryster sikkert på hovedet, når han ser en tjeneste som denne: Kl. 00.50–07.55 og igen fra kl. 13.14–23.04, og den er bestemt ikke noget isoleret tilfælde. Det er næsten 17 timers tjeneste indenfor 22 timer, og man kan finde adskillige eksempler på 23 timers tjeneste kun afbrudt af en frihed på 5½ time. – Op til 17 timers uafbrudt tjeneste hørte ikke til sjældenhederne, og der var eksempler på, at de enkelte folk var oppe på over 67 timers tjeneste indenfor 6 arbejdsdage. Det var naturligvis de mange og lange forsinkelser, der spillede ind, men det fremgår ikke, om forsinkelserne var på rene danske tog, eller der var tale om unge lokomotivmænd, der var lodser på de tyske militærtog, som for det første var meget længe undervejs på grund af deres i forvejen ringe hastighed og de mange sabotagestop samt besværligheder under ind- og udladning. Alt dette var naturligvis også med til at forsinke de rene danske tog, da det jo var de samme skinner, de skulle bruge. – Selvfølgelig var det ikke med ledelsens gode vilje, at lokomotivfolkene fik disse lange tjenester, men de fik dem altså, og en smidig og mere forstående ledelse kunne nok have gjort noget for at afbøde virkningerne.

Man kunne f.eks. have grebet ind overfor en ganske urimelig feriepolitik, som i dag vil forekomme enhver ferieberettiget helt usandsynlig. Der var ganske enkelt ikke tid til, at de enkelte lokomotivmænd holdt den ferie, de havde krav på. Den blev inddraget og overflyttet til et andet ferieår. – Pr. 31. marts 1942 overførte man således 2.500 feriedage til det nye ferieår. En artikel i medlemsbladet slutter: »Lokomotivpersonalet har i fuld forståelse af tidens vanskeligheder påtaget sig forskellige ekstra byrder, men de venter nu på nogen aflastning. Dette sidste turde i sidste instans være i statsbanernes egen interesse.« – Det er den voldsomste udladning, man svinger sig op til.

Tjenestemand!

Man lægger Vægt paa
Deres Udtalelser, fordi De
er Tjenestemand.

Vær derfor særlig forsigtig
med hvad De siger.



JUSTITSMINISTERIET.

Form. 4
1942

Fordeles af Propagandakontoret
Anker Heegaardsgade 3, København V.

Lokomotivmændenes organisation og generaldirektoratet diskuterer naturligvis løbende den store arbejdsbyrde, der er lagt på mændene, men det går tilsyneladende træt med at finde en løsning, og den 5. august 1943 skriver bladet: »Efter vor mening har distrikterne været for tilbageholdne med hensyn til i tide at sikre sig den fornødne mandskabsstyrke, og det må personalet nu lide under. Trods de stedfundne lokomotivførerudnævnelser er der stadigvæk meget stor mangel på tjenestemænd af denne kategori. Det er heller ikke lykkedes at få tilvejebragt en ordning, så de personalet tilkomne feriedage kan blive givet indenfor det ferieår, hvor de hører til. (Der var i marts blevet oprettet 50 nye lokomotivførerstillinger). Ved et depot som Nyborg, hvor der er stationeret ialt 105 lokomotivmænd, måtte der således overføres 600 feriedage fra forrige år til det nye år, ja der skal endog være lokomotivførere, som har fået samtlige sidste års feriedage overført til i år, idet enhver bevilling om ansøgt ferie praktisk talt har været stoppet, bortset fra ganske særlige tilfælde, og på tilsvarende måde er det ved flere andre depoter.

I indeværende sommer har situationen forværret sig, så man i 2. distrikt dårligt har været i stand til at kunne give personalet blot nogle få dages ferie i sommertiden. Man har derfor stået overfor at skulle nægte al orlov. Distrikterne har imidlertid været betænkelige ved en sådan fremgangsmåde og har da valgt at opfordre den yngre del af personalet til frivilligt at give afkald på én feriedag pr. måned mod at få denne erstattet med kontant vederlag. Distriktet har herom udsendt et sålydende cirkulære: – På grund af overvældende trafik og tildeling af orlov hersker der for tiden så stor mangel på lokomotivpersonale, at det ikke er muligt at afvikle den for landets befolkning livsvigtige transport af brændsel på tilfredsstillende måde. – For vedblivende at kunne opretholde den planlagte orlovstildeling kan det – hvor beklageligt det end er – derfor blive bydende nødvendigt i enkelte tilfælde at inddrage fridage. Distriktet er klar over, at dette er lidet tilfredsstillende forhold for lokomotivpersonalet, i særdeleshed for de ældre lokomotivførere. Distriktet ser derfor meget gerne, at evt. inddragelse af fridage i almindelighed kommer til at hvile på frivillighedens grund og opfordrer det yngre lokomotivpersonale til at stille sig til disposition på enkelte fridage. For tjeneste,

der forrettes på fridage, vil der blive ydet en kontant godtgørelse for den mistede fridag. Det vil være i alles interesse, at der tidligst muligt gives det pågældende maskindepot underretning om, hvilke fridage der evt. ønskes givet afkald på.

I fuld erkendelse af personalets anstrengende tjeneste ser distriktet ikke gerne, at den enkelte giver afkald på mere end én fridag pr. måned.«

Artiklen i medlemsbladet slutter: – Dette salg af fridage kan ikke få organisationens tilslutning.

Så alvorlige belastninger af personalet, som der her er tale om, begynder også at sætte sig spor. Ingen kan i det lange løb holde til så lange og opslidende tjenester, og sygedagenes antal stiger da også. At det var en sag, man længe havde beskæftiget sig med, ses af det cirkulære, som 2. distrikt sendte ud den 16. februar 1943:

»Imødegåelse af togforsinkelserne

Togforsinkelserne – navnlig for godstogene – har i den senere tid taget et så voldsomt omfang, at rammerne for lokomotivernes kørselsfordeling og tjenestefordelingen for det kørende personale er sprængt. – Disse forsinkelser medvirker, at efterfølgende tog ofte starter med flere timers forsinkelse, hvilket medfører urimelig lang tjeneste for det kørende personale. – Der er i øjeblikket så meget sygdom hos det kørende personale, navnlig lokomotivpersonalet, som aldrig før. Det er derfor tvingende nødvendigt, at der atter skabes respekt for toggangens rettidige afvikling. Parolen må være: Togene skal gennemføres i de fastlagte planer.« – Distriktet appellerer til sidst til hver enkelt mands medvirken til at løse de uhyre store og vigtige opgaver, der for tiden er pålagt banerne.

Det var barske ord, og det var cirkulærer som dette, der var medvirkende til at skabe et skel mellem »kontorfolkene« og mændene på maskinerne, for ingen var sikkert mere trætte og kede af forsinkelserne end lokomotivfolkene. Det var jo først og fremmest deres fritid, det gik ud over, og det var næppe nogen af dem, der var mere interesseret i at tilbringe flere natte timer end højst nødvendigt på et iskoldt lokomotiv – somme tider med hele overkroppen ude af

vinduet for overhovedet at se noget, og der var ingen af dem, der meldte sig syge, hvis ikke det var tvingende nødvendigt. Det var en æressag for dem at få togene igen- nem til tiden, men de måtte kæmpe på mange fronter, og en bemærkning som »Togene skal gennemføres i de fastlagte planer« virkede som en rød klud på dem – som en flot bemærkning skrevet i et varmt kontor, som man kunne forlade efter kontortid for at gå hjem til en dejlig opvarmet lejlighed, mens lokomotivmanden i mange tilfælde skulle være glad, hvis man havde husket at varme den 1. klasses kupé op, han havde fået anvist som soverum. Mange loko- motivmænd måtte i uger og måneder bo i oprangerede personvogne.

I marts 1943 bliver det nødvendigt at skære trafikken ned med yderligere 16% og foretage en række omlægninger af tog. Det er igen persontrafikken, der må holde for, og man advarer folk mod at rejse, hvis det ikke ligefrem er nødvendigt, og der indføres nu færgebilletter hele året. – I oktober kommer der igen en ny køreplan, men den betyder først og fremmest længere ophold på stationerne og længe- re køretider – i et forsøg på at komme de plagsomme forsinkelser til livs.

Den lange vej mellem ledelse og menige lokomotivfolk kan ses af et indlæg, som en lokomotivmand, Harry Ovesen skriver i medlemsbladet den 9. september 1943 om forholdene i Kolding: »For 1½ år siden blev personalets opholds- værelse ødelagt, da en rangermaskine ved et uheld kørte gennem en mur og væltede det hele. – Efter 1½ års forløb er der stadig ikke bygget nye opholdsværelser til personalet der tæller 13 lokomotivførere og 4 remisearbejdere. De må stå i fri luft og vaske sig, hvis de ikke vil tage snavset med hjem. Ved siden af kulgård og rensegrav er opstillet en gammel Cz-vogn, som bruges til spisestue og kontor, og enhver kan tænke sig til, hvordan den ser ud indvendig. På maskinerne er forholdene ikke bedre, for det elektriske lys må ikke bruges, da akkumulatorerne ikke kan lades op igen. Vi kører stadig med de gamle »osepinde« påsat ma- skinens venstre side. De er til ingen nytte, da de som regel efter kort tids forløb er gået ud. Inde i førerhuset må man rive en tændstik for at se vandstanden, hvis man da ikke vil bruge sin private lommelygte, det er da ikke endnu blevet forbudt. – «

Organisationen svarer, at den har rykket for sagen flere gange, og at der har skullet foretages forskellige boreprøver af hensyn til fundamenteringen, men i oktober ser det da ud til, at arbejdet kommer i gang.

Brunkul på lokomotiverne

Lokomotivfolkene får det ikke lettere, da man på Fyn og i Jylland begynder at blande brunkul mellem stenkullene for at strække beholdningerne. Disse besværligheder i forbin- delse med lange tjenestetider og den stigende risiko på banerne begynder for alvor at kunne mærkes på loko- motivfolkene. – Irritationen slår f.eks. tydeligt igennem i et indlæg, som findes i deres medlemsblad den 20. februar 1944. Det er skrevet af lokomotivfører Hans Jensen, Stru- er: »Med mellemrum får lokomotivpersonalet cirkulærer om at spare på brændslet. Da der jo ikke beskæftiges børn ved maskinafdelingen, er disse cirkulærer så inderligt overflødige, al den stund de tomme kulgårde også til os taler deres manende sprog om kulmangel. –«

Der sker ikke de store nedskæringer af køreplanen i 1944, men lokomotivfolkene har en meget klar fornemmel- se af, hvor det bærer hen. De ved alt om, hvad det koster af anstrengelser af fremføre togene under de nuværende for- hold. Det kan ikke blive ved meget længere, og i generaldi- rektoratet har man da også udarbejdet en nødkøreplan, som kan sættes i kraft med meget kort varsel.

Omstående tabeller taler deres meget tydelige sprog om vanskelighederne. De 68.000 km om dagen, som personfø- rende plantog kører i maj 1939 bliver efterhånden til ca. 10.000 km, og man skal endelig ikke lade sig narre af de tal, der repræsenterer »personkilometre«. De stiger nemlig støt krigen igennem og fortæller, at jernbanerne efterhånden er den eneste transportmulighed, og at der derfor er flere og flere rejsende pr. kørt kilometer. Det samme gælder tallene for godsmængden, som først begynder at falde i krigens allersidste måneder.

Den sidste krigsvinter var det som om, naturen også var på fjendens side. Det var bidende koldt, og sneen kom i store mængder. Togopvarmningen med udenlandsk brændsel, det vil sige kul, indstilles helt, men man forsøger

med brunkul at forvarme togene, så der i hvert fald er en smule varme i personvognene, når togene forlader udgangsstationerne. De rejsende er henvist til at klæde sig godt på, og noget hjælper det, at man sidder tæt i kupeerne. Der skulle være fire på hvert sæde, og det var der i hvert fald også i de fleste tog. Tomme pladser var et særsyn.

De mange snestorme besværliggjorde trafikken, og de kom også til at koste menneskeliv.

Den 28. januar 1945 blev 4 banearbejdere dræbt af tog i Ringsted og ved Holmstrup. De havde i den stærke fygning ikke mulighed for at se toget, og samme dag blev en banearbejder dræbt i nærheden af Naur, da han på skinncykel var på vej til Vemb. Den 5. februar blev lokomotivfører O. W. Thorngaard dræbt under snerydning. I det nordlige Jylland var flere byer uden jernbaneforbindelse i mange dage, og mellem Hvam og Aalestrup var et tog kørt fast i sneen. I løbet af kort tid var det fuldstændig tilsneet, så kun en lille pukkel i sneen viste, hvor skorstenen var. Fra Hobro blev et sneplovtog sendt ud for at rydde strækningen, men efter 10–12 km's kørsel sad det fast og måtte give op. Fra Viborg sendte man derfor 2 maskiner ud for at assistere det fastkørte tog. Forrest løb en I-maskine, kørt af lokomotivfører O. W. Thorngaard og ekstrahåndværker Th. Jensen. Hastigheden var lav, kun 15 km i timen, og da man ikke gerne ville køre fast, havde de to lokomotivførere aftalt, at Thorngaard skulle give signal med fløjten, når der var snedriver forude. Da toget var ved Boldrup trinbræt, ca. 7 km fra Aalestrup, bemærkede Thorngaard en stor drive forude, og han gav det aftalte signal, så farten kunne sættes op. Vejret havde imidlertid vekslet mellem frost og tø, og der lå derfor fast is og sne i hele skinnehøjden, så den lette I-maskine blev løftet af sporet og presset ind i en skråning. Tenderen blev trykket ind i førerhuset, og Thorngaard blev klemt til døde.

Lige efter jul var situationen for alvor blevet kritisk. Tyskerne havde større og større vanskeligheder med at opretholde de i forvejen sparsomme kulleleverancer. Deres jernbaner led hårdt under de allieredes luftangreb. Englænderne og amerikanerne var trængt så langt frem, at afstandene til de forskellige mål over hele Tyskland var så korte, at der kunne flyves så at sige hele tiden og i et utal af toget, hvis vejret da tillod det. De korte afstande betød

også, at der nu kunne sættes jagere og jagerbombere ind, og de var effektive mod transportnettet. Ingen tog kunne vide sig sikre, og mange steder holdt de stille i dagevis spærret inde på ødelagte strækninger. Kørende tog var udsat for bomber og kanonild, og selv om man søgte at lægge størstedelen af transporterne om natten, tog natjagerne også deres told. Transportkapaciteten var væsentlig nedsat, men den tyske rustningsindustri arbejdede alligevel under højtryk, og det er ganske interessant at se, at produktionen af både tanks og fly selv i det belastede år 1944 helt var på højde med 1941, hvor luftangrebene ikke var sat ind i den store målestok. Det var ikke den bombede industri, der var skyld i det nederlag, der skulle komme. Det skyldtes først og fremmest manglen på drivmidler. De besatte lande kom naturligvis til at mærke disse anstrengelser – både de allieredes forstærkede angreb men også tyskernes desperate forsøg på at holde industrien oppe på fuld kraft. De havde selv brug for kullene, og de besatte lande måtte komme i anden række. Resultatet var da også, at der efterhånden ikke var transportkapacitet til vore forsyninger, og den 18. januar 1945 holdt kulforsyningerne helt op.

DSB havde på dette tidspunkt en kulreserve på 650.000 tons, hvilket svarede til 10–12% af det normale årsforbrug, men disse mængder strakte naturligvis ikke langt, specielt ikke da tyskerne forlangte 30.000 tons sendt til Norge, så man der kunne opretholde de vigtigste transporter. – Tyske lokomotiver, der var på vej tilbage til Tyskland med militærtransporter, skulle også forsynes med kul i Padborg og Tønder, inden de kørte over grænsen, og i det hele taget skulle al tysk transport sikres. Kullene skulle først og fremmest bruges af besættelsesmagten.

Nødkøreplanen blev sat i kraft den 1. februar, og den betød, at al persontrafik blev indstillet om søndagen. Godstogstrafikken skulle holdes i gang for enhver pris.

Lokomotivfolkene havde med rette regnet med, at de efter de stadige indskrænkninger skulle have lettere tjenester og have nogle af de feriedage, mange af dem havde til gode, men de blev skuffede, da de så de nye tjenestelister, hvor generaldirektoratet havde benyttet lejligheden til at gøre tjenesten yderligere streng for at spare nogle sæt personale. I et indlæg i Dansk Lokomotiv Tidende skriver N. Schmidt, Nyborg: →»Det er nu vore embedsmænds måde at

anerkende lokomotivmændenes indsats på igennem de forløbne år. Man må uvilkårligt spørge: Er det virkelig muligt, at vor administration slet ikke har set eller har forståelse af under hvilke vanskelige forhold, lokomotivpersonalet har udført og stadig udfører deres gerning? Alle de mange 12, 14, 16 ja helt op til 18 timers uafbrudt tjeneste i et døgn, vi har måttet tage og under de mest ugunstige forhold. . . . Det synes endnu ikke at være forstået af d'her-
rer, som opstiller ture til lokomotivpersonalet, at medens de selv efter 7 timers tjeneste, udført indenfor fire lune vægge, kan gå hjem og sove i deres seng hver aften, så må lokomotivmænd hvad enten det er nat eller dag, snestorm eller stegende hede, blive på deres maskine, til de engang kommer i hus, selv om det også skal vare 14, 16 eller 18 timer. Blot nogle ganske få ture af denne art vil sikkert have en gavnlig virkning på d'herrers fremtidige fabrikation af kørselsfordelinger. —«

Den 19. februar er det klart for alle ansvarlige DSB-folk, at selv nødkøreplanen ikke mere kan gennemføres. Der må anderledes drastiske midler til, og man indstiller da al personkørsel undtagen S-togene på mandage, onsdage, fredage og søndage. Man var nu nede på 20% af persontogsdriften i 1939, og meget længere ned kunne man ikke komme, hvis der blot skulle opretholdes en nogenlunde forbindelse mellem landsdelene. Der var kun én færgeforbindelse over Storebælt i hver retning, hvis sejladsen da ikke var indstillet på grund af minefaren.

De alvorligste indgreb sker dog mod godstrafikken, som nu kun må omfatte livsvigtige forsyninger, det vil sige brændsel, fødevarer og medicinalvarer. Omkring København og Århus opretholder man dog nærtrafikken hver dag af hensyn til de mange mennesker, der ikke kan passe deres arbejde, hvis toggangen indstilles. Situationen er navnlig kritisk i Jylland, hvor man nogle steder kun kan disponere fra dag til dag. Sammenbrudet er nær.

Det kommer den 19. april, da generaldirektoratet meddeler, at det nu er nødvendigt at indstille al regelmæssig toggang vest for Storebælt. Der kører dog stadig en del godstog, og de mennesker, der nødvendigvis må rejse, må klare sig med dem. Der er nogle få pladser i togførervogne, og mange prøver at tage turen i en kold godsvogn, hvor der ikke er andre siddepladser end gulvet, hvis man da er så



De første af de små G-maskiner var fra 1884, men det var en meget driftsikker maskine, som gjorde god fyldest på de mindre baner under hele besættelsen. Førerhuset havde ikke sidevinduer. Læg mærke til, at nummerskiltet af messing er skruet af. Nummeret er nu malet på pufferplanken, og begge frontlanterner er forsynet med mørklægningskiver. (Jernbanemuseet)

heldig, at der overhovedet kommer et godstog. Gæstfriheden er stor i de dage, hvor folk strander rundt omkring på stationerne og ikke aner, hvornår de kommer videre, og om de overhovedet kommer videre.

En af de tungtvejende grunde til denne voldsomme ned-



Børsen

Danmarks Handels- og Søfarts-Dagblad

Nr. 106

Torsdag 19. April 1945

50. Aarg.

Al regelmæssig Jernbanetrafik i Jylland-Fyn indstillet

Godstransport over Storebælt standset

Den 19. april 1945 er den dominerende nyhed standsningen af person-trafikken i Jylland og på

Fyn på grund af kulmangel.

Samme dag meldes om store luftangreb på tyske byer og om tyske tilbagetog på så at sige alle fronter. (Politiken og K.L.

Reklame Foto)

skæring var, at tyskerne havde forlangt 60.000 tons kul til sig selv.

DSB havde naturligvis gennem længere tid forhandlet med brunkulsproducenterne netop med henblik på denne situation, og man havde regnet med at få leveret 40.000 tons brunkul om måneden, som skulle anvendes på sidebanerne, mens de små beholdninger af stenkul skulle reserveres de store tog på hovedstrækningerne, men brunkullene nåede aldrig frem i tilstrækkelig mængde, og der var derfor ikke nogen mulighed for at opretholde en regelmæssig trafik. Situationen var så alvorlig, at Brunkulstilsynet gav samtlige brunkulsproducenter meddelelse om, at harpede brunkul fra alle lejer fra 18. april og indtil videre udeluk-

kende skulle leveres til DSB. Det var ganske enkelt forbudt at levere store kul pr. bil til andre forbrugere. Trafikken på banerne skulle holdes i gang. Det var de sidste nervetråde mellem byerne, det gjaldt.

Alt dette sætter naturligvis sit præg på dagligdagen. Man spekulerer på, hvor længe det er muligt at opretholde blot en nogenlunde tålelig tilværelse, for det kan ikke vare længe, før forsyningerne til både gas- og elektricitetsværkerne også slipper op, og hvordan skal det så gå. Hvordan skal gamle, syge og små børn klare sig?

Befrielsesbudskabet den 4. maj om aftenen skaber lettelse på mere end én måde. Vi kunne ganske enkelt ikke have klaret os meget længere.

Antal 1.000 km i gennemsnit daglig for personførende plantog

67,7	48,1	50,1	28,3	30,2	30,0	31,6	31,7
Maj 1939	Sep. 39	Jan. 1940	April 40	Juni 40	Sep. 40	Nov. 40	Marts 1941
34,7	34,7	34,7	34,7	35,1	34,7	29,8	30,6
Maj 41	Sep. 41	Nov. 41	Marts 1942	Sep. 42	Nov. 42	Marts 1943	Juni 43
29,9	29,8	30,9	31,8	31,8	16,5	9,9	
Sep. 43	Okt. 43	Marts 1944	Maj 44	Okt. 44	Febr. 1945	Marts 45	

Antal personkilometre (i mill.)

	Pers.-km i alt	Heraf for tyskerne	Pct.
1940-41	1.580,1	189,8	12
1941-42	2.106,5	307,8	15
1942-43	2.619,9	514,9	19,6
1943-44	2.935,7	588,6	20
1944-45	3.046,3	642,9	21

Godsmængde (i 1.000 ton)

	Gods ialt	Heraf for tyskerne	Pct.
1940-41	7.666	760	9,9
1941-42	8.915	811	9,1
1942-43	11.460	1.567	13,7
1943-44	13.401	2.590	19,3
1944-45	12.028	2.569	21,4

Det kan se mærkeligt ud, at antallet af personkilometre viser en stadig stigning under krigen, men det hænger sammen med, at jernbanerne efterhånden er den eneste transportform, og at der kommer flere og flere rejsende. Det samme gælder godsmængden, hvor nedgangen først kommer i krigens allersidste måneder. Antallet af kørte km er derimod faldende stort set under hele krigen.

Fem års mørke...

»Durchführung vollständiger Luftschutzverdunkelung des dänischen Gebiets vom Abend des ersten Besetzungstages an.«

Disse 12 maskinskrevne ord slukkede lyset i Danmark i mere end 5 år og tvang 4 mill. danskere ind i en tilværelse, som den yngre generation sikkert har svært ved at forestille sig.

De stod i den note eller »Aufzeichnung«, som den tyske gesandt von Renthe Fink tidligt om morgenen den 9. april havde overrakt i det danske udenrigsministerium på et tidspunkt, hvor de tyske tropper allerede var i fuld gang med at overskride den dansk-tyske grænse og nedkæmpe de få danske soldater, der fik lejlighed og lov til at gøre modstand. På samme tid havde tyske skibe landsat soldater i forskellige havne, og luftlandetropper havde andre steder besat vigtige knudepunkter.

Noten begynder meget høfligt: »Die Reichregierung ersucht die Königlich Dänische Regierung, sofort die nachstehend aufgeführten Massnahmen zu treffen.« Der følger så en række punkter, og ovennævnte linjer står som punkt 5. Venligt og høfligt, men det med høfligheden var nok mere en formsag, for der var ikke så meget at diskutere. Det var en ordre, der skulle efterkommes, og der skulle ikke megen fantasi til at forestille sig, hvad der ville ske, hvis den ikke blev det: De tyske tropper havde ganske enkelt afbrudt el-forsyningen, indtil danskerne makkede ret. Så nemt var det.

Fuldstændig mørklægning af et land lyder som en uløse-

lig opgave, men det er det ikke, og da mørket faldt på den første besættelsesaften – den første i rækken af 1.850 – var lyset slukket i Danmark. Der var ikke et glimt noget sted, og set fra luften var Danmark tilsyneladende fjernet fra Europakortet.

Lokomotivfører Poul Guldager var en af de lokomotivfolk, der var på strækningen den 9. april. Han var hen på eftermiddagen på vej fra Korsør til København, og da var perronkanterne på flere stationer allerede malet hvide, og lokomotiverne havde fået anbragt skiver på frontlanterne, så kun en smal lysstribe skinnede ud. Signalerne var enten slukket eller blændet ned, så bare en lysprik var synlig. Som han selv udtrykker det: Der var faldet en ordre, og den blev efterkommet. Så enkelt var det. Vi var i en krigssituation, og så kan det utrolige gennemføres uden mange diskussioner.

Man kommer uvilkårligt til at tænke på det kolossale oplysningsarbejde, der i Sverige gik forud for overgangen fra venstre- til højretrafik. Radio, TV og aviser havde været taget i brug i måneder, og befolkningen havde haft mere end et år til at forberede sig på overgangen. Da Hitler-Tyskland i 1939 besatte Tjekkoslovakiet, gav man ordre til, at venstretrafikken fra næste morgen skulle være afløst af højretrafik, og det blev den også, men man så naturligvis stort på, at busser og sporvogne havde dørene i den forkerte side. Det måtte tjekkerne virkelig affinde sig med. Det var vigtigere, at tyskerne ikke skulle køre i venstre side af kørebanen med deres militærkøretøjer.

Man havde op gennem 30'erne talt meget om luftkrig, og man var ikke helt uforberedt på en mørklægning. Omkring 50.000 mennesker havde prøvet den før, – ganske vist kun under en øvelse, hvor den fik lidt af en folkefests karakter. Man havde lidt vanskeligt ved at forestille sig den som noget realistisk, selv om Statens civile Luftværn i årevis havde arrangeret kurser og udstillinger for at forberede befolkningen på, hvad den kunne komme ud for, hvis krigen skulle komme. Aviserne havde været fulde af skildringer af luftangrebene i Kina og i Abessinien, hvor det »heltemodige« italienske luftvåben storpralede af sin indsats overfor værgeløse landsbyer, og navnlig havde skildringerne af de tyske bombardementer i Spanien gjort et dybt indtryk. Det tyske Luftwaffes generalprøve på byen Guernica optog sindene meget. Det var historiens første terrorbombning af en civilbefolkning.

Den 7. november 1938 kl. 17.00 blev Roskilde by og en stor del af dens opland delvis mørklagt. Danmarks første store mørklægningsøvelse var begyndt, og den omfattede mere end 10.000 husstande med omkring 50.000 mennesker, men ingen tænkte sig dengang, at inden 2 år var gået, skulle 4 mill. mennesker komme til at tilbringe mere end fem år i mørke.

Fra udlandet kom iagttagere for at følge øvelsens forløb og indhøste erfaringer. Fra Tyskland kom flere observatører, som interesseret fulgte hele forløbet.

I alle vigtige gadekryds var der hvide afskærmede lamper. Hovedgaderne havde blå retningslys, og kantsten i gadekrydsene var hvidtede, ligesom lygtepæle og andre standere var forsynet med hvide mavebælter, så de var synlige i mørket. 280 politibetjente dels fra byen, men også fra København og andre byer var udkommanderet for at regulere trafikken og hjælpe befolkningen. Dengang gik hovedvej 1 gennem Roskilde. Der var ingen omfartsvej, og trafik, der skulle gennem byen, måtte op forbi banegården eller gennem Algade. De biler, der under øvelsen skulle passere Roskilde, skulle være forsynet med specielle hætter over lygterne. Det gjaldt under den delvise mørklægning, og under den totale mørklægning skulle de holde stille med slukkede lygter, eller søge til sidegader og parkeringspladser. Samtlige tog skulle køre som »sorte tog« gennem øvelsesområdet. Det drejede sig om ca. 300, mens øvelsen stod

på. Lokomotivernes og lyntogenes frontlanterner var blændet ned, og i personvognene brændte kun det halve antal pærer af det normale. Der var intet lys i sidegangene, og man henstillede til alle rejsende, at indstigning foregik ad de bageste døre og udstigning ad de forreste, så den værste forvirring kunne undgås. Også dengang rejste et betydeligt antal mennesker mellem Roskilde og København som et led i deres daglige arbejde. – I husene var alle vinduer blændet med mørkt papir, og forretninger og kontorer skulle have lyssluser, så man kunne åbne døre, uden at der slap lys ud. Det var de enkelte husstande selv, der skulle sørge for det sorte mørklægningspapir, og grosserer Chr. Stigaard i Roskilde solgte i dagene op til øvelsen omkring 50.000 m² af det.

Den første aften forløb uden uheld af nogen art. Trafikken blev afviklet under stor hensyntagen til de mange mennesker, der var på gaderne, og det var ikke få. Alle skulle ud og se, hvad der foregik. De eneste tilløb til optøjer skyldtes 4–5 af byens nazister, som der var mange af. De skulle absolut marchere gennem gaderne i samlet trop. De brovtende fyre i deres langskaftede støvler var alt andet end populære, og de blev da også omgående taget i forvaring af nogle af de udenbys politifolk.

Om aftenen var adskillige danske militærfly i luften, og det i sig selv var noget ganske spændende, for natflyvning var ikke så almindelig i de tider. Flere af dem rapporterede, at de ikke kunne finde byen. De kunne i hvert fald ikke finde lys at orientere sig efter, for selvfølgelig vidste de, hvor Roskilde lå. De kunne med lethed finde fjorden og orientere sig efter den eller efter banen, hvor de kunne se nogle tog på grund af store dampskyer, der blev belyst af månen. Det skete, når sikkerhedsventilerne blæste, og i nogle tilfælde kunne man også se skæret fra en åben fyrdør, hvis lokomotivets bagejæl ikke havde været rullet ordentligt ned, men månebelysningen blev også slukket noget senere den første aften. Der var nemlig måneformørkelse, og den var total. Det bidrog naturligvis også til at øge det skær af uhygge, der trods alt var over øvelsen. Inderst inde kendte alle jo baggrunden for den. Jernbanetrafikken blev afviklet uden større forsinkelser og uden et eneste uheld af nogen art.

Den 10. november skriver Roskilde Tidende om et tysk

militærfly, der dagen før var nødlandet ved Føllenslev. Det blev ført af obergefreiter (overkorporal) Karl Holtemann, som overfor politiet oplyste, at han var fløjet vild i tågen, og at flyets »retningsviser« ikke virkede. Han var da fløjet, indtil han ikke havde mere benzin, og han havde oprindeligt været på vej fra Warnemünde til Kiel, så det tør nok siges, at han var kommet noget ud af kurs. Bladet skriver, at det jo er almindeligt kendt, at militærfly ikke måtte flyve over andre landes territorium, og at forseelsen var dobbelt alvorlig, da området under øvelsen var erklæret for forbudt område. Det fremgår ikke videre, hvad der siden skete med obergefreiteren, der måske havde været lidt for interesseret i øvelsen, for både hans historie og selve øvelsen druknede snart i de alarmerende meddelelser fra Tyskland om de alvorlige jødeforfølgelser, der satte ind i de samme dage. 9 af Berlins 15 synagoger blev brændt ned, og flere steder fik jøderne ordre til at forlade storbyerne. – Nazisternes påskud til disse brutale overgreb var nedskydningen af den tyske legationssekretær von Rath i gesandtskabet i Paris. Han var blevet skudt ned af den 17-årige polak Grynsztaw, som efter arrestationen erklærede, at han ville hævne sine jødiske trosfæller, der var blevet forvist fra Tyskland. Von Rath døde et par dage senere af sine sår, og i aviserne kom overgrebene til at danne en dyster baggrund for øvelsen i Roskilde, og de var også et fingerpeg om, hvad der ventede forude. – Den voldsomste terror satte ind natten mellem den 9. og 10. november, og det var denne nat, der senere gik over i historien som »Krystalnatten«. Over 25.000 mandlige jøder blev sendt i koncentrationslejre uden anden grund end den, at de var jøder. Nazismen havde omsider bekendt kulør, og omverdenen vidste nu, hvad den stod for.

Også før Roskilde-øvelsen havde man arbejdet med forholdsregler mod luftangreb. Det ses f.eks. af en fortrolig skrivelse, som Ministeriet for offentlige arbejder (Trafikministeriet) den 8. juni 1939 sendte til det daværende 2. distrikt i Århus. Den henviser til en instruks af september 1937 og handler om mørklægning af »de under statsbanerne sorterende fyr.« I september 1939, efter at krigen var brudt ud, udsendte DSB »udelukkende til tjenestebrug« en pjeces »Bestemmelser om mørklægning«. Den giver anvisning på, hvordan mørklægningen i praksis skal gennemfø-



res, og der står bl.a.: Mørklægning vil kunne strække sig over et længere tidsrum (flere måneder). Stationerne bliver i den opdelt i 2 grupper: L-stationerne (landstationer og mindre stationer) med kun én mørklægningsfase, nemlig fuldstændig mørklægning og K-stationerne (københavn-ske stationer, købstads- og knudestationer) med 2 mørklægningsfaser, almindelig mørklægning og fuldstændig mørklægning.

Om lokomotiverne hedder det: Der køres med nedslået bag- og sidesejl. Fyring må søges foretaget således, at lys-skær op og bagud begrænses mest muligt, idet fyrdøren kun holdes åben under selve fyringen. Sidevinduerne blændes med papskiver, der opbevares i de plomberede værktøjskasser eller under førerhustaget.

»Da lysene gik ud. . .«

I praksis blev mørklægningen dog gennemført ved, at vinduerne blev malet med en blå farve, så der kun var en lille sprække at se ud ad. Frontruden blev også afblændet, så der var et meget begrænset synsfelt. De lokomotiver, der havde Aga-lys i frontlanternen, måtte ikke bruge dette. Kun olielamperne måtte bruges, og de blev også forsynet med en skive, så kun en lyssprække kunne ses. Den smule lys, der blev kastet fremad, var uden betydning for lokomotivpersonalets mulighed for at orientere sig men kunne måske fortælle rangerpersonalet, ledvogterne og andre på linjen, at der kom tog. Lysene i de fremskudte signaler blev slukket, og lysene i hovedsignalerne blev dæmpet ned, samtidig med at de blev forsynet med blændingsskiver. Det var således overordentlig vanskelige forhold, lokomotivpersonalet blev stillet overfor allerede den første aften.

Ifølge instruksens skulle ordren til mørklægning komme fra distrikterne til de forskellige stationer og depoter. Det var en lidt træg kommandovej, og de fleste stationsforstandere og lokomotivmestre havde da også allerede hørt den via radioen, hvor den blev gentaget flere gange i dagens løb. I en bog over afsendte telegrammer, mærket »Fortroligt. T. 2. Viborg« findes en kopi af et håndskrevet telegram: »Fra og med kommende nat, natten mellem tirsdag og onsdag og indtil videre skal der iværksættes fuldstændig

Militær TELEGRAM fra 	Viborg	Nr. 232	17 Ord, incl. d. 9 4 1930 Kl. 150															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">Adressen</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Pc</td> <td style="text-align: center;">Tc</td> <td style="text-align: center;">Fs</td> <td style="text-align: center;">Til Statsbanernes</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">2 Distrikt</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">Aarhus</td> </tr> </table>		Adressen				Pc	Tc	Fs	Til Statsbanernes	2 Distrikt				Aarhus				Tj. Bem.  AARHUS Dato:
Adressen																		
Pc	Tc	Fs	Til Statsbanernes															
2 Distrikt																		
Aarhus																		
fra	af	Lbæ.	til	den	KL.	af												
7 S																		
Etabler Mørklægning fra Dags Eftermiddag Kontrolord Dybbøl Jyske Division																		
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Vedtagne Forkortelser:</td> <td style="width: 25%;">D Hitegram. RP Svar betalt.</td> <td style="width: 25%;">TC Kollationering. Ouvert Udleveres zabent.</td> <td style="width: 25%;">MP Udlev. egenhændigt. FS Eftersendes.</td> <td style="width: 25%;">PC Modtagelsesberit. XP Bud betalt.</td> </tr> </table>							Vedtagne Forkortelser:	D Hitegram. RP Svar betalt.	TC Kollationering. Ouvert Udleveres zabent.	MP Udlev. egenhændigt. FS Eftersendes.	PC Modtagelsesberit. XP Bud betalt.							
Vedtagne Forkortelser:	D Hitegram. RP Svar betalt.	TC Kollationering. Ouvert Udleveres zabent.	MP Udlev. egenhændigt. FS Eftersendes.	PC Modtagelsesberit. XP Bud betalt.														

mørklægning i henhold til bestemmelserne om mørklægning. Den fuldstændige mørklægning skal også iværksættes for K-stationer. Overgangsstationer underretter privatbanerne. Underskrevet T. 2«.

Der findes ikke nogen dato eller underskrift på telegrammet, og heftet synes ikke at have været brugt siden, men det rummer dog en håndskrevet notits, hvoraf det fremgår, at en række stationer mellem kl. 13 og 14 anerkender modtagelsen af telegrammet.

Kl. 15.00 afsender Jyske Division et militærtelegram til statsbanernes 2. distrikt: – ETABLER MØRKLÆGNING FRA DAGS EFTERMIDDAG. KONTROLORD DYBBØL. JYSKE DIVISION.

Dette telegram er indleveret kl. 15.00, og på dette tidspunkt havde mørklægningsforberedelserne været i gang i adskillige timer. Distriktet var forlængst via trafikministeren og generaldirektoratet blevet orienteret, og radioen havde hele dagen udsendt meddelelsen om mørklægning fra tirsdag aften. (Jernbanemuseet)

Hvorfor det først er afsendt på dette sene tidspunkt, hvor forberedelserne til mørklægningen var i fuld gang de fleste steder, er ikke oplyst, og det er da heller ikke forsynet med notater af nogen art. Måske er det blot blevet lagt ned i en skuffe.

Også civilbefolkningen fik travlt. Farvehandlere, boghandlere og købmænd havde i måneder haft lagre af mørk-

lægningspapir, og folk forsynede sig i dagens løb. I første omgang måtte mange koncentrere sig om at mørklægge et par værelser i hver bolig med papir og tegnestifter. I andre værelser skruede man pærerne løse, så man ikke af vanvare kunne tænde lyset, og de steder, hvor papiret var udsolgt, klarede man sig med tæpper og papstykker, der blev sømmet for vinduerne. Opfindsomheden var stor den dag, og politiet vogtede nidkært – lidt for nidkært syntes mange – over, at der ikke slap en lysstråle ud noget sted. Der var ikke et glimt, engelske flyvere kunne orientere sig efter, hvis de skulle have befundet sig over Danmark denne første besættelsesnat.

I København havde man planlagt en større mørklægningsøvelse, der skulle foregå den 19. april. Den blev selvfølgelig ikke til noget, men nu var der jo også gennem den barske virkelighed rig lejlighed til at indhøste de erfaringer, man var ude efter.

»De sorte tog« . . .

Dansk Lokomotiv Tidende skriver i sit første nummer efter 9. april: »For jernbanepersonalet i det hele taget, men dog særligt for lokomotivpersonalet stiller mørklægningen store krav om den største påpasselighed. Vi har tidligere læst om de vanskeligheder, mørklægningen førte med sig i de lande, hvor den allerede i måneder har været gennemført. Nu får vi den selv at prøve, og det skal da siges, at personalet har forstået nødvendigheden af det anordnede og efter yderste evne bestræber sig for at fremføre togene så rettidigt, forholdene tillader.« Man indrettede sig. Føjeligheden var stor i besættelsens første dage.

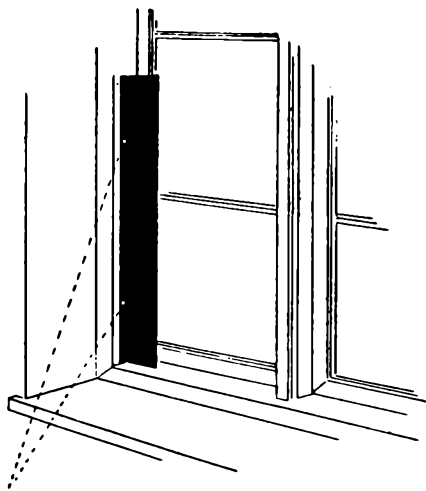
Heldigvis var det den lyse tid, man gik i møde, og ingen havde vel fantasi til at forestille sig, at man skulle komme til at leve med mørklægningen i mere end 5 år. I den lyse årstid kom den almindelige dansker sjældent ud for at skulle færdes ude i mørke, men jernbanemændene gjorde. Deres tjeneste strakte sig gennem alle døgnets timer, og der er sikkert ingen tvivl om, at rangerpersonalet mere end andre glædede sig over de lyse nætter, for dets risiko var blevet mangedoblet. Rangerarbejde har altid været forbundet med en vis risiko og stillet store krav – både til

manden på maskinen og til de folk, der skal færdes inde mellem vognene. Nu var hvert skridt pludselig blevet livsfarligt, og mørklægningen gennem de 5 år kom da også til at koste mange mennesker livet, netop under rangering. Det kan være svært i den almindelige støj at høre en godsvogn, der langsomt kommer rullende, og stormer og regner det, kan det være helt umuligt. Mange portører og ekstraarbejdere blev da også overraskede af sådanne vogne, der helt uden varsel dukkede op fra mørket. Grusomme lemlæstelser og døden var ofte resultatet af de mange overkørsler, der skete. Især på de stationer, hvor man havde rangerbjerg, var risikoen mangedoblet. Det kunne være svært for manden på jorden at beregne hvilket spor, en vogn var sluset ind på, og fra rangermaskinen var det svært at få øje på de svage håndlygter, folkene gik med. Folkene selv var næsten usynlige blot på nogen afstand. Rangering om natten var blevet en alvorlig belastning.

Allerede i maj 1940 klagede lokomotivmændene over det uensartede lys, der var i hovedsignalerne. Nogle steder kunne man se lyset i en afstand af 500 meter, og det var ikke meget, når man kom med et stort tog og høj hastighed. Andre steder var lyset synligt helt op i 1.000 meters afstand, og lokomotivfolkene bad om, at alle signaler blev indrettet sådan, at man kunne se lyset fra denne afstand. Dertil kom, at glassene i signallygterne ofte var så tilsødede, at kun en smule lys slap ud, og mange steder var man ude for, at olielamperne sødede så meget til, at de gik ud. Det er klart, at alle disse ulemper førte til store forsinkelser og forøget nervepres på det kørende personale, og det så også ud til, at man i Danmark tog mere alvorligt på mørklægningen, end tyskerne selv gjorde, for lokomotivfolkene gør i deres blad opmærksom på, »at der findes mere og bedre lys på de tyske maskiner, der for tiden kører her i landet, end på vore egne. De danske frontlys er afblændet med en plade, der blot tillader en smule lys at slippe ud gennem en rektangulær eller kvadratisk åbning, mens de tyske lokomotiver har et cylindrisk rør anbragt på pladen.«

Til at begynde med var lokomotivernes sidevinduer helt malet til, men i 2. distrikt begyndte man at lave en lille udkigsåbning, så folkene havde mulighed for at få øje på deres kendemærker, og man talte om, at disse mærker burde gøres selvlysende. Endelig klagede man over, at

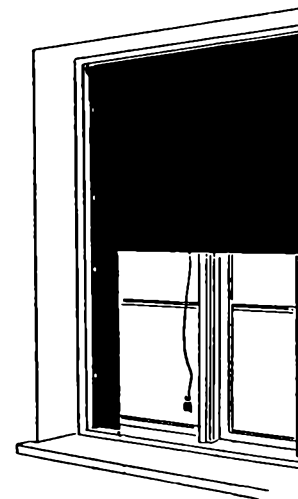
Den nemmeste og billigste Maade!



To Tegnestifter fastgør Strimlen — og den bliver siddende. — Den rives ikke itu, og De er fri for den irriterende Raslen af Papir eller lign.

Naar Strimlen igen fjernes, er intet beskadiget.

Den nøje afstemte **blaagraa Farve** gør, at Strimlen er saa godt som usynlig udefra.



Strimlen dækker kun 4 cm af Ruden og faar Mørklægningsgardinet til at **slutte tæt**.

Forlang **JM-Strimlen** hos Deres Forhandler af Mørklægningsartikler.

Standardlængde 70 cm, passer til alle Vinduer. Pr. Stk. 20 Øre.

håndsignallygterne var så kraftigt afblændede, at de nærmest var uanvendelige, og »de er jo dog på maskinerne, for at personalet skal kunne benytte dem.«

I julinummeret skriver bladet: »Selve årstiden har ført med sig, at mørklægningsforanstaltningerne i og for sig har virket mindre generende, men dette ændrer sig jo nu, og der er derfor anledning til påny at gøre opmærksom på, at der bør sættes ind på at gennemføre visse ændringer, inden vi kommer ind i den mørke årstid.« – Det er igen maskinernes frontlys, man beskæftiger sig med, og gør opmærksom på, at de tyske maskiner ovenikøbet har to frontlanterner, som tilmed er drejet sådan, at de lyser en smule til siden, så der er mulighed for at se afstandsmærkerne, og

Befolkningen skulle selv anskaffe mørklægningspapir, og opfindsomheden var stor for at dække lysstriberne ved siden af gardinerne. Politiet vogtede nidkært på, at ikke en smule lys kunne fortælle engelske flyvere, hvor Danmark lå.

artiklen slutter med et hjertesuk: »De tyske lokomotiver bruger enten elektricitet eller gas i deres lanterner. Hos os er man som bekendt gået den modsatte vej. På de maskiner, der normalt har gas i frontlanterneren, må gaslygten ikke benyttes. I stedet anvendes reservelanternen med petroleumsglygte, og det er endda så viseligt gjort, at man ikke har flyttet denne ned på frontlanternens sædvanlige plads,



E-maskine med mørklagte lanterner. Billedet er ikke fra begyndelsen af besættelsen, hvor lanterne kun havde en lille sprække, lyset kunne slippe ud af. Den nederste lanterne er efter lokomotivmændenes krav forsynet med et »rør«, som kaster lidt lys fremad. De tyske lokomotiver havde samme slags lanterner. Det store messingnummer på kedlen er fjernet, og nummeret er malet på pufferplanken. Metal-skiltene blev brugt til reparation af lejer. (Jernbanemuseet)

men ladet den blive siddende et eller andet sted oppe ved skorstenen, hvor den som lyskilde er lig nul.« – Lokomotivfolkene undrer sig og beder om, at der snart må ske en ændring. – »Begge arter, tyske og danske kører jo dog i adskillige tilfælde på samme strækning.«

Mørklægningen var ikke alene ubehagelig. Den var også en sikkerhedsrisiko, og lokomotivfolkene bad igen om, at der måtte komme lys i de fremskudte signaler, så man havde mulighed for på et tidligt tidspunkt af afpasse togets hastighed efter hovedsignalets stilling, og man mente, at dette måtte være muligt, da der f.eks. stadig var lys i de uindhegnede baners overkørselssignaler. Disse lys blinkede ud i natten og kunne ses på lang afstand, og endelig bad man om, at arbejdet med indførelsen af trykluftbremser måtte blive fremskyndet.

Vinteren 1940–41 var mørk og streng, og mørklægningen følte som en svøbe, alle led under. Den var sikkert det værste ved besættelsen denne første vinter. Mange ældre mennesker turde ikke gå ud om aftenen. De kunne ikke se at orientere sig, og de var bange for at falde over de mange fremspringende trappesten, der navnlig var almindelige i provinsbyerne. Mange mennesker kom til skade, når de skulle stige af eller på togene. Især S-togsstationerne havde mange tilskadekomne, fordi folk ikke kunne se perronerne og steg ud til den forkerte side og styrtede ned i ballasten, men senere fandt man frem til et system, så dørene kunne blokeres til den side, der vendte bort fra perronen. Biler og cykler fik hvide skærme, og fodgængerne skulle bære hvide armbind, som der blev gjort megen grin med, men de var udmærkede og fremkom i et utal af modeller med og uden selvlysende striber. Der var roligt i Danmark, som må have været et mønster på et besat land. Danskerne havde travlt med at hygge sig inden døre og glemme alt det, der skete ude i mørket.

Jeg havde selv lejlighed til at stå på maskinen adskillige gange under mørklægningen, hvor jeg gennem et par år brugte toget mellem Struer og Holstebro hver dag. Jeg skulle altid hjem med et tog ved 18-tiden. Det kom fra Esbjerg og hed 376, og når min far kørte det, spurgte han gerne, om jeg ville holde ham ved selskab på maskinen. Faktisk havde jeg ikke lyst, men jeg sagde altid ja, for jeg syntes ikke, jeg kunne være andet bekendt. Når han kunne være der, kunne jeg også. Jeg har altid syntes, der var dejligt på et lokomotiv – også i mørke. Der var en særlig god lugt af varm olie, våd damp og kul. Man kunne mærke varmen fra kedlen, men i buldrende mørke var der ikke rart. Man følte sig spærret inde. Bag- og sidesejlene var

Belysning: I hver Personkupe: 1 blaamalet Lampe, 24 Volt, 25 Watt klar.
 I Sidegangen: 2 blaamalede Lamper, 24 Volt, 25 eller 15 Watt opal, dækket med 2 Lag blaait Papir, anbragt i de 2 Lampefatninger, der ikke sidder ud for et Vindue.
 Paa Endeperroner: 1 blaamalet Lampe, 24 Volt, 15 Watt opal, dækket med 2 Lag blaait Papir.
 Paa Toilettet: 1 blaamalet Lampe, 24 Volt, 15 Watt opal, sortmalet paa den mod Vinduet vendende Halvdel.

Vinduesbehandling: Paa Toilettet: Udvendig Maling med mat Lak, K 7909.

CX- og CXE-Vogne og lignende Midtergangsvogne.

Belysning: I Personafdelingerne: 2, 3 eller 4 blaamalede Lamper, 25 Watt opal, anbragt afvekslende over Sofarækkerne, saaledes at de yderste Lampefatninger i hver Afdeling ikke maa benyttes. Hvor der anbringes 3 Lamper, skal de 2 være over 3-Personerssofaerne.
 Paa Endeperroner: 1 blaamalet Lampe 15 Watt opal dækket

50
 rullet for, og der var kun nogle små åbninger i de malede vinduer til at se ud af. Over manometer, hastighedsmåler og et par andre instrumenter lyste et par svage lamper, og hver gang fyrdøren blev åbnet, var man helt blændet i flere minutter, og det gjorde den tit, for der skulle kastes mange skovfulde på. Det var gerne en K-maskine, vi kørte med, og jeg sad som regel på hjulkassen, mens min far stod bagved, og jeg havde svært ved at holde øjnene fra det lille stykke skinne, man kunne skimte i det svage skær fra frontlyset. Navnlig efter 1943 var jeg mange gange overbevist om, at der nu måtte mangle et stykke, og at vi ville ryge af. Det var ikke rart at se hastighedsmåleren krybe op til 90 ned ad den sidste lange bakke, og jeg følte virkelig lettelse, når min far råbte: Der er ret. – Det var altid ham, der først så det svage lys langt forude i mørket, aldrig den unge fyrbøder eller ekstrahåndværker han kørte med. Jeg kunne aldrig se noget, før vi var helt henne ved det. Hjemme talte vi aldrig om, hvordan det var at stå på maskinen, men min mor har sikkert gjort sig sine tanker om det.

Problemerne i forbindelse med mørklægningen optager

Uddrag af cirkulære om mørklægning af personvogne. De blåmalede pærer blev senere erstattet af klartlysende, som var forsynet med en skærm, så lyset blev kastet ned mod gulvet. Gardinerne skulle være trukket for vinduerne, som havde malede sidestriber.

naturligvis lokomotivfolkene hele krigen igennem, og de fører en stadig kamp for at opnå forbedringer. I medlemsbladet for den 20. december 1941 skriver lokomotivfører Hans Jensen, Struer: – »Siden krigens udbrud har det kørende personale arbejdet under betydeligt strengere forhold end sædvanligt, jeg tænker her både på det mindre gode brændsel, på de stadige overskridelser af tjenestetiden, og på det stærke slid på nerverne, som tjenesten byder os under mørklægningen. Store penge er indtjent til DSB. Hvad var vel mere rimeligt, om det kørende personale fik udbetalt et gratiale herfor. Generaldirektørens tak har vi jo fået, og den er vi glade for, men denne tak kan købmanden jo ikke nøjes med. Nu nærmer julen sig. Vi venter derfor at få en julegave enten i form af et gratiale eller nogle af de

skrappeste bestemmelser angående mørklægningen ophævet.« – Det er ikke sidste gang kravet om en form for merbetaling for den øgede risiko bliver fremsat, men det bliver ikke hørt – hverken nu eller senere. Derimod kommer der efterhånden forskellige lettelser i forbindelse med mørklægningsbestemmelserne, men de er sikkert ikke tænkt som noget plaster på såret for det manglende risikotillæg.

De »glemte« togfolk. . .

De små landstationer er under mørklægningen et stort problem for lokomotivpersonalet, der har store vanskeligheder med at orientere sig og mange gange kører for langt frem, fordi de ikke kan se stationsbygningerne, men efterhånden finder man frem til at stille en tændt lygte, så den kaster en lyskegle ind mod bygningens mur. Nu er der dog noget at se efter. Et andet alvorligt problem er afgangssignalerne. I adskillige tilfælde ser lokomotivføreren det lys, stationsbestyreren viser mod togføreren, og forveksler det med det endelige afgangssignal. Det sker f.eks. en vinteraften i Skanderborg med en slæber fra Århus, trukket af en af de nye H-maskiner. Toget er 400 m langt, så der er god afstand til den bageste vogn, hvor togføreren befinder sig. Fyrbøderen på maskinen er en ung, urutineret mand, og han har vanskeligheder med at holde fyr nok på, så da toget holder i Skanderborg, må føreren give en hånd med for at få dampen op. Da han er færdig med det, ser han tilbage efter afgangssignalet og får øje på et grønt lys, som han regner med er togførerens signal, og han kører, fordi han regner med, at han på grund af den store afstand ikke kan høre fløjten. Toget skal ikke standse før Horsens, men i Hovedgaard bliver det standset ved signal. Togføreren havde ikke givet afgangssignal, og da han ser toget sætte sig i bevægelse, når han lige at springe på en godsvogn, og han sidder i isnende kulde på et trinbræt til Hovedgaard. Det signal, lokomotivføreren havde set, var den fungerendes signal til togføreren. – Det samme sker nogle få dage senere, også i Skanderborg, hvor en slæber holder for at få et par vogne afkoblet. Det er mørkt, og da både føreren og fyrbøderen ser et grønt lys bagude, er de enige om, at det må være den

fungerendes signal til togføreren, og de bliver holdende for at vente på det endelige afgangssignal. Lyset forsvinder, og et øjeblik efter kommer et grønt lys til syne vendt mod maskinen, og de er nu begge enige om, at det må være togførerens signal, og de kører, men toget kommer ikke langt, før det går i stå. Det var igen den fungerendes signal, der var blevet forvekslet med det endelige afgangssignal. Togføreren havde stået ved den bageste vogn, da toget pludselig begynder at køre, men han tænker imidlertid hurtigt og åbner en bremsekoblingshane, så toget går i stå, men i mørket falder han og slår sig ret alvorligt.

Ingen kan lide at arbejde i mørket, og det er et under, at ikke mange flere mennesker kommer til skade, end tilfældet er. En aften kører således et af Sæbybanens tog fra en togfører, og da det opdages, bliver man nervøs og tror, at han er faldet af og er kommet til skade. Falck bliver alarmeret, men under udrykningen møder Falck-folkene imidlertid den »tabte« togfører, der på en lånt cykel kommer asende i et forsøg på at indhente sit tog ved næste station.

I februar 1942 kan man endelig begynde at glæde sig over, at der kommer elektrisk lys på lokomotiverne. Dette ønske blev første gang fremsat i december 1926, så det tog kun 15 år at få det gennemført. De maskiner, som har gas-frontlanterner, som ganske vist ikke har måttet bruges under mørklægningen, skal dog beholde denne form for belysning, men der kommer elektrisk lys i førerhusene. På rangerpladserne bliver lyset 4 gange så kraftigt som hidtil, og det indrettes sådan, at det kan dæmpes ned ved forvarsel, men rangeringen i mørket kræver stadig ofre.

I januar 1943 bliver en portør dræbt og en overportør hårdt kvæstet, da man rangerer et tog ind på et spor, hvor der i forvejen holder nogle vogne, som rangerlederen ikke kan se i mørket. Noget lignende er sket nogle dage i forvejen i Roskilde, hvor en togfører går ned bag sit togs bageste vogn for at foretage et eller andet ved vognen. Samtidig er man ved at rangere en togstamme op til et tog, der skal afgå lige efter fra det samme spor. I mørket ser rangerpersonalet ikke, at der ikke er afstand nok til det holdende tog. Togstammerne støder sammen, og togføreren er dræbt på stedet mellem pufferne.

At rangeringen er blevet farlig viser nogle tal fra disse år. I 1938–39 var der under rangering 1 dræbt, 21 hårdt tilska-

dekomne og 162 lettere tilskadekomne. I perioden 1943–44 var de tilsvarende tal 10, 34 og 219, en uhyggelig stigning, der taler sit eget sprog.

Også de rejsende lider under mørklægningen. De klager over, at de ikke kan se noget i sidegangene, hvor de falder over rejsegods og pakker, der er stablet op, og dertil kommer de mange tyverier af overtøj og tasker, som folk hænger fra sig i gangene. Kriminaliteten tager til, og man lærer at passe på sine ting. –

Til at begynde med er der blå pærer i kupeerne, men de bliver erstattet med klare 15 W pærer, der er forsynet med en skærm, så lyset kastes ned mod gulvet. Gardinerne skal under kørsel være trukket for, og i hver side af vinduerne er der malet en bred brunlig stribe, der forhindrer lyset i at trænge ud. Ved kørsel over Lillebæltsbroen skal alle vinduer være lukket til. Det gælder også sommerdage, og togpersonalet går gennem toget og forvisser sig om, at forbudet bliver overholdt. Tyskerne er bange for, at der skal blive kastet brand- eller sprængbomber på broen.

På perronerne kommer der også mere lys, så folk ikke løber ind i lygtestandere eller perronvogne. Man vænner sig til at leve med mørket, men man kommer aldrig til at holde af det.

Lokomotivfolkene, som skal arbejde i mørket, enten de kan lide det eller ej, forsøger stadig at få indført forbedringer, og i medlemsbladet kan man den 20. februar 1943 læse: →De af vore medlemmer, som under deres kørsel kommer syd for vor landsgrænse, fortæller, at heller ikke i de tyske signaler er lyset så meget afskærmet som hos os. Nogle signaler, f.eks. udkørselssignaler er slet ikke afskærmet. Det kunne derfor se ud til, at vi enten er gået for vidt her i landet eller måske ikke har gennemført afskærmningerne på hensigtsmæssig måde. Ingen ved, hvor længe vi endnu skal leve under mørklægningen, men så længe de herom gældende bestemmelser er gyldige, bør der fra vedkommende myndigheders side sættes ind på yderligere forbedringer. –«

Sabotørerne, som efterhånden har fået muligheder for at arbejde på banestrækningerne, er selvfølgelig glade for mørket, men det er de banearbejdere ikke, der bliver sat til at afpatruljere strækningerne. Disse patruljer består i begyndelsen af en reservepolitibetjent og en banearbejder, og

det er en tjeneste, som kræver mange ofre, fordi folkene i mørket ikke har en chance for at se eller høre kommende tog, og da der i mange tilfælde er tale om folk, som ikke er vant til arbejdet på banerne, reagerer mange af dem forkert, når der kommer tog. De springer til den forkerte side. – I perioder overtages bevogtningen helt af tyske soldater, men der foreligger ikke noget om, hvor mange soldater der bliver kørt over af tog.

Man kan vel nok engang imellem sætte store spørgsmålstegn ved de mange anstrengelser, der bliver gjort for at forhindre det mindste lysglimt i at trænge ud, når man samtidig kan se lokomotiver komme asende med meterhøje ildsøjler op gennem skorstenen. Kullene er af og til rent smuld, som blæses lige gennem fyret og op i luften.

Mørklægningen betød uvægerligt forsinkelser, og selv om de fleste rejsende viste stor forståelse for de lange ventetider, var det nok de færreste, der havde gjort sig tanker om, hvordan det var at stå i togets forreste ende og have ansvaret for kørslen. Dansk Lokomotiv Tidende bragte i juni 1944 en artikel, som redaktionen syntes, medlemmerne skulle se. Den havde stået i dagbladet Vestkysten og var skrevet af en medarbejder, der havde gjort turen på lokomotivet fra Fredericia til Esbjerg:

»På nattogets lokomotiv gennem det mørklagte Jylland

Det er bælgravende mørkt, da nattoget mod vest kører ud fra Fredericia banegård. Lokomotivets afblændede lanterne formår ikke at kaste et lysskær frem i natten, som er stærkt nok til, at lokomotivføreren så meget som blot kan skimte skinnerne foran sig. Højest bliver det til et svagt skær mod en signalmast eller en telegrafpæl, mens toget suser forbi. Det er som et glimt, og så ligger natten igen ravende sort og brydes kun af svage lys forude, røde, grønne, brandgule, blåviolette, som hver har sin betydning, men som for den uindviiede ser ud som kulørte lygter, der tilfældigt er hængt op på den store stationsplads.

De danner et bestemt billede – et signalbillede – disse kulørte lys, og jeg ved, at lokomotivføreren vagtsomt spej-

der ud i natten og holder øje med dette signalbillede, mens toget gungrer over sporskifter og sporskiftekrudsninger, for at forvise sig om, at han kører netop på de skinner, som er bestemt for hans tog, og det er det eneste, han har at rette sig efter. Se noget kan han ikke, men mon han ikke tager kending på andet end signallysene, mon ikke et hus, et træ eller andet, som svagt kan skimtes i forbifarten, fortæller ham lidt om, hvor han i øjeblikket befinder sig? Jeg tror det.

Et uagtsomt øjeblik kan koste dyrt

Det er med en egen følelse af tryghed, man selv under de forhåndenværende forhold med mørklægning og alt det slænger sig i en jernbanekupe. Man føler sig tryk, når man sidder i et jernbanetog, har altid gjort det, så langt man kan huske tilbage, og man gør det bestandigt, selv om meget er forandret fra tiden, som ligger forud for krigen. – Og der er vel også grund til det. Forude på lokomotivet står to mænd og spejder ud i natten. De kender deres ansvar. De ved, at i dette øjeblik er hundreder af mennesker overladt i deres varetægt. De har ikke alene ansvaret for, at toget føres rettidigt frem over strækningen – i hvert fald nogenlunde rettidigt, men også for at samtlige rejsende når frem til deres bestemmelsessted uden at der er krummet så meget som et hår på deres hoved. De ved, disse to mænd, at et uagtsomt øjeblik kan komme til at koste dyrt. Og derfor kan man med tryghed nu som altid sætte sig ind i et tog, uanset hvilken strækning det skal befare. Men hvorledes med lokomotivfolkene. Er det med samme tryghedsfølelse, de bestiger deres maskine for at føre et tog gennem natten? Et kig ind i lokomotivets førerrum fortæller straks, at meget her er forandret. Hvor er de før så blanke skinnende haner blevet af, det skinnende metal som lyste op herinde, gjorde det så festligt, og vidnede om orden og akkuratse? De er borte. Pudsemidlerne er blevet sparsomme under krigen, og tvist er næsten en saga blott. De blanke ting er forsvundet fra lokomotivernes førerrum, og i stedet sidder nogle sorte klumper, hvorfra dampen ustandselig siver ud, fordi pakkematerialerne er gået samme vej som pudsemidler og tvist. Loftet, der før var i lyse farver,

er mørkt og sodet, og fra tenderen flyder et levende pulver, som kun ved tilsynekomsten en gang imellem af et fast stykke så stort som en knyttet hånd lader ane, at denne masse skal være kul.

Med ganske korte mellemrum griber lokomotivfyrbøderen sin fyrspade og spreder nogle skovfulde ind over det flammende fyr. Lidt og tit er parolen, for store mængder giver et »sort« fyr med et skinnende krater hist og her uden evne til at varme og fabrikere den damp, som er nødvendig, hvis lokomotivet skal magte sin opgave. Næsten umærkelig arbejder lokomotivfyrbøderen med sin fyrspade, og inden toget har nået vejs ende, har han flyttet et par tons kul fra tenderen og ind i lokomotivets grådige gab.

Det er et slid at holde damptrykket vedlige under sådanne forhold, og ret mange øjeblikke bliver der ikke tilovers til at hjælpe lokomotivføreren med at holde udkig.

Et lyspunkt er der dog. Det er trykluftbremsen, som nu er en kendsgerning på alle statsbanernes lokomotiver. Den giver en tryghedsfølelse, fordi den arbejder hurtigere end vacuumbremsen, er mere effektiv og bruger mindre damp. Vacuumbremsen slugte masser af damp, og så havde den en kedelig tendens til at begynde at virke sådan ganske af sig selv, hvis damptrykket faldt for stærkt. Den risiko løber man ikke med trykluftbremsen, og det er ikke helt usandsynligt, at denne kendsgerning har friet adskillige lokomotivførere landet over for de ærgrelser at køre i stå ude på strækningen, fordi damptrykket på grund af det dårlige brændsel er faldet et stykke under det normale.

Og dette er måske også årsagen til, at vi i dette øjeblik suser gennem natten mod vest. Hvad viser manometret i dette øjeblik? Ingen kan se det uden de to mænd på lokomotivet, ingen uden de to har nogen anelse om, at vi på den næste station skal holde nogle minutter for at samle damp. Med korte mellemrum oplyses førerrummet af skæret fra det flammende fyr. Det skarpe skær kaster reflekser på udkigsruden og lokomotivføreren må læne sig ud til siden for at spejle frem i den mørke nat. Der langt forude blinker et søvnigt grønt lys. Det er det fremskudte signal på en eller anden lille station på strækningen, og lidt efter kommer indkørselssignalet til syne. Et grønt lys foroven og et brandgult fornedden fortæller lokomotivføreren, at han må køre ind, men hvor er stationen?

Efterhånden som vi kommer længere mod vest, bliver mørklægningsbestemmelserne strengere, og ikke et eneste lys fortæller, at der her, et eller andet sted, skal ligge en station, hvor toget skal standse. – Jo der forude dukker pludselig et enligt lys frem. Det er stationsforstanderen, som har været så hensynsfuld at sætte en tændt lygte ud til oplysning om, at det er her, han bor, og at det er her, toget skal standse. Der er bare den fejl ved den lygte, at den står forkert. Lyset blænder lokomotivføreren, da han kører ind. Havde stationsforstanderen vendt den mod stationsbygningen, så den var blevet en smule oplyst, havde det været meget bedre, men meningen var i hvert fald god nok. Og så går det videre ud i natten. Hist og her dukker et par lys frem. De bevæger sig. Det kan ikke være andet end bevogtningspersonalet, som ved dag og nat afpatruljerer strækningen og overvåger om alt er, som det skal være. Vi passerer de to lys, og snart er de langt bag os. Lokomotivføreren hænger med hele overkroppen ud gennem førerhusets sideåbning og spejder efter signaler og stationer. Med venstre hånd holder han om bremsen for at være parat, hvis noget uforudset skulle indtræffe, parat til at reagere indenfor en brøkdel af et sekund.

Hastigheden falder næsten umærkeligt. Der er en stigning i terrænet, men lokomotivføreren udligner ved at give styringen en tand fremefter. Så når vi toppen af bakken, hastigheden tager til, og styringen trækkes atter tilbage i sin forrige stilling. Snart efter griber føreren om regulatoren, lukker for dampen og ved fremdriften alene – den levende kraft som det vistnok hedder – suser toget videre mod næste station, som gemmer sig et sted derude i mørket. Firs kilometer i timen er største hastighed. Før var den hundrede, men under mørklægningen er den nedsat til firs. Som om tyve kilometer fra eller til spillede nogen rolle under disse forhold.

54 Det var en dødssynd at fyre på stationerne

Der er endnu langt til rejsens mål, og vort tog gungrer videre i natten, som er så sort, at man næppe kan se en hånd

for sig. Langt ude skimtes en stribe lys. Det ser ud som en cigaret, der gløder. Pludselig dukker en mørk masse frem af mørket, et sus og et øredøvende spektakel, som blander sig med de mange mærkelige lyde i et lokomotivs førerhus. Det var et tog, et mørkelagt tog, der på det modsatte spor haster østover. Et pift fra de to lokomotivers fløjter var lokomotivførerne, der hilste hinanden med et: Alt vel.

Lokomotivfyrbøderen holder øje med manometrets viser og vandstandsglasset. Hyppigere og hyppigere griber han fyrspaden og skovler det sorte pulver ind i det flammende gab og hyppigere og hyppigere må han ty til ildrageren – syvtallet – for at sprede »isbjergene« i fyret, hvor aske og slagger efterhånden har lagt sig i et tykt lag på ristene og vanskeliggør trækken. Under opholdet på stationerne udnytter han den korte tid, sætter blæseren til og spreder nogle skovlfulde i fyret. Det var dødssynd i gamle dage at fyre under opholdet på en station, dødssynd der efterfulgtes af en alvorlig reprimande både til fører og fyrbøder, hvis der viste sig den mindste smule røg fra en lokomotivskorsten. Sådan er det ikke mere – kan ikke være sådan med det forhåndenværende brændsel.

Præcis på slaget – men . . .

Den lange tur har tæret på tenderens vandbeholdning, og på en af de større stationer forsøger lokomotivføreren at holde ved vandkranen, så dens lange tud passer nøjagtigt over åbningen i tenderen. Det lykkes ikke i første omgang. Vandkranen dukker først frem af mørket få meter, før der skal gøres holdt. Et lille tag frem, så lidt tilbage, og så først passer det ene til det andet. Vandet fosser ned i det gabende hulrum i tenderen, og på et øjeblik er den fyldt op. Så går det videre vestpå. Lokomotivføreren søger oftere og oftere vandstandsglas og manometer. Kan damptryk og vandstand holde, eller skal farten nedsættes. Det går endnu, og præcis på slaget ruller nattoget ind på en station, hvor det skal have forbindelse med en sidebane. Det tog er endnu ikke kommet, og der bliver et lille pusterum, inden vi fire minutter forsinket tager hul på den sidste bid af den lange strækning tværs gennem Jylland. Gennem en stor kurve svinger toget ind mod Esbjerg. De fremskudte signaler blinker søvniagt mod lokomotivføreren, et grønt lys

kommer til syne i signalbilledet forude. Farten tages af toget, og langsomt buldrer det ind over sporenes virvar på en ravende sort, mørklagt stationsplads og standser med et ryk ved den lange perron.

En spændende og enerverende tur . . .

Det har været en spændende og enerverende tur. Spændende, fordi det altid er spændende at følge et tog på dets fart gennem natten, og enerverende, fordi jeg i stedet for som sædvanligt at sidde og slumre i den halvmørke kupe har spillet lokomotivfører på et imaginært lokomotiv, har hængt med hele overkroppen ud over siden, som jeg så lokomotivføreren gøre det, har fulgt alle hans bevægelser og hans vagtsomme øjne, der stirrede ud i natten for at finde holdepunkter eller ængsteligt søgte vandstandsglas og manometer for til sidst at konferere med hastighedsmåleren. Jeg blev træt af den tur, ikke rejsetræt men arbejds-træt, men hvorledes med de to mænd på lokomotivet? Jeg kiggede ind i førerhuset og fandt to sodede mænd. Ikke to trætte mænd, skønt deres tørn havde været dobbelt så lang som min, men to mænd der var præget af en egen alvorsfuld ro.

Man har altid med en følelse af tryghed kunnet sætte sig ind i et jernbanetog. Jeg tror, nej jeg ved, at man fortsat kan gøre det, trods mørklægning og alle de vanskeligheder, som melder sig under farten gennem den mørke nat – den bælgravende mørke nat. ck. .«

Selv om lokomotivfolkene ikke selv brugte så mange ord og dramatiserede deres arbejde på de mørklagte maskiner, har de nok alligevel kunnet nikke genkendende til mange ting i artiklen, men det med trygheden var ved at være så som så. Krigen var ved at ændre form, og det blev dem, der kom til at mærke det, men de søgte at trænge den i baggrunden og koncentrere sig om det, der altid har været det væsentlige for en lokomotivmand: at få toget frem til tiden, men ventetiderne var der, og de store forsinkelser pinte dem, selv om de godt vidste, at de skyldtes forhold, der var uden for deres rækkevidde. Det blev mange og lange timer,

de kom til at tilbringe på deres mørke maskiner, og der blev mere end tid nok til at tænke over tingene og de forhold, de måtte arbejde under. En mørk nat er god at tænke i, og det er derfor interessant at læse den kronik nu afdøde lokomotivfører L. H. Dybdahl skrev i Politiken den 6. februar 1944 – i den allermørkeste tid:

»I mørke

Der skulle være lidt måne først på aftenen i denne tid, efter almanakken altså, og den må vel passe. Men der er ingen måne at se. Det er bælgravende mørkt, og det regner. Blæsten er ved at blive til storm.

Klokken er over 19. Jeg holder med min maskine på Aalborg station og venter på, at der skal komme en portør og ledsage maskinen til toget. – Hvorfor kommer han ikke? Nu har vi holdt her en halv time. Det er afgangstid. Hvad mon der nu er i vejen? Det er også forbandet at holde her og være klar til at køre, og så sker der ingenting. Nu kommer vi for sent herfra, og i det vejr kan vi ikke vinde tid. Vi skulle være hjemme i Århus ved midnatstid. – Det er ikke så galt endnu, bare vi snart kunne komme af sted, så vil jeg dog prøve, om det ikke kan lade sig gøre at komme rettidigt hjem. Jeg skal ikke køre igen før i morgen aften, så jeg har hele dagen til at være sammen med konen og børnene. Hvis jeg nu kan komme i seng klokken 2 eller deromkring og kan sove til 10, så behøver jeg ikke engang at sove middagssøvn for at kunne være frisk til jeg skal på den igen.

Det er dog for galt at lade os holde her uden at give os nærmere besked. Nu kan vi ikke styre maskinen længere, med det fyr, vi har. Ventilene blæser, og det laver et djævleblændt spektakel. Jeg ser på fyret. Det er, som det skal være, altså hvis vi skulle køre nu. Jeg har forklaret fyrbøderen, en ung ekstrahåndværker på 21 år, der kun har kørt i tre måneder, at med den slags kul, som vi har for tiden, må han begynde at forberede fyret i god tid, så der kan være tilstrækkelig ild til afgang. Men når vi nu skal holde her og vente, er det alt for meget. Jeg prøver vandstanden i kedlen, der kan ikke være mere, og siger til den unge mand om at lukke for trækken. Han er jo endnu ikke kommet længere, end at alt må siges til ham.

Nu har vi holdt her i tre kvarter. – Hvad mon det går over

til? – Ude på pladsen rangeres der med 3–4 rangermaskiner. – At en mand i det hele taget kan rangere i sådant et vejr i mørke. Det er ubegribeligt, at ikke det hele bliver slået i stykker, og at ikke portørerne går med i købet. Nå, ja det hænder jo også, at en vogn eller to får nogle skrammer, og ligeså at en mand går med i købet eller bliver invalideret. Det er en skandale, at de mennesker, der udfører dette livsfarlige arbejde, ikke bliver ordentlig betalt derfor. Men hvad! Det er der jo forresten ingen af os, der gør. Men der er dog forskel. Den unge mand, jeg har med som lokomotivfyrbøder, men som altså ikke er det og kun er ekstramand – hvilket han kan være glad for, thi som rigtig lokomotivfyrbøder ville han få ca. et par hundrede kroner mindre pr. md., end han nu får – synes jeg, får en forholdsvis god løn. Han får udbetalt ca. 60 kr. mere pr. md. end jeg får. Det har han fået fra den første dag, han begyndte her. Jeg har været ca. 30 år om at opnå den løn, der altså er 700 kr. mindre om året. Så er min pension ganske vist betalt, men det kan jeg ikke købe noget for. Det er i grunden mærkeligt indrettet, og det kan ikke undgå at skabe bitterhed. –

Jeg ser, han har et par nye støvler på. Rigtig svære, gode støvler, netop sådanne, som jeg har gået og ønsket mig i flere år. Jeg får at vide, hvad de har kostet. 68 kr. – 68 kr. Hvor skulle jeg få 68 kr. fra? Til det? Ja, nu skal vi jo, efter hvad der står i bladene i dag, have udbetalt 263 kr., eller hvor meget det nu kan blive. Men lad os nu se, hvad det kan blive til. Vi har så tit troet, at vi skulle have noget, og ikke fået det alligevel. Hvem mon egentlig skal have de penge? Det er endnu ikke til at finde ud af. – Hvis jeg nu får de 263 kr., så kunne jeg måske købe støvlerne? – Nej det kan jeg alligevel ikke. Der er så meget andet, som er mere påkrævet. Min kone burde have en ny frakke, det har hun trængt til de sidste to-tre år. Drengen trænger mere til nye støvler end jeg, han burde også have en ny frakke, det bliver for koldt med den tynde regnfrakke, og den dur for resten heller ikke mere. De sko, pigen går i, er heller ikke meget beventd, og en kjole har der været talt om længe. Strømper og undertøj trænger vi alle til. Det kan vist slet ikke fås mere. De kunne nu godt have givet os de penge, mens vi kunne købe noget for dem. Ja, ja, der kan jo sagtens købes endnu, men så skal der mange flere penge til. Man kan jo

f.eks. sagtens få et par strømper, hvis man samtidig køber for en snes kroner et eller andet skidt, som man ingen brug har for. Man ser jo dagligt, der er masser af folk, der handler på den måde. De må jo have mange flere penge til rådighed. 263 kr. kommer man ingen vegne med.

Mærkeligt – så længe man ingen penge har og afgjort ingenting kan købe, føles det ikke så meget, at man er fattig, der er ikke noget at spekulere på, men så snart der er tale om, at vi får nogle penge, føler man sig rigtig elendig fattig, fordi man begynder at tænke på alt det, man mangler og gerne vil købe. 263 kr. er ingen penge. Havde det så endda bare været 480, som politiet får, det ville straks have hjulpet betydeligt bedre. Gud ved, hvorfor vi ikke skal have lige så meget som de? »Anstrengende tjeneste, der til tider kan være livsfarlig«, står der. Ja, såmænd. Men sammenligner man f.eks. tjenesten for den politimand, der sidder inde i remisen og holder vagt, og for de portører, der løber herude og rangerer, så er der næppe nogen tvivl om, hvad der er mest anstrengende og farligst. Portørens arbejde er, ikke blot til tider, men fra han møder, til han går hjem, i høj grad livsfarligt, anstrengende, snavset og ubehageligt. Et eneste fejlgreb eller fejltrin vil som regel betyde død eller lemlæstelse. Det viser sig da også, at tallet på dræbte og tilskadedekomne portører er langt større end tilsvarende tal for politibetjente, som dog har betydeligt mere i løn. – Så er der nogle, som slet ikke skal have nogen af de 10 millioner. Sikke noget humbug! Det skaber bitterhed. Hvorfor mon vi ikke skal dele ligeligt?

Endelig kommer der en drivende våd portør efter maskinen. På mit spørgsmål om, hvorfor det har været så længe, svarer han, at toget først nu er kommet ind, der har vist været noget i vejen nede ved broen. Det bliver en lang og besværlig historie at få os lodset ud over den store stationsplads og om til toget. Det meste af vejen må portøren gå foran med lygten for at sikre os mod at tørne sammen med vogne eller komme på forkert spor. Endelig kommer vi da af sted med godt en times forsinkelse.

Så! Nu er det mig, der bestemmer farten. – Det er da nederdrægtigt, så tungt det tog går, det skulle ellers ikke være så slemt, 34 vogne med ilgods, 700 tons; men det er ikke til at slæbe. Det må være vinden, der gør det. Det er jo også nærmest storm. Regnen pisker på vinduet, så det er

umuligt at se gennem det. Der er ikke andet at gøre, end at jeg må stikke hovedet udenfor, ellers kan jeg ikke være sikker på at kunne opdage det, hvis der skulle være noget. Det kan jo hænde, at det bliver nødvendigt for vagterne, som afpatruljerer banen, at stoppe toget, og det ville vel nok være en køn redelighed, om de stod der med et rødt lys, og jeg ikke så det. – Men, å! Hvor det svier i ansigtet, og det er næsten ikke til at holde øjnene åbne mod regnen. – Jeg lader blikket løbe hen over måleapparaterne. Damptrykket falder. Og vi har endnu ikke fået vand på siden afgang. Det kan ikke blive ved at gå på denne måde. Fyrbøderen står og skovler kul på, og lige meget hjælper det. Kullene er vanskelige, elendige rent ud sagt. Det skulle forbydes at grave sådan noget skidt op af jorden. Men selvfølgelig, det er bedre end ingen kul at have, meget bedre, begribeligvis.

Jeg kigger ind i fyret, det er slet ikke, som det skal være. Kullene ligger i bunker og oser, men varmer ikke. Jeg giver ham ordre til at rage op i det, forsigtigt, ikke til bunds, for så brænder det på risten og tætter for trækken, kun de sorte bunker skal rages i stykker og spredes ud. Han står og rager kejtet med det lange syvtal, mens jeg igen prøver at vænne øjnene til mørket udenfor. Det er det ulykkelige ved det, at så snart man har set ind i fyret, er man blindet en tid og kan ingenting se. Det bliver også værre med årene, det er som øjnene mister smidigheden til hurtigt igen at kunne indstille sig på mørket. Det er også en plage ikke at have en fuldbefaren mand med, som virkelig selv kan passe sit arbejde. Men det hænder næsten aldrig mere, at vi har det, de må ses efter, siges til og hjælpes omtrent hele tiden. Ja, i virkeligheden må vi tjene en stor del af lønnen til dem. Og så får de mere end vi. Det er en rask forretning. –

Hvis jeg nu får de 263 kr.? Nej ikke tænke på dem nu. Det er også lige meget, jeg kan alligevel ikke for de penge købe en brøkdæl af det, jeg trænger til. For øvrigt går det meste af det til skat. Hver gang vi i de sidste år har fået lagt omkring 150 til lønnen, er skatten steget med ca. de 100. Det kan sådan set slet ikke betale sig at få noget. Lad dem bare beholde pengene.

Nu går det ikke længer. Vi må have mere damp, ellers kører vi i stå. Jeg må selv til at rode med det. Fyrbøderen får ordre til at holde udkig. Selv tager jeg rageren og ordner

fyret, det er ikke helt ødelagt endnu. Så begynder jeg at skovle kul på, små skovlfulde, lidt ad gangen men tit. – Så nu må jeg se efter signalet i Ellidshøj, det kniber at få øje på det, to grønne lys, svage ganske vist; men de er der. Hvor er alting dog gjort besværligt. Lys så svage, at de næsten ikke kan ses. Jeg kiler på igen med fyret, det begynder at brænde rigtigt. Trykket stiger, og toget får mere fart. Her under bakkerne er vinden ikke så hård, men vi skal også helst have rigtig gang i det gennem Støvring for at kunne komme op ad bakken uden for meget besvær.

Jeg giver ham besked om at fortsætte med fyret, lidt kul på ad gangen, spredt ud over hele fyret, og tit, næsten hele tiden. Bliver der en sort bunke et sted, skal han tage syvtallet og rage det ud. Nu ser det ud til at gå. Jeg klemmer maskinen lidt mere. Vi kan ikke ligge og køre her hele natten. – Så for pokker. Der er stop i Støvring. Jeg haler i fløjten af alle kræfter. Det hjælper ikke noget. Det røde lys står der stadig, ubarmhjertigt, ganske vist svagt, men det står der. Toget bremses, og vi holder. Gad vidst, hvad der nu er i vejen? Det er et fælt sted at standse her, lige før vi skal op ad bakken. Det kan let koste et kvarter eller en halv time ekstra. Nu gik det ellers lige så godt. Der kommer en lygte svingende, der er nok en mand med. Vi kører langsomt frem, og manden stiger op. Han meddeler, at vi skal krydse et tog her, men det er for langt, så det ikke kan være på krydsningssporet. Vi må altså ikke køre så langt frem, at vi kører ind i dets bageste vogne. Nå til perronen kan vi da komme, uden at der sker noget, det går nogenlunde, men hvor langt så videre? Vi skal jo også så langt, at det andet tog kan komme forbi. Hvor langt er det nu, der er ud til sporskiftet i sydenden? Vor lanterne lyser ikke så meget, at vi kan se noget, og i mørket er det ikke til at bedømme afstande. Dampen blæser ud af de utætte cylindre. Alting er snart utæt. Pakkematerialet surrogater – storm og regn lige i ansigtet. Man kan hverken høre eller se. Det er ikke til at have med at gøre. Langsomt, uhyre forsigtigt går det. Nu kan det vist ikke gå at komme længere. Vi holder. Det andet tog kører nu, altså må vi være langt nok fremme.

Så er der afgang for os. Vi sætter i gang. Pludselig falder bremseluftrykket, og toget går i stå. Det er vel sagtens en luftslange, som er sprunget. Det kan jo ikke blive ved at holde. Hvor længe mon vi kan blive ved at få luftslinger?

Nå, når der ikke er flere slanger, holder krigen vel op af sig selv? Jeg fløjter to gange, for at togpersonalet kan vide, at der ikke er bremset fra maskinen. Lidt efter kommer en togetjent hen til maskinen og siger, at en slange midt i toget er sprængt, der skal en ny på. Jeg finder en slange og sender fyrbøderen med det nødvendige værktøj hen for at sætte den på. Det er da en pokkers tid, det tager at skifte den slange. – Hvad bliver det til? Jeg må hen at se efter. Jeg har ingen lygte, den tog fyrbøderen med. Jeg stavrer tilbage langs toget, falder over en mærkepæl i skærverne, slår knæ, skinneben, albue og hænder og siger en hel masse grimme ord af den slags, min mor i sin tid forbød mig at bruge. Jeg kommer på benene igen og stavrer videre, til jeg finder dem. Den gamle slange er vanskelig at få af, men ved forenede anstrengelser lykkes det. Så er vi i orden igen.

Vi kravler op ad bakken, så langsomt går det. Maskinen kan næsten ikke trække toget, og hvert øjeblik spiller hjulene på de våde, glatte skinner, så der må lukkes af for dampen og åbnes igen, når hjulene bider sig fast. Endelig kommer vi op i læ af Rold skov, det hjælper noget, men nu er vi over to timer forsinket. Jeg sætter min aftenkaffe til varme på kedlen, og lidt efter drikker jeg den med et par skiver brød til. En mundfuld og så hovedet ud for at se, så en mundfuld igen, hovedet ud og så fremdeles. Jeg er drivende våd på højre skulder og langt ned ad siden. Nu får jeg igen gigt i den skulder og må gå og døje med det i nogle uger.

Så går det ned ad bakken til Hobro. Vi må se at indhente lidt af tiden. Hastigheden på det højeste tilladte, og hovedet udenfor hele tiden. Der lyder et skarpt smæld og en øresønderrivende hvæsen. Det var et vandstandsglas, der sprang. Hvorfor lukker fyrbøderen ikke? – Jeg venter nogle sekunder, så famler jeg mig over til venstre side, finder håndtaget og lukker. Dampen forsvinder, og jeg kan se fyrbøderen forskrækket trykke sig op i en krog. Han var blevet bange, som man let kan blive, første gang man er udsat for sligt. Igen ud med hovedet. Hvor langt kom vi? Vi må snart være i Hobro. Nå, der har vi signalet. Jeg spørger, om han forstår at skifte et vandstandsglas, han har aldrig set, hvordan det går til. Så må vi vente til Randers og håbe på, at det andet glas holder så længe. – Jeg tror alligevel, at jeg køber mig sådan et par støvler, hvis jeg får de penge. –

Langt om længe, efter en endeløs rangering med en mængde vogne, afgang fra Randers, over to timer for sent. Nu kan det vel heller ikke gå så galt mere. Jeg kan måske komme hjem og i seng til kl. 4, så er hele dagen i morgen da ikke ødelagt. Men jeg kan alligevel ikke købe støvler. Der skal betales skat til den første, det er 200 kr., lys og gas 60 kr. Fy for søren husleje 100, og så købmanden. Nå, bogen er vist ikke så stor i denne måned. Forretningerne bryder sig for øvrigt ikke meget om at have jernbanefolk som kunder nu, vi kan jo ikke købe ret meget, og da slet ikke de unødvendige ting, der tjenes tykt på. Nå, men så er der heller ikke en eneste øre tilbage af lønnen, hvis den i det hele taget slår til? Og vi skal leve hver dag. Nej, nu ikke tænke mere.

Hvad nu? Der er stop i Stevnstrup. Fløjten, bremsen, så holder vi. Det varer længe. Kraftig fløjten igen. Det hjælper ikke. Det røde lys står der uanfægtet. – Nu har vi holdt her i 20 minutter. Mon han er faldet i søvn derinde? Togføreren kommer hen til maskinen, han vil prøve at gå ind på stationen og se, hvad der er i vejen. Ja, ja, så sætter vi os til ro og venter. Det vil sige, ro og ro kan være forskelligt. Ventilene blæser med et infernalsk spektakel, og stormen hyler lige ind i førerhuset, så der næppe er et hjørne, hvor man kan være i læ.

En halv times tid efter kommer togføreren tilbage. Han fortæller, at der holder et andet tog inde på stationen, så vi kan ikke komme videre, og der er et eller andet i vejen i Langå, så de kan ikke komme videre. Hvor længe, det vil vare, er der ingen, der ved. Vi må vente. Vi taler lidt om vejr og vind. Jeg nævner de penge, vi formodentlig skal have. Han svarer dertil: »Lad være med at tale om det, jeg bliver syg af at tænke derpå. Hvad kan et par hundrede kroner hjælpe en familie, der er ruineret i bund og grund? Der er jo ikke en ting, som vi ikke mangler. Vi har ikke en stump tøj, uden at det er opslidt, vi har ikke et helt lagen, dynebetræk, pudevær eller håndklæde. Betrækket på møblerne er slidt op, og gulvtæppet er fuldt af huller. Vi har ingen såler under fodtøjet, og strømperne er ikke andet end stopninger. Jeg har ikke ejet et par underbukser de sidste to år, og den eneste uldtrøje, der kan hænge sammen, har jeg på. De kunne have givet os de penge, vi tilkommer efter loven. Det var da derfor loven blev lavet, troede vi da.

Nu tror jeg ingenting mere. – Her er for koldt, jeg går hen i vognen igen. Der sidder en ekstrabremser, som er med. Mange gange ved han måske slet ikke, hvad han er med for. Men han får lige så meget for tre uger, som jeg får for en måned. – «

Tiden går. Klokken er snart tre. Fyrbøderen har klemt sig op i et hjørne ved kedlen og er faldet i søvn. Imellem kaster jeg nogle skovlfulde kul på fyret. Hvor er blæsten dog gennemtrængende kold. Jeg står foran den åbne fyrdør for at få lidt varme og tørre tøjet. Jeg er også sulten. Det kunne være godt med et par stykker mad og en tår varm kaffe. Det er der ikke noget at gøre ved. Jeg må suge på labben, til jeg kommer hjem, og det bliver sent nu, antagelig ikke før op ad formiddagen. Det er »dejligt«, så skal jeg sove hele dagen væk, for at kunne gå på den igen i aften. Jeg må måske hellere vente med at gå i seng, til vi har spist til middag. Ellers kan jeg ikke falde i søvn igen, når vi har spist. Konen og børnene vil jo også gerne snakke lidt engang imellem, og så kommer man hjem og er træt, søvngig og uoplagt og går på hovedet i seng. Herligt familieliv, man kan leve som lokomotivfører.

På den måde går det næsten dagligt. Fik man så endda en ordentlig betaling for det, så man kunne leve hæderligt uden de evindelige bekymringer for at få det til at løbe rundt, mens næsten alle andre mennesker tjener tykt som aldrig før. Jeg ser på min medhjælper, som endnu sidder og halvsover i hjørnet. Mit blik søger uvilkårligt ned til støvlerne, der for mig aldrig bliver til andet end et ønske. Så meget er i hvert fald sikkert: Får han ikke for meget for sit arbejde – og det gør han sikkert ikke – så får jeg ganske givet for lidt for mit.

L. H. Dybdahl.«

At lokomotivfolkene fik for lidt for deres arbejde, kan der vist ikke være tvivl om. De måtte gennem deres organisation slås for hver lille øres forbedring, men det risikotillæg, som de burde have haft fra krigens første dag, så de ikke så meget som skyggen af. Man forstår fuldt ud deres bitterhed, da politiet får udbetalt risikotillæg. Som en gammel lokomotivfører udtrykte det under en af vore mange samtaler: »I skal ikke blive glemt, sagde man til os.

De kolleger, der satte livet til, blev heller ikke glemt. De fik en sten over sig, men hvad fik vi andre – ingenting.«

Ingen lokomotivmand havde forestillet sig, at han skulle blive rig af at udføre det arbejde, han havde påtaget sig, men han havde med rette forventet, at man honorerede den risiko, han løb, selv om det kunne være svært at gøre dårlige nerver og et nedslidt helbred op i penge. Med lidt penge kunne man have fjernet nogle af de bekymringer, han også havde at slås med.

Dem derhjemme . . .

Sled forholdene på lokomotivfolkene, sled de ikke mindre på deres familier. Jeg husker mange nætter, hvor jeg vågnede ved, at min mor gik op og ned ad gulvet i soveværelset ved siden af, når min far kørte. Hun var urolig og kunne ikke sove. En gang var han borte i en uge, uden at vi kunne få at vide, hvor han var. Depotet anede det ganske enkelt ikke. De vidste, hvor de havde sendt ham hen, men så vidste de heller ikke mere, sagde de, for selvfølgelig kunne man have givet os underretning, hvis man ville bruge lidt tid på det. I dag havde man næppe affundet sig med den besked, men det var krigsforhold, og tiden var en anden. Man diskuterede ikke så meget med autoriteterne. Da han kom hjem, fortalte han, at han i Fredericia var blevet udkommanderet til at være lods på en militærtransport, der skulle til Århus ad østbanen, en strækning han ellers aldrig kørte på og derfor ikke kendte. Hvorfor man ikke havde kunnet bruge en af de lokale lodser, vidste han ikke. Han måtte i hvert fald af sted, og det tog sin tid. Han talte ikke tysk, og som han sagde med et smøret grin: Jeg kunne jo ikke fortælle dem, når der kom en bakke, så de skulle samle damp, så vi måtte et par gange tage turen baglæns ned igen og holde der for at samle kræfter. – I en længere periode var han henholdsvis udstationeret og forflyttet til Padborg og Brande. Det betød, at han skulle have madkasser hver dag, for der var ikke penge til at føre husholdning to steder. Han havde to madkasser. Den ene var af den slags, de fleste lokomotivfolk brugte, en sortmalet trækasse med et hvælvet låg, og den anden var en brun læderkitbag. Hver aften hentede min bror eller jeg den ene af disse madkasser. Den

kom med aftentoget, hvor den med en snes andre stod i pakvognen. Hver kasse indeholdt nogle små kasseroller, der kunne stables. Det var nemlig ikke blot tørkost, der blev sendt, men kartofler, sovs og kød, som kunne varmes op efterhånden, og så var der nogle af de gammeldags sodavandsflasker med patentpropper til kaffe og te. De kunne varmes på lokomotivets kedel under kørslen, og så var der skifteundertøj og andre ting, der skulle byttes. Om aftenen blev kasseroller og flasker rensed, og næste morgen blev den fyldte madkasse afleveret hos pakmesteren på Fredericiatoget. Det kunne ske, at han glemte at sætte den af i Brande, men det var heldigvis sjældent, det skete.

Det var en hel fest, når min far kom hjem. Han sparede ligesom de andre fridage op, så der kunne blive et par stykker ad gangen, og det var en lettelse for hele familien, da han endelig blev flyttet tilbage igen, så vi kunne komme til at leve en mere normal tilværelse. Vi flyttede flere gange under krigen, og hver gang måtte min mor og vi to drenge klare det alene. Et par gange havde min far overhovedet ikke set lejligheden, før han kom hjem på fridag. Vi måtte også klare brændslet alene. Jeg kan endnu huske synet af en stor tørvebunke, der lå på fortovet og helt ud på gaden og ventede på, at man skulle tage fat og få den skovlet ned gennem kældervinduet, inden det blev mørkt.

Kørslen i mørke og den begyndende sabotage har slidt på nerverne, men jeg kan ikke erindre, at jeg nogensinde har hørt min far beklage sig over, at han skulle af sted. Der skulle meget til, før han meldte sig syg. Det skete ikke mange gange i de 40 år, han kørte. Den ene gang var en nat, hvor han skulle være i remisen ved 3-tiden og køre en tidlig morgenslæber. Han havde fået et anfald af voldsomme mavesmerter og kunne ikke stå op. Vi havde ingen telefon, og min mor vækkede mig derfor og bad mig gå til remisen og sige, at han ikke kom, så de kunne sende reserven af sted. Det var i vinteren 43, og jeg var ikke meget for turen. Det var bælgravende mørkt, intet lys i gaderne, og ved siden af remisen havde den tyske byggeorganisation Todt et stort jernlager, hvor man bandt armeringsjern til fæstningsbyg-

gerierne på vestkysten. Lageret blev bevogtet af bevæbnede »O.T.'ere«, som vi kaldte dem. Nogle af dem var unge mænd fra byen, der var gået i tysk tjeneste, og de var meget upopulære. De forsøgte altid at lave ballade, og der var tit slagsmål med dem, men det endte ofte med, at nogle stærke mænd tog deres bajonetter og smed dem i havnen, og så fik de ballade, når de kom tilbage til kasernen.

De var meget nervøse, når de gik vagt i mørket, og det hændte ret ofte, at de lå med deres rifler og skød løs på hinanden, fordi de mente, at sabotører var på vej ind for at sprænge lageret i luften, så det var med blandede følelser, at jeg gik ned ad stien til remisen.

Jeg havde svære skistøvler på, og for at spare på læderet var der jernsinker under hælene, så jeg sørgede for at skramle godt, da jeg gik over skinnerne, samtidig med at jeg fløjtede højt, så der ikke kunne være tvivl om, at jeg havde fredelige hensigter. Remisen var også bevogtet af værnemagtssoldater, men de lå formentlig og sov et sted, for jeg så ingen. Der var ovenikøbet en ulåst sidedør, som jeg kom ind ad. Remisen var en af de gamle, bygget i en halvcirkel omkring en drejeskive. Bag maskinerne var der en smal gang, der gik hele remisen rundt, og der var ikke meget lys derinde, så man skulle se sig godt for. Jeg kan endnu i næsen mærke den særlige lugt, der var i en remise, den svage svovllugt fra fyrene, våd damp og varm olie. Maskinerne holdt med skorstenene under nogle store hætter, så røgen kunne stige op i det fri. Der var fyr under de fleste af dem, så de stod og småsnøftede, samtidig med at der sivede lidt damp fra dem. Jeg fandt frem til kontoret. Der sad en mand i en blå kittel ved et skrivebord. Han sad ret op og ned og sov, og han var ved at få et slagtilfælde, da jeg vækkede ham, men da han havde sundet sig lidt, fik han travlt med at komme ud og vække reserven. Jeg mødte heller ikke et menneske på tilbageturen. Det var som at færdes i en uddød by uden andre lyde end mine egne skrاملende støvler og lidt for kvikke fløjten. Der var stadig et par timer, til jeg skulle op igen og på arbejde.

Danske lokomotivfolk på tyske maskiner

Under anden verdenskrig var større militærtransporter stort set utænkelige uden jernbanerne. Selv den store, veludrustede tyske værnemagt, som var en af verdens mest moderne hære, måtte overalt betjene sig af jernbanerne, når store styrker hurtigt skulle flyttes fra et sted til et andet. De hurtige motorkolonner, som den 9. april jog op gennem Jylland, var relativt små men slagkraftige styrker, der kunne sættes ind mod begrænsede mål, som skulle nås i en fart. Det var et spørgsmål om antallet af biler, lastekapacitet, depoter for drivmidler og værksteder. Det store slæb måtte fortsat overlades til jernbanerne.

Som omtalt i indledningen holdt de tyske militærtog opmarcheret syd for grænsen, og det første holdt udenfor Padborg kl. 10 om formiddagen. Det standsede på Padborg station, hvor man allerede havde sikret sig en dansk lokomotivmand som lods på den videre fart nordpå. Det tyske personale kendte ikke det danske signalreglement, de havde intet strækningskendskab, og de måtte også regne med, at der kunne være civil trafik, der skulle tages hensyn til. Det var dog ikke tilfældet i Sønderjylland, hvor al civil trafik var aflyst den dag, men det var den ikke længere nordpå, hvor togene kørte så godt som normalt.

Så vidt det kan oplyses, var den første danske lods, lokomotivfører Martinus Christensen. Han havde ligget over i Padborg og ville nu gerne tilbage til Fredericia. Det kunne imidlertid ikke lade sig gøre, da den civile trafik jo var indstillet, og derfor indvilligede han i at lodse det tyske tog til Fredericia, hvor en anden lods skulle overtage det.

Den danske lods opgave var udelukkende at tage sig af sikkerheden. Han skulle sørge for, at samtlige sikkerhedsbestemmelser blev overholdt, og at signalreglementet blev fulgt, men havde intet med selve kørslen at gøre. Det var ikke hans hovedpine at sørge for, at fyrbøderen havde skaffet damp nok til at klare de lange bakker, og da han som regel ikke talte tysk, var det svært for ham at sige til, når der kom en lang stigning forude. Resultatet var da også mange gange, at hele toget måtte rulle baglæns igen og holde og samle kræfter til et nyt forsøg.

På et vist tidspunkt havde tyskerne forlangt, at der foruden den danske lods også skulle være en dansk lokomotivfyrbøder på de tyske lokomotiver, så de selv kunne spare en mand, men det satte organisationen sig imod, og efter forhandlinger med generaldirektoratet endte det med, at DSB blot skulle stille en dansk lods til rådighed. I de fleste tilfælde var han som regel uddannet fyrbøder, men han skulle udelukkende virke som lods. Tyskerne måtte selv sørge for deres fyrbødere, og det viste sig, at mange af dem var meget urutinerede.

Som alt andet i forbindelse med invasionen i Danmark havde tyskerne også forberedt jernbanedriften omhyggeligt. De nødvendige folk var udpeget, og de var ikke et øjeblik i tvivl om, hvor de skulle hen.

Der blev oprettet en Transport-Kommandantur i København og en filial i Århus, et såkaldt Aussenstelle, og samtidig havde Deutsche Reichbahn kontorer begge steder.



Den øverste leder af trafikken »Der Bahnbevollmächtigste der Deutschen Reichsbahn für Dänemark« havde praktisk nok kontorer i generaldirektoratet i København indtil marts 1944, da han flyttede til Århus.

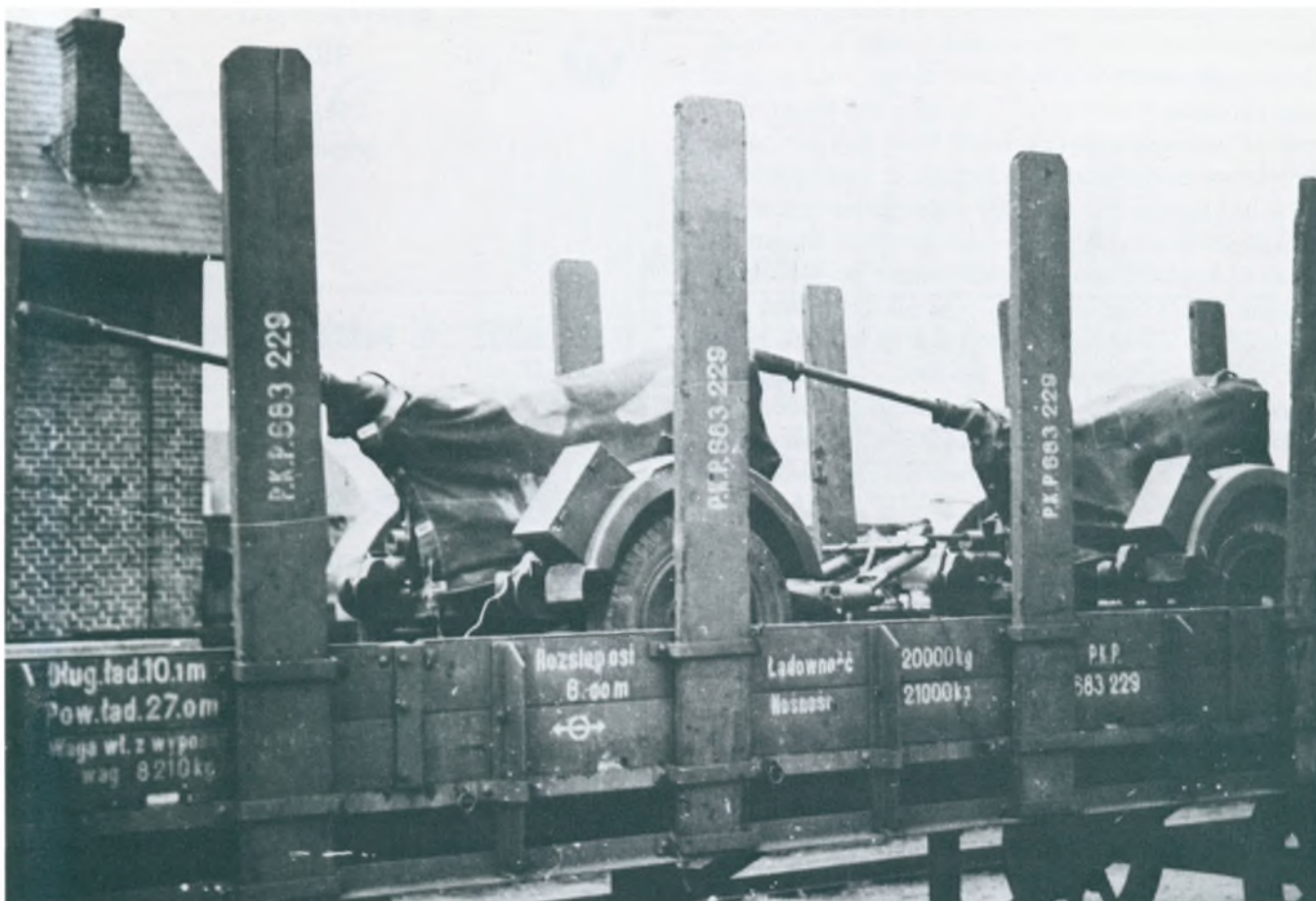
At tyskerne var godt forberedt, ses også af, at de havde komplette lister, der viste på hvilke stationer, der kunne tages vand og kul i Danmark. De vidste f.eks. at diametren på vandkranen i Lunderskov var 20 cm, og at kranen gav 3 m³ i minuttet. De vidste, hvor de danske lokomotiver var stationeret, og de kendte også deres kul- og vandforbrug pr. km.

Pens. trafikkontrollør J. Garp oplyser, at det var almindeligt kendt, at hjemmetyskere i Tinglev før krigen havde

Tysk militærtransport i Danmark. Under pilen ses en luftværnskanon monteret på en åben godsvogn. På nogle vogne var der fastboltet betonrør, som soldaterne kunne stå i dækning i. Vognen foran medfører feltkøkkener. (Jernbanemuseet)

opkøbt landkort over forskellige områder, og det viste sig senere, at disse kort var til brug for besættelsesmagten. Flere af disse hjemmetyskere blev da også dømt under retsopgøret efter krigen.

I det daglige kom arbejdet med de tyske transporter til at foregå på denne måde: De tyske enheder, der skulle transporteres eller have materiel transporteret, henvendte sig til en Transport-Kommandantur, som igen bestilte trans-



Tysk godsvogn med kanoner under opholdet på en dansk station. Ofte stod der bevæbnede soldater på vognene under kørslen, og under opholdet på stationerne var der udsat vagtposter. (Frihedsmuseet)

porten på de tyske rigsbaners kontor. Derfra gik bestillingen videre til DSB's 1. eller 2. distrikt, afhængig af hvor transporten skulle finde sted. DSB var dengang delt op i to distrikter: 1. distrikt som omfattede Sjælland og Lolland-Falster, og 2. distrikt som omfattede Jylland og Fyn. Når bestillingen var nået ud til distriktet, var det et rent dansk anliggende at passe transporten ind i de danske køreplaner. Det sørgede de forskellige togkontorer for.

I forbindelse med udarbejdelsen af enhver køreplan over plantog, det vil sige de tog, der løber fast ugen igennem, udarbejdes også en særtogskøreplan, som omfatter en hel række tog, som måske ikke kommer til at køre, men ønsker man et særtog gennemført, kan det »tillyses« og køres altså efter denne køreplan. Det får da et af de numre, der står i planen, og de forskellige instanser underrettes om, at særtog nr. det og det er tillyst. I planerne kan man se togets afgang- og ankomsttider, og på banestrækningerne kan man indrette eventuelle sporarbejder efter passagen af sådanne tog, ligesom rangerpersonalet kan lægge arbejdet tilrette efter de tog, der er tillyst. Det var der ikke noget nyt i. Blot blev særtogsplanen nu mere omfattende. Visse ste-

Station	1 und 2		3	4	a und b	c	f	g	Anmerkung
	Wasserkrant Größe in cm	Abgange in m ³ /h	Abgabe der zugehörigen Wasserbehälter in m ³ -St. Richtigungsabgaben	Wassererhaltung in St. St.					
Odense	20	3	120	10	Ja	0	In den „Taktabelle“ der Eisenbahn		
Padborg	15	1½	650	24	Ja	2 Litra K		10,3	90
---						4 --- D		11,0	110
Randers	20	3	1200	8	Ja	2 --- 6		10,3	90
---						7 --- K		10,3	90
---						1 --- D		11,0	110
Ringkøbing	15	1½	720	9	Ja	0			
Ryomgaard	15	1½	320		Ja	0			
Røde Kro	15	1½	300		Ja	0			
Silkeborg	20	3	350	11	Ja	0			
Skanderborg	20	3	1800		Ja	0			
Skjern	20	3	240	7	Ja	0			
Skive H	20	3	600		Ja	0			
Skærbæk	20	3	- ^y			0			^y Windmotor
Skarping	15	1½	230			0			
Strue	20	3	2300	17	Ja	19 Litra K	10,3	90	
---						15 --- D	11,0	110	
Sønderborg H.	15	1½	260		Ja	1 --- G	10,3	90	

^y Nach dem Wasserverbrauch in 1899/00 berechnet

64

der var den så fyldig, at strækningerne var belastet til bristepunktet. Ofte var det sådan, at op til 100 militærtog kørte samtidig i Jylland – og det samtidig med den ordinære danske trafik. På strækningen Padborg–Fredericia, hvoraf der dengang kun var dobbeltspor mellem Fredericia og Lunderskov, var der f.eks. i særtogsplanen, der udkom i november 1941 indlagt 26 særtog den ene vej og 24 den anden indenfor et døgn, og det var en meget stor belastning, som nødvendiggjorde en del krydsninger. Der skulle ikke mange forsinkelser til for et togs vedkommende, før de bredte sig til adskillige andre. I denne forbindelse kan det nævnes, at det meget hurtigt blev nødvendigt på mange mindre landstationer at forlænge krydsningssporene, så de

Uddrag af tysk skema over vandforsyningsmulighederne på danske stationer. Det omfatter også stationeringen af lokomotiver, deres trækraft, vandbeholdning og vandforbrug. (Jernbanemuseet)

lange tyske tog kunne være der, og adskillige steder måtte ind- og udkørsel foregå med største forsigtighed, da de lange tog holdt så tæt op ad de yderste sporskifter, at der kun lige var plads til passage.

Den tyske trafik var ikke begrænset til rene militærtog. Den kom også til at sætte præg på den almindelige toggang. Ordinære danske person- og godstog havde ofte tyske eller danske vogne med, læsset med materiel eller fyldt med

Fordeles til:
 Stat. Pa. Na.
 Togp. Pa. Fa, Sa, Ar, Rd, Ab.
 (personligt Eksp.)
 Mdt. Pa, Fa, Ar, Rd, Ab (personligt
 Eksp.). Lk, Lg, Hb.
 Olin, Rq, Oj, Lk, Fa, Vj, Sd, Rd (22)
 (24), Ab.
 Insp. 4, 8, 9, Ming. 2, 4, Bing. 7, 8, 10, 15.
 2. Anlægsnraade, Ab.
 Dbst. Ab. Gdt.
 Rbv. Ar.
 De indledende Bemærkninger til Sær-
 togsanmeldelse Nr. 2065 — Be-
 stemmelser vedrørende Værne-
 magtstransporter — uddelles til
 øvrige Stationer og øvrigt Tog-
 personale.



Tkt.
W

2. Distrikt.

Særtogsanmeldelse Nr. 2065,
 Bestemmelser vedrørende Værnemagtstransporter
 samt
Planer for Særtog,
 der kan ventes tillyst
 paa Strækningen Padborg—Aalborg.

Gyldig fra 3. November 1941.

Særtogsanmeldelse Nr. 2062s Gyldighed ophører med denne
 Særtogsanmeldelses Ikrafttræden.

Aarhus
 De forenede Bogtrykkerier
 1941

Særtogsanmeldelse fra november 41. Alle militærtransporter blev indlagt i disse planer. I planen står der: Oplysninger om værnemagtstog må under ingen omstændigheder meddeles uvedkommende. Jernbanesabotørerne kendte udmærket disse planer. (Jernbanemuseet)

soldater. De blev betegnet enkelttransporter i modsætning til hele tog, som kørte samlede ind og ud af landet. Disse togstammer blev ikke delt under deres ophold her i landet, men kørte som regel ud igen, oprangeret på samme måde som da de kom. De var led i større omgrupperinger og kørte i såkaldte bevægelser »Bewegungen«, og de kunne være resultatet af omflytninger så langt borte som i Rusland eller Italien. En sådan »Bewegung« kunne meget vel udgå

fra Italien og ende i Frederikshavn. Togene kom lastede til Danmark og kørte tomme herfra, eller de kom tomme herop og kørte lastede herfra, alt efter bevægelsens formål, og de bestod som regel af ca. 50 to- eller treakslede vogne.

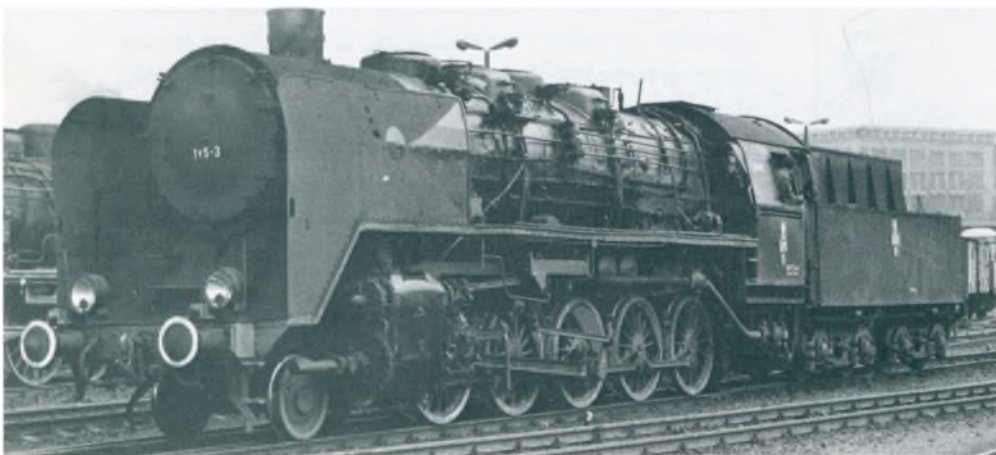
Der var helt faste regler for oprangeringen af disse enhedstog, som de kaldtes. I »Bestemmelser vedrørende Værnemagtstransporter« står der: Oprangering af et enhedstog må aldrig ændres. – Der må f.eks. ikke udsættes vogne, selv om vognantallet i enkelte tilfælde ikke skulle være nødvendigt for at befordre den pågældende militære styrke. Der var altså regler, der nøje skulle overholdes af rangerpersonalet, når det var nødvendigt at skille togstammerne, og det var det f.eks. ved rangering fra og til færger eller ved kørsel på de såkaldte rebroussementsstationer, det vil sige stationer, hvor togene skal skifte kørselsretning. Århus, Esbjerg, Struer og Skive var sådanne stationer, hvor omrangering var nødvendig. Det kunne som sagt også være nødvendigt under krydsninger på mindre stationer, hvor man måtte tage vogne ud og sætte på et ladespor for derefter igen at samle toget, når det modgående var passeret.

Hovedparten af den tyske trafik kom til at foregå i Jylland, som var bindeledet mellem besættelsesstyrkerne i Norge og Tyskland, og i Jylland havde tyskerne tillige bygget de store fæstningsanlæg og de store flyvepladser. Omkring 80% af al tysk trafik foregik her, ja på visse tidspunkter var tallet endnu højere, og det er da også grunden til, at denne bog hovedsagelig beskæftiger sig med jyske forhold. Sjælland kom aldrig til at spille nogen større rolle i den tyske militærtrafik.

I året 1944 gik der 73.000 hele tog til og fra Tyskland, og i alt løb der indenfor det samme år 310.000 værnemagtstog på de danske strækninger. Det siger lidt om travlheden.

På de danske hovedstrækninger blev enhedstogene trukket af store tyske lokomotiver, som havde kørt togene fra deres udgangssteder sydpå eller østpå, og som også skulle føre dem tilbage, men på de mindre danske strækninger, hvor der var »lette« spor, var det nødvendigt at bruge mindre danske maskiner, og i adskillige tilfælde måtte man køre med forspand.

De tyske maskiner var de 5-koblede »Baureihe« 50 og 57,



Baureihe 50 var et af de mest anvendte tyske lokomotiver i Danmark. Det var et 5-koblet godstogslokomotiv, og et af dem de danske lodser kom til at kende godt gennem de fem år. Danmark overtog efter krigen nogle stykker, som efter opbygning blev betegnet litra N. Maskinen her er fotograferet så sent som 1975 i Poznan. (Foto: Torben Nielsen)



Baureihe 57 var et ældre godstogslokomotiv, som også var kendt af de danske lodser. I Vesttyskland var det i drift til slutningen af 60'erne. (Foto: Torben Nielsen)

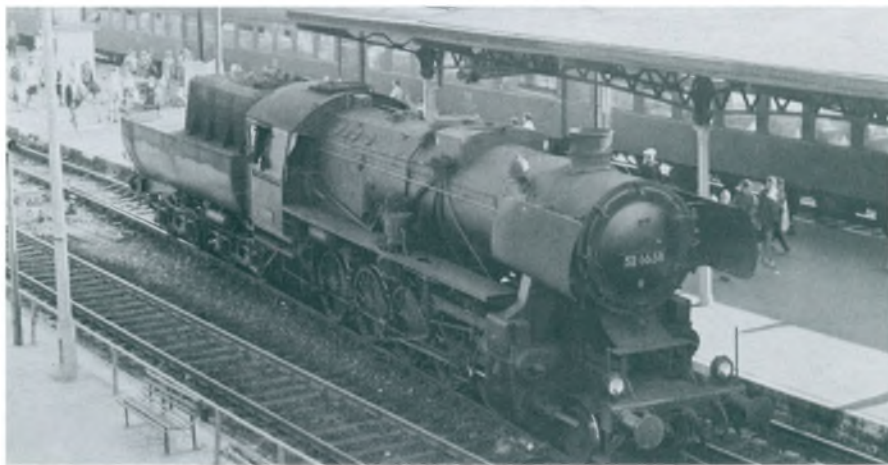


Tysk lokomotiv specielt udstyret til kørsel i Rusland. Pumper og andre udsatte ting udenpå kedlen er pakket ind i en tyk kappe af isoleringsmateriale og træ, så lokomotivet har kunnet klare den hårde russiske vinter. Det var dog sjældent, at disse maskiner kom til Danmark. (Frihedsmuseet.)

38'eren var et hurtigtogslokomotiv, som kunne køre 100 km/t, og det blev af tyskerne brugt til orlovstogene. DSB havde også under krigen lejet et antal maskiner, som ikke var populære hos lokomotivfolkene. (Jernbanemuseet)



Den tyske 52'er var et typisk krigslokomotiv, en forenklet udgave af 50'erne. Mellem 1942 og 1951 blev der bygget mere end 6.000 af dem, og adskillige var indtil for få år siden stadig i drift i DDR. Maskinen her er fotograferet i Rostock. (Foto: Torben Nielsen)



eller 50'erne og 57'erne, som de blev kaldt af de danske lokomotivfolk. Disse kæmper skulle de danske lodser komme til at kende mere end godt i de 5 år, de måtte køre med dem. Videre kørte der også de 4-koblede 55'ere og 56'ere samt enkelte andre typer. De 5-koblede maskiner havde et akseltryk på lidt over 15 tons, og det var for meget til visse strækninger. Vore egne R og H-maskiner havde et akseltryk på 17 tons, men de måtte heller ikke køre på disse strækninger. P-maskinen lå helt oppe på 19 tons.

En del af militærtogene med tyske maskiner blev dog i perioder kørt af rent dansk personale. DSB havde nemlig allerede fra september 1940 lejet et antal tyske lokomotiver, både 56'ere og 57'ere og nogle 38'ere, som var et

hurtigtogslokomotiv, der kunne køre 100 km/t. Godstogsmaskinerne var langsomme. F.eks. havde 57'erne en maksimalhastighed på 60 km/t, og nogle af de lejede maskiner, 89'erne var helt nede på 40 km/t. Det var små tenderlokomotiver, som blev stationeret i Sønderjylland, hvor også de øvrige maskiner fortrinsvist var stationeret. Nogle af dem fik dog hjemsted i Århus, Fredericia og Esbjerg.

50'erne kom mange danske lokomotivfolk også til at kende efter krigen, da DSB købte 12 af dem i Belgien, som havde modtaget dem som krigsskadeerstatning fra Tyskland. De blev bygget om, og kom her i landet til at hedde N-maskinerne.

Kolleger – trods alt . . .

De tyske lokomotivfolk, som kom hertil, havde ofte kørt togene helt fra udgangsstationerne, og kontorchef C. J. Andersen, som dengang gjorde tjeneste i Jylland, oplyser, at der var eksempler på, at lokomotivfolk havde kørt hele turen fra Königsberg til Frederikshavn uden afløsning, og at de var så udmattede, at de måtte bæres ned fra maskinerne. I andre tilfælde var der to hold lokomotivfolk med, således at det ene hold kunne hvile i en kupe i den forreste vogn. Det var f.eks. tilfældet på et militærtog, som søndag den 11. april 1943 skulle køre fra Århus og sydpå. Lokomotivfyrbøder O. K. Larsen, Århus var lods på toget, da lokomotivfolkene i ledsagevognen råbte noget til kollegerne på maskinen. Toget var under udkørsel, og den tyske lokomotivfører kunne ikke høre, hvad der blev råbt, hvorpå han bad fyrbøderen klatre op i tenderen, så han var nærmere folkene i ledsagevognen. Den tyske fyrbøder klatrede op, men i den dampsky, der stod omkring maskinen, lagde han ikke mærke til Ringbroen og blev ramt med stor kraft i hovedet, så han faldt død ned fra tenderen.

Det var danske lokomotivfyrbødere, der bar hans bære til den vogn, der skulle føre ham til Tyskland, og det var også dem, der sendte en blomsterhilsen med. Man var nok fjender, men man var også kolleger. Som de fleste lodser udtrykte det: »De havde jo ikke bedt om at komme herop«.

Lokomotivfører Kaj Borg Rasmussen, Nyborg siger: »Selv om vi var i krig med dem, kunne vi ikke altid undgå at få medlidenhed med dem, når de sad på de store beskidte maskiner og spiste. De sad gerne med nogle store brødhumpler og en ende pølse, som de skar af. Trætte og dårligt klædt var de også. De havde det ikke godt.«

Det var som regel lokomotivfyrbødere, som havde fået deres eksamen og altså kunne køre som førere, der var lodser, men der var også lokomotivførere, som kørte lods-tjeneste.

I de første krigsår var lodsjobbet ganske udramatisk. Danmark var ganske vist besat, men der skulle gå lang tid, før det gik op for danskerne, at vi var i krig med Tyskland, og at vi burde gøre modstand og ikke bare lade de andre slås for os. Det varede længe, før sabotagen blev et kampvåben, man regnede med, og luftangreb mod tog havde man svært

ved at forestille sig. Der havde ganske vist været et enkelt tilfælde i Sønderjylland, men det var vist nærmest en fejltagelse, hvor en engelsk pilot havde troet, at han var over Tyskland. Krigen blev i det store og hele ført uden for landets grænser. Det var de andres krig, selv om vi havde dens følgevirkninger inde på livet. De danske lokomotivfolk vidste naturligvis godt, hvad de kørte med, men de var tjenestemænd og efterlevede regeringens bud, og dertil kom som sagt, at stillingen herhjemme langt fra var klar. De kunne bare have nægtet, siger mange i dag, men så enkel er situationen ikke i et besat land.

Hvis man vil nægte noget overfor en militærmagt, skal man i hvert fald gøre sig helt klart, hvad man kan komme til at betale, og om man også er rede til at betale denne pris. Selv om størstedelen af befolkningen håbede, at tyskerne ville tabe krigen, var denne klarhed ikke til stede. Man ventede, og i mellemtiden skulle hjulene rulle for værne-magten. Man samarbejdede – måske modvilligt, men man gjorde det, og man tænkte ikke på at skade besættelses-magten. I juni 1942 udtaler den tyske øverstkommanderende for tropperne i Danmark sin anerkendelse og lader udbetale en belønning på 50 kr. til en lokomotivfyrbøder fra Fredericia for konduitemæssig optræden den 3. juni 1942, da der var opstået ild i en akselkasse på en med ammunition læsset godsvogn i et tog.

Lodserne betragtede altså ikke deres arbejde som farligt. Det var snarere kedsommeligt ud over alle grænser. De tyske transportere, som blev lagt ind i særtogskøreplanerne, var tilrettelagt sådan, at der var meget god tid til dem. De store lokomotiver kørte langsomt, og der skulle være tid til de mange krydsninger. Mandskabet skulle forplejes undervejs, og måske har man også regnet med nedsat køretid på grund af dårligt brændsel. Hastigheden var i hvert fald sat til 40 km/t, så det krævede virkelig tålmodighed at stå på maskinen i timevis og snegle sig af sted. Farten under kørslen var dog som regel højere, da der altid var forsinkelser, man søgte at køre ind. Lodserne, der steg på i Padborg, skulle f.eks. føre toget til Fredericia, hvor en ny mand kom på og kørte toget til Århus. Her blev der igen skiftet mand, og den nye lods tog turen til Aalborg, hvor den fjerde lods overtog toget det sidste stykke til Frederikshavn.

Turen fra Padborg til Fredericia var beregnet til 5 timer.



Dansk lokomotivmand som lods på tysk lokomotiv under kultagning ved remise. Det var som regel lokomotivfyrbøderne, der måtte tage jobbet som lodser. De havde intet med selve kørslen at gøre men var udelukkende ansvarlige for sikkerheden. Den tyske lokomotivfyrbøder kan lige skimtes bag »kulkassen« oppe på tenderen. Læg mærke til de forreste sidevinduer, som er malet over. (Jernbanemuseet)

Det er meget for en strækning på 111 km, og hele turen til Frederikshavn blev kørt igennem på 21 timer, så der var i det store og hele god tid, hvor det var muligt at køre selv meget store forsinkelser ind.

Et militærtog fra Padborg til Fredericia kunne godt

komme ud for at skulle krydse andre tog i Faarhus, Tinglev, Vojens, Lunderskov og Kolding.

I slutningen af 1942 begyndte de første forsøg på jernbanesabotage, og hen på året 1943 havde sabotagen taget fart, så lodserne begyndte nu at opdage, at det var et farligt arbejde, de havde måttet påtage sig. Modstandsbevægelsen var begyndt at interessere sig for dem.

Der var også andre, der var meget interesseret i de tyske tog – omend af ganske andre grunde, og i sønderjyske aviser kunne man i maj 1942 læse: – Visse togs ankomst til Tønder har været omfattet af en sådan interesse af dele af byens kvindelige befolkning, at disse absolut skulle ned på banen for at hilse på passagererne. De er derved færdedes

omkring på stationens sporområde med risiko for at blive kørt ned af rangermaskiner eller andre tog. Stationen skal nu være skredet ind heroverfor og have idømt 11 damer hver en bøde på 6 kr. for ulovlig færdsel i jernbanesporene.

Det var aldrig noget rart syn at se de mange piger, der flokkedes om de tyske orlovstog, hvor de enten skulle sige farvel til deres tyske venner eller var mødt op for at finde nye mellem de soldater, som kom. Det begyndte på besættelsens første dag, og det varede til den sidste, men da slap pigerne ikke så billigt som med en bøde på 6 kr. Mange af dem blev interneret, og de var heldige, hvis de ikke først var blevet ført gennem gaderne med afklippet hår. Der var kedelige eksempler, hvor nøgne piger blev drevet gennem gaderne med store hagekors malet på den bare krop. Disse piger var forhadte i den del af befolkningen, der ikke ville have noget med tyskerne at gøre, og overgrebene var måske forståelige, men de var utiltalende.

»Sømændenes kønne øjne ...

Risikoen var ved at blive en faktor, som jernbanemændene talte om. Det ses bl.a. af nogle linjer i deres medlemsblad den 20. januar 1943: – »Der er da ingen, der tror på, at det er for sømændenes kønne øjnes skyld, at de fik et risikotillæg. Nej, man var nødsaget til det, ellers havde de ikke fået nogen til at sejle. Men den faste tjenestemand kan man byde både det ene og det andet. Han mukker ikke, han har forhandlingsret. Man retter en høflig forespørgsel om dette eller hint og får et lige så høfligt afslag, så er den forhandling forbi. Vil man være retfærdig overfor tjenestemændene, da bør rigsdagen bevilge et beløb, der under de ekstraordinære forhold kan udbetales til alle de tjenestemænd, som er udsat for særlig risiko. –«

Der foreligger ikke direkte eksempler på, at lokomotivmænd nægtede at køre under krigen, men der er ting, der tyder på, at der i nogen udstrækning forekom vægringer f.eks. på grund af træthed.

Lokomotivmester E. Møbius Nielsen kørte som ung fyrbøder under krigen: »Der kom bud, at jeg skulle køre som lods, og jeg vidste, at der var flere, der var blevet syge.

Ausweis Nr. 1981

Der Inhaber dieses Ausweises

Herr *H. I. Nielsen*

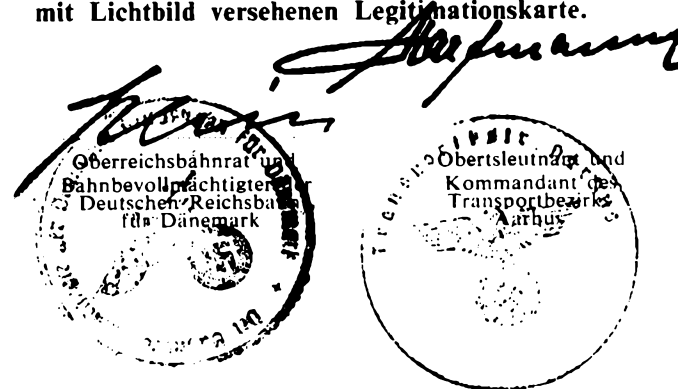
ist Angehöriger der Dänischen Staatsbahnen.

MASKINDEPOTET

Er gehört der dem (Dienststelle)

als *O. K. K. Nielsen* an. (Dienststellung)

Dieser Ausweis ist nur gültig in Verbindung mit der mit Lichtbild versehenen Legitimationskarte.



»Ausweis«. Alle jernbanefolk skulle have et specielt legitimationskort, og hvis de blev råbt an af de tyske vagtposter, skulle de svare »Eisenbahner«. (Jernbanemuseet)

De kunne i hvert fald ikke køre, havde de sagt, men jeg var ganske ung, og jeg tænkte, at sådan kunne det jo ikke blive ved, for så endte det med, at tyskerne overtog det hele, så jeg sagde, at jeg godt ville køre. Det var en ren militærtransport, vi skulle køre, og jeg kan huske, at jeg tænkte på, at de måtte rekruttere deres personale på en anden måde, end vi gjorde, for fyrbøderen var meget ung, og han havde ikke meget begreb om at fyre, men det var jo ikke noget, jeg

skulle tage mig af. Den første tur var ikke særlig dramatisk. Der skete ikke noget udover, at den jo tog sin tid.

Jeg var godt klar over, at sabotørerne var ude efter de tog, vi kørte, og man tænkte selvfølgelig også over det, men det var alligevel noget, man trængte i baggrunden. Der skulle jo køres. Jeg har været ude for en enkelt sprængning, hvor der blev sprængt under os, men der skete ikke noget. Der manglede et helt stykke skinne, men vi havde så stramme koblinger, at alle vognene blev trukket hen over »hullet« uden at ryge af.

En anden gang blev vi standset af banevagterne, der forklarede, at vi ikke kunne komme videre, da der lå bomber i sporet. Den tyske lokomotivfører var en mand på 45–50 år. Han klatrede ned fra maskinen og gik fremad. Vi så, at han bøjede sig ned over noget, der lå op til skinnen. Det var en bombe. Han fjernede tændingen, og så bar han sprængladningen ind på marken. Vi stod og så til, og jeg kunne ikke lade være med at spørge ham, hvorfor han havde gjort det. Han kunne jo være blevet sprængt i stumper og stykker, men han svarede, at han var ligeglad. Han var lige kommet fra Hamborg, hvor han havde fundet sit hus som én stor ruindyng og fået at vide, at hans kone og tre børn lå nedenunder.«

Lokomotivmester E. Maagaard Christensen kom til Padborg i 1944, og han kørte i lang tid udelukkende som lods. »Vi fik hver dag at vide, at der ville komme så og så mange transporter, og så skulle vi bare holde os klar, men mange gange var togene så forsinkede på grund af overflyvninger og bombardementer syd for grænsen, at vi kunne sidde et helt døgn og vente. – Jeg husker tydeligt en meget vigtig transport, der kom til Padborg en aften. At den var vigtig opdagede vi, da vi så, at der var stærk bevogtning omkring alle vognene, og vi fik at vide, at vi ikke måtte komme i nærheden af dem. Der blev snakket noget om, at transporten havde noget med tyskernes hemmelige våben at gøre, og vi var selvfølgelig ikke så glade, for vi kunne jo nok regne ud, at modstandsbevægelsen også vidste besked, så der var en vis sandsynlighed for, at der ville ske noget.

Jeg skulle lodse transporten til Fredericia, men da vi kom til Røde Kro, blev vi dirigeret ind på et sidespor og koblet fra. Vi blev rangeret hen foran en togstamme med

ene tomme vogne og sendt af sted nordpå, og da vi kom til Farris, kom eksplosionen. Som lods stod man gerne bagved lokomotivføreren, og det vil sige, at man stod på brættet mellem maskine og tender. Det var som regel her, bomberne slog op, hvis de gik under maskinen, hvad de somme tider gjorde. Det gjorde denne her også, men der skete ikke andet, end at vi blev rystet godt igennem, da vi kørte af og fortsatte hen over svellerne. Adskillige af vognene bag os væltede, kørte op i hinanden og i grøften, men ingen kom noget til. Selve transporten fik man altså ikke ram på, men sporet var selvfølgelig blokeret i nogle timer, indtil man fik ryddet op og lagt en ny skinne i. Både det danske politi og Gestapo mødte op, og vi blev afhørt, men vi kunne selvfølgelig ikke fortælle nogetsomhelst. Senere fik vi at vide, at tyskerne havde taget en af sabotørerne. Det var en ekstrahåndværker fra Lunderskov, og han blev skudt under et flugtforsøg fra Staldgaarden i Kolding, hvor tyskerne holdt til.

Det var meget tit ældre lokomotivførere, der kørte herop, og jeg var ude for en gang, at der var en russisk fyrbøder med. Han sagde ikke noget men passede bare sit fyr, og lokomotivføreren havde sagt, at det ikke nyttede noget at snakke til ham, for han forstod ikke tysk, men det passede ikke. Han ville bare ikke, for så snart føreren havde forladt maskinen for at mærke på lejerne, var der ikke noget i vejen. Så ville han godt snakke – men ikke med tyskeren.

»Himmelfartkommando'erne«

I den sidste del af 1944 begyndte tyskerne at sende danske fanger fra Frøslev-lejren med som gidsler i deres transporter. De blev kaldt »Himmelfartkommandoer«. Fangerne blev kørt i bil fra lejren til Padborg, og her blev de lukket inde i en godsvogn, som blev koblet lige efter maskinen. De kørte med til Fredericia, og der blev de rangeret over i en anden transport, der skulle sydpå. Modstandsbevægelsen var selvfølgelig klar over, at de var der, for der skete aldrig noget med dem. Hvis der var sprængninger, var tændingen beregnet sådan, at bomberne først sprang langt inde i toget. Der var aldrig fanger, der kom til skade på de ture. De tog det meget roligt. Jeg sludrede med dem en dag, og der var

en af dem, der sagde, at hvis de ikke var tilbage i lejren inden kl. 19, fik de ingen mad. Vi var som sædvanlig meget bagefter, så det så ikke ud til, at de fik mad, men da vi kom til Faarhus, sagde jeg til den tyske lokomotivfører, at vi skulle holde, men det ville han ikke, for signalet viste gennemkørsel. Jeg sagde så til ham, at det var mig, der havde ansvaret for sikkerheden, og vi skulle holde, for det havde transportofficeren givet mig ordre til. Vi holdt i hvert fald, og fangerne kom af. Deres middagsmad fik de formodentlig.

Vi stod mange timer på maskinerne. Jeg var en morgen tidlig startet fra Padborg, og da vi kom til Lunderskov, blev vi dirigeret til Vejen og derfra til Brørup. Der havde været den ene forsinkelse efter den anden, og da vi kom dertil, havde jeg gjort tjeneste i 15 timer, og jeg gik så ind på stationen og ringede til maskinsektionen i Fredericia og bad om en afløser. De kunne ingen skaffe, sagde de. Jeg måtte køre videre, men jeg holdt på, at det kunne jeg ikke. Jeg ville ikke mere, så træt var jeg. Det var meningen, at vi skulle til Holsted med to vogne ad gangen. Flere kunne der ikke være på ladesporet, og så skulle vi vente, mens de blev læsset, så vi kunne tage dem med tilbage til Brørup og derefter af sted med to nye. Hele natten kunne gå på den måde. Den tyske transportofficer kom ud på maskinen og spurgte, hvorfor vi ikke kørte, og trafikassistenten svarede, at lodsens ikke kunne køre mere. Officeren sagde derefter, at han nok skulle ordne den sag. Han ville hente et par soldater, og så ville de skyde lodsens. Lodsens var imidlertid mig, så da han gik hen efter sine soldater, strøg jeg lige så stille. Jeg havde set, at der var kommet et modgående persontog. Det holdt ved den anden perron, og det skulle til Lunderskov. Det tog jeg så, og der skete mig heller ikke noget. Efter nogle timers forløb fik de en anden lods. De tyske lokomotivfolk havde heller ikke noget imod et hvil. De kørte som regel mange, mange timer uden afløsning, og det skete en gang imellem, at de protesterede, men hver gang ringede transportofficeren til Århus, hvorfra den tyske trafik blev dirigeret, og så blev de kaldt til telefonen. De sagde som regel aldrig andet end: Jawohl, jawohl, og så slog de hælene sammen og kørte videre.

Den sidste lodstur, jeg kørte, var til Brande, og der blev vi saboteret lige ved indkørslen til stationen, men der skete

ikke noget. Vi hørte braget og mærkede et bump, men vi holdt os på skinnerne, og alle vognene kom over.«

Poul Geisler i Kollund var også en af dem, der sagde nej. »Vi kørte med et lazarettog fra Padborg til Fredericia, hvor det skulle hente sårede soldater. Jeg tror, de kom fra et skib. I nærheden af Farris blev sporet sprængt foran os, og vi holdt og ventede, mens det blev repareret, så turen fra Padborg til Lunderskov tog 14 timer. Vi måtte ind for at få vand på maskinen, og jeg sagde da, at nu ville jeg ikke køre mere, før jeg havde fået sovet, og jeg gik ind og lagde mig, men det varede ikke længe, før jeg blev kaldt over til lokomotivmesteren. Tyskerne havde ringet til Århus og beklaget sig over, at lodsens ikke ville køre, og de havde fået den besked, at lodsens ville blive skudt, hvis han ikke kørte, så jeg pakkede mit tøj og tog ad landevejen hjem. Der gik et par dage, før jeg meldte mig igen, og hver gang dørklokken ringede, var jeg på vej ud gennem vinduet til haven, men der skete faktisk ikke noget.

En dag holdt vi uden for Lunderskov og skulle rangeres ind. Jeg lagde godt mærke til, at ekstramanden, der kom ud for at hente os, var meget nervøs, og jeg fik også senere forklaringen. På vejen ind sprang det under os. Det skete mellem maskinen og tenderen, men vi kom ikke noget til, og det viste sig, at han selv havde anbragt ladningen, så der var ikke noget at sige til, at han var nervøs over at skulle køre med os ind.«

Det var lidt af et under, at der ikke skete ulykker under den tyske militærkørsel, for der var flere eksempler på, at tyskerne ikke ville vente på en dansk lods eller rette sig efter en lods anvisninger, hvorefter de selv kørte, men det gik som sagt godt.

»Løbsk« ammunitionstog . . .

Kontorchef C. J. Andersen erindrer et tilfælde, hvor der meget let kunne være sket den helt store katastrofe. Det var mellem Brabrand og Mundelstrup. Der havde været sabotage på strækningen, så kun det ene spor kunne bruges. Der var meldt et ammunitionstog, der skulle nordpå, og det skulle holde i Brabrand for at få en fribaneordre. Det er en skriftlig besked til lokomotivføreren, at han må benytte



Tyske soldater forlader færge for at gå til det ventende orlovstog. Der er folk fra hæren, marinen og flyvevåbnet, og de slæber alle på store kufferter og pakker. Soldaten i forgrunden bærer to spande med påskriften »Norsk Fetsild«. Nogle af soldaterne er ældre mænd, og også de luvslidte uniformer tyder på, at vi er et godt stykke inde i krigen. (Jernbanemuseet)

»venstre« spor, men toget holdt ikke. Det var mørkt, og personalet kunne se frontlanterne komme nærmere og nærmere, og da toget kom ind på stationen, kunne de se togføreren hænge udenpå en vogn, hvor han forgæves forsøgte at nå ned til en bremsehane, så han kunne stoppe

toget. Samtidig råbte han, at han ikke kunne få lokomotivet stoppet. Han var nemlig klar over, at der foran kørte et andet tog, og man kunne aldrig vide, om dets slutlys var gået ud, så lokomotivføreren på ammunitionstoget ikke kunne få øje på den bageste vogn, før det måske var for sent. Det var meget almindeligt, at slutlygterne gik ud.

På Brabrand station handlede man hurtigt. Der blev ringet til Mundelstrup, at man skulle tage det forreste tog ind på et sidespor og stille hovedsporet til gennemkørsel, så tyskeren kunne komme igennem. På et eller andet tidspunkt ville han nok stoppe, men det gjaldt først og fremmest om at forhindre, at han kørte op bagi det forreste tog.

Fra Brabrand kunne man nu ikke gøre mere. Man kunne

kun vente, og endelig blev der ringet fra Mundelstrup, at tyskeren holdt uden for stationen. Det viste sig, at lodsen, en ung fyrbøder, havde været lidt for ivrig. Han skulle udelukkende koncentrere sig om signalerne, men han havde været så optaget af at undersøge, om der var damp nok til at klare en stejl bakke, at han ikke havde set signalet. Han var lidt overivrig, men forklaringen har måske været den, at han gerne ville hjem i en fart, for i det store og hele var lodserne ikke alt for ivrige efter, at togene skulle komme alt for hurtigt igennem, selv om det først og fremmest var deres fritid, det gik ud over.

Lokomotivfører Sven Ove Nielsen, Padborg, kørte som ekstrahåndværker under krigen, og han kørte ofte militærtog med de store 57'ere, som var lejet i Tyskland og bl.a. stationeret i Padborg.

»Det var en ynke at køre med mange af dem«, siger han. »De var så fulde af kedelsten, at der næsten ikke var gennemgang i rørene. Vi holdt en morgen i Faarhus med en transport, og det havde helt igennem været en tovlige tur. Jeg kørte med en københavnerfører, og vi holdt for at samle damp for at klare turen op til Padborg. Vi var kommet fra Fredericia med en times forsinkelse, og bare et tog var forsinket, greb det jo ind i alle de andres planer også. Vi var mange, der skulle låne skinnerne hver dag.

Den største forsinkelse havde vi fået ved Bajstrup. Pludselig var hovedledningstrykket forsvundet, og vi gik i stå. Føreren spurgte, om jeg turde gå ned og lukke for hanen ved tenderen, så vi kunne se om der var noget galt hos os. Tyskerne var altid nervøse, hvis vi holdt på strækningen, og de kunne finde på at skyde for et godt ord, men jeg gik ned og fik lukket, og trykket kom med det samme. Så var vi klar over, at der ikke var noget i vejen på maskinen. Det måtte være nede i toget. Vi var ikke meget for at gå derned, for vi risikerede at blive beskudt i mørket. Vi kunne se nogle af dørene gå op og noget lys skinne ud, og lidt efter kom en soldat med en lygte op til os. Jeg tog min lygte og forklarede ham, at der ikke var noget i vejen hos os. Fejlen måtte være nede i toget. Det ville han ikke tro på og tog mig med til transportofficerens kupe. Han ville heller ikke høre tale om noget. Vi havde bare at køre, ellers skulle han sørge for os. De kunne være ret hysteriske, og det var ikke rart at stå overfor ham, men jeg fik da forklaret ham, at det var

nødvendigt at gå alle kupeer igennem og undersøge, om nogen havde trukket i en nødbremse. Jeg blev fulgt tilbage til maskinen, og der gik vel halvanden time, da trykket pludselig begyndte at stige, og endelig kom den tyske soldat tilbage og forklarede, at de havde fundet fejlen. En soldat havde stillet en kuffert op, så den havde skubbet til nødbremsehåndtaget. De slæbte så mange pakker og kufferter med sig, at de lå i stabler over det hele. Det var en transport med soldater og telefonpiger fra Norge. De skulle på orlov i Tyskland, og de havde købt brat ind. Nu havde vi efterhånden holdt så længe, at fyret var faldet sammen. Vi havde været undervejs fra Fredericia i 6 timer, og nu kunne vi ikke mere. Jeg måtte i gang med at rense slagter ud, og så kom transportofficeren selvfølgelig og forlangte, at vi skulle køre omgående. Nu skulle der ikke være flere forsinkelser, ellers ville han sørge for, at vi blev skudt. Jeg var noget ilter dengang og svarede ham, at han ikke skulle komme og true os, når vi skulle køre med så elendige maskiner og så dårlige kul, og så gik gassen af ham. Vi kom i gang igen, men det tog os næsten et par timer at køre de få kilometer til Padborg, hvor vi skulle aflevere transporten.

Vi havde stort besvær med at holde dampen oppe på de tyske maskiner, og mange af de lokomotivførere, der kom til Padborg, var ganske unge folk, der for det meste havde kørt i rangertur, og de havde aldrig set de tyske maskiner før, så der var tit vanskeligheder.

Maskinerne havde dog én fordel, som vi ret hurtigt fandt ud af at benytte os af. – De havde en sikkerhedsventil, som kunne udløses fra førerhuset, uden at maksimaltrykket var nået, og den brugte vi, når vi var dårligt kørende, og det var vi jo tit.

Når stationspersonalet på de forskellige stationer opdagede, at en transport var dårligt kørende, lod de den ofte køre ind på et sidespor, så hurtigere og vigtigere transportere kunne komme forbi, og når man i forvejen var godt træt, var det surt at stå der og se de andre dampe igennem. – Så lavede vi det nummer, at vi trak i ventilen lige før stationen, så maskinen blæste alt hvad den kunne. Stationspersonalet så så en transport komme med en dampsky over maskinen og regnede med, at vi havde rigeligt med damp og var godt kørende, så det var bare med at få os igennem, for det skulle være mærkeligt, om der ikke kom

nogen efter os, som var sløjt kørende. De stillede altså gennemkørsel for os, men mange gange kom vi ikke længe end til det yderste sporskifte, før vi gik i stå, og så holdt vi der med den sidste vogn inde på stationsområdet. Men så var der i hvert fald ikke kommet nogen foran os.«

Poul Guldager oplyser, at nogle af de tyske maskiner havde kørt i Rusland. De havde en stor træplade på siden, og her stod navnet på den russiske station, hvor de havde hørt til. Kiev stod der på nogle af dem, og de var forsynet med en slags isolation, så de kunne klare den hårde vinter. Fødevandspumpen var pakket godt ind. – »Jeg skulle en dag køre som lods, og det viste sig, at det var generalfeltmarskal Rommel, der skulle inspicere fæstningsværkerne på vestkysten, og da var det ikke nogen gammel maskine, der var for toget. Jeg havde fået at vide, at der foran vores tog skulle køre en maskine med en enlig togførervogn. Det skulle ske i stationsafstand, så der ikke kunne komme andre tog ind imellem. Jeg undrede mig selvfølgelig lidt, for jeg havde fået at vide, at det var et lazarettog, vi skulle køre, men det var altså Rommel. Maskinen var ny og pudset, og det tyske lokomotivpersonale var i nye pæne uniformer. Lokomotivføreren havde striber på bukserne og lange, blanke støvler. Vi havde fået ordre til at køre ganske langsomt, og der måtte ikke være nogen hindringer. Det var der heller ikke, og vi kom da også til Fredericia uden uheld.«

»Pas på ham, han er nazist . . .«

Der var ikke mange af de danske lokomotivfolk, der kunne tysk, så kommunikationen kunne være vanskelig af og til, men i det store og hele klarede man sig med tegnsprog og nogle danske og tyske ord. Det var trods alt kolleger, der mødtes, og begge parter kendte jobbet. Lodserne fra Padborg havde den fordel, i hvert fald hvis de var født i Sønderjylland, at de havde et godt kendskab til tysk, og de fleste af tyskerne var flinke folk, siger pens. lokomotivfører Sophus Hansen, Padborg.

»Vanskelighederne opstod som regel først, når transportofficererne begyndte at blande sig i kørslen. Jeg kørte som lods mange gange, og der var næsten aldrig gnidninger, men der var meget stor forskel på de tyske lokomotiv-

folk. Dem fra Hamborg var flinke folk, som man kunne snakke med, men var det Berlinere, var det noget andet. Dem snakkede man ikke med, og de var også på vagt overfor hinanden. Vi kørte en dag en transport til Fredericia. Det var to Berlinere, der kørte toget, og mens fyrbøderen var nede for at se efter et leje, sagde lokomotivføreren til mig, at jeg skulle passe på, hvad jeg sagde, for fyrbøderen var nazist. De talte ikke meget sammen, og da vi holdt i Lunderskov, gik føreren ned efter et eller andet, og fyrbøderen skyndte sig da at sige, at det var godt, jeg ikke havde sagt noget, for føreren var en værre nazist. Ham skulle man passe på. – De var måske ikke engang nazister nogen af dem, men rart havde de det i hvert fald ikke.«

Efterhånden som de allierede strammede grebet om Tyskland, begyndte deres flyvere også at angribe togene i Danmark, og naturligvis var militærtransporterne mest udsat. Lodserne måtte nu leve med både mørklægningen, sabotagen og risikoen for uden varsel at blive beskudt fra luften. Dette forhold er behandlet i et senere kapitel, men det kan nævnes her, at mange af de tyske transportere var bevæbnet med antiluftskyts og maskingeværer, så de kunne bide fra sig, hvis de blev angrebet, og det gjorde naturligvis ikke de allierede piloter venligere stemt. Kanonstillingerne var gerne indrettet på en flad godsvogn, hvor et solidt betonrør var boltet fast, og indeni det kunne skytterne stå i nogenlunde dækning under beskydning.

Lokomotivfolkene var selvfølgelig betænkelige ved at køre som lodser, efterhånden som krigen også rakte sine fingre ud efter de danske baner, men det var ikke en betænkelighed, der kom voldsomt til udtryk. De udførte det job, de havde fået pålagt, men de syntes under hele krigen, at det var for dårligt, at de ikke kunne få en eller anden form for risikotillæg, men det lykkedes dem aldrig at råbe myndighederne op.

Retfærdigvis må det dog siges, at statsbanernes ledelse på et vist tidspunkt ikke havde været helt fremmed overfor tanken om en form for honorering. Generaldirektør Knutzen var i efteråret 1943 inde på tanken om at yde personalet gratiale for »den særlig hårde og anstrengende tjeneste i de senere år«, men der var ikke støtte nok for tanken til at den kunne realiseres.

POLITIKEN

41. Årgang Nr. 26.

København, Tirsdag den 19. April 1945

14 Side

Person-Trafiken i Jylland og Stor-Slaget paa Fyn standses i Morgen om Elben

Sidste Eksprestog Jylland-København og sidste Færger afsendes i Dag

Alvorlige Indskrænkninger af Væretransporter og Postbesørgelse

Kulmangel nødsager D.S.B. til foreløbig at indstille regelmæssig Toggang Vest for Store Bælt

Generaldirektøren for Statsbanerne meddeler i Gæstetillægget følgende Meddelelse:

PAÅ Grund af Vanskeligheder med Fremkøbet af Brændsel ser man sig nødsaget til i Indtil videre at indstille den regelmæssige Toggang paa Statsbanerne vest for Store Bælt samt de tilsluttede Eksprestog paa Sjælland.

Over Store Bælt sejles kun efter Beboer.

Efter Bestemmelser af 2. Distrikt, Aarhus, vil der i Fyn-Jylland blive udsendt enkelte Godstog med meget stærkt begrænset lejligheidsvis Befordring af vogn af Distriktet påstillede Vær.

Fra Sjælland til Fyn-Jylland og over Nyborg med Sidebaner vil der kunne medtages Banepakker af Vægt indtil 18 kg samt Vorender for Trau-Instillat og Medicinalvarer, mens al anden Godsbeholdning afstaves.

For at give Publikum Lejlighed til Hjemrejse søges Eksprestogene gennemført Torisdag den 19. April.

Stærke Begrænsninger af Postbesørgelsen

Forordret med Regjeringens Ekspedition meddelte den 18. April følgende: De almindelige Postpakker der skal betjenes med Jernbane inden for Fyn-Sjælland stanses den 19. April. Pakker af Vægt over 18 kg Pakker med værdi over 1000 Kr. Pakker med værdi over 1000 Kr. Pakker med værdi over 1000 Kr. Pakker med værdi over 1000 Kr. Pakker med værdi over 1000 Kr.

Gods-Befordringen skæres stærkt ned

Distrikterne i 3. Distrikt som omfatter Fyn og Jylland medtages følgende af Godsbeholdning indtil den 19. April:

1. Tilstanden af den gennemsnitlige Bevægelse af Godsbeholdningen er meget dårlig, og det er derfor nødvendigt at skære ned på den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter.

2. Den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter skal være begrænset til 1000 T.

3. Den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter skal være begrænset til 1000 T.

Ingen Toggang før der kommer Kul

Distrikterne i 3. Distrikt som omfatter Fyn og Jylland medtages følgende af Godsbeholdning indtil den 19. April:

1. Tilstanden af den gennemsnitlige Bevægelse af Godsbeholdningen er meget dårlig, og det er derfor nødvendigt at skære ned på den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter.

2. Den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter skal være begrænset til 1000 T.

3. Den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter skal være begrænset til 1000 T.

Hjem over Store Bælt i sidste Øjeblik

Distrikterne i 3. Distrikt som omfatter Fyn og Jylland medtages følgende af Godsbeholdning indtil den 19. April:

1. Tilstanden af den gennemsnitlige Bevægelse af Godsbeholdningen er meget dårlig, og det er derfor nødvendigt at skære ned på den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter.

2. Den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter skal være begrænset til 1000 T.

3. Den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter skal være begrænset til 1000 T.

Fra Jyske Strækninger sælges kun Billæste til Hjemrejer

Distrikterne i 3. Distrikt som omfatter Fyn og Jylland medtages følgende af Godsbeholdning indtil den 19. April:

1. Tilstanden af den gennemsnitlige Bevægelse af Godsbeholdningen er meget dårlig, og det er derfor nødvendigt at skære ned på den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter.

2. Den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter skal være begrænset til 1000 T.

3. Den samlede Godsbeholdning i alle Distrikter skal være begrænset til 1000 T.

Allieret Opmarch til fortsatte Stor-Angreb paa alle Frontier

Berlin, Onsdag (S.T.B.)

I Nordvestjylland danter Elben nu i det store og bele Frontlinjen med til Dessau, og i det tilsluttede Afsnit staaer de to Parter over for hinanden paa begge Sider af Mulde, erklærer Wilhelmstrassens militære Talsmand i Dag.

Paa den vestlige Bred af Elben holder Tyskerne stadig enkelte Brohoveder. De Allierede har ikke gjort væsentlige Frembrudt paa denne Front i det sidste Dagen, men deres Opmarch fortsættes, saaledes at man inden længe kan regne med et nyt Storangreb.

Luftkrigen over Tyskland

Berlin, Onsdag (S.T.B.)

Den 18. April blev der foretaget et stort Luftangreb paa Berlin. De Allierede bombet byen med store mængder Brandbomber og Højtryksbomber. Der blev tændt store brande i den nordlige og vestlige del af byen. Der blev også ramt store mængder af den tyske Luftvåben. Der blev også ramt store mængder af den tyske Luftvåben.

Se Kortet Side 2

Canadierne og Havet i Kapløb om Holland

Berlin, Onsdag (S.T.B.)

Den 18. April blev der foretaget et stort Luftangreb paa Berlin. De Allierede bombet byen med store mængder Brandbomber og Højtryksbomber. Der blev tændt store brande i den nordlige og vestlige del af byen. Der blev også ramt store mængder af den tyske Luftvåben. Der blev også ramt store mængder af den tyske Luftvåben.

Den tyske Væremagtsberetning

Berlin, Onsdag (S.T.B.)

Den 18. April blev der foretaget et stort Luftangreb paa Berlin. De Allierede bombet byen med store mængder Brandbomber og Højtryksbomber. Der blev tændt store brande i den nordlige og vestlige del af byen. Der blev også ramt store mængder af den tyske Luftvåben. Der blev også ramt store mængder af den tyske Luftvåben.



Forårs-Løge: De tyske og sovjetiske soldater, der i 1945 kæmpede om Berlin, blev her i 1945. De tyske og sovjetiske soldater, der i 1945 kæmpede om Berlin, blev her i 1945.

Krigsnyhederne bliver helt overskygget af meddelelsen om, at det fra 19. april 1945 er umuligt at opretholde regelmæssig toggang i Jylland og på Fyn. Det er nu helt klart, at enden er nær, og at det nu kun er et spørgsmål om dage, før al trafik mellem landdelene hører op.

(Politiken og K.L. Reklame Foto)

Under første verdenskrig blev der to gange givet »vederlag til tjenestemænd for anstrengende tjeneste som følge af de ekstraordinære trafikforhold«, men denne gang har der altså visse steder ikke været den fornødne forståelse, skriver Dansk Lokomotiv Tidende. Efter at staten havde nægtet at forhøje tjenestemændenes reguleringstillæg, havde der i dele af dagspressen været røster fremme om at give tjenestemændene en månedsløn ekstra til julen.

Nogle kommuner var indstillet på at give deres tjenestemænd et julegratiale. Det gjaldt f.eks. Esbjerg og Struer, hvor man havde tænkt sig at give de gifte tjenestemænd et gratiale på 300 kr., men i begge tilfælde nedlagde indenrigsministeriet forbud og henviste til, at kommunerne ikke måtte give højere tillæg end staten, og statens tillæg var jo nul kroner.

Aviserne var fulde af meddelelser om private firmaer, der gav deres medarbejdere gratialer, og Jyllandsposten skrev bl.a.: – Alle velledeede virksomheder har da også forlængst indset, at det ganske simpelt ikke betaler sig at arbejde med underlønnede medarbejdere. Det samme synspunkt bør Danmarks største arbejdsgiver, det offentlige, anlægge overfor sine tjenestemænd. –

Men sådan så det offentlige ikke på den sag. Man kan ikke andet end undre sig over den stejle holdning, der her kommer til udtryk for en lille gruppe mennesker, som dag og nat måtte arbejde med livet som indsats. Der må have været ualmindelig kold luft og særdeles ringe forståelse i korridorerne.

Lokomotivmændenes organisation tog naturligvis spørgsmålet op gang på gang, men det var som at slå i en dyne, og først langt inde i 1944 lykkedes det at nå frem til en ændring af efterlønsordningen, så familierne fik et rimeligt beløb i efterløn i de tilfælde, hvor en tjenestemand omkom i tjenesten eller døde som følge af tilskadekomst. Selv om det ikke lige var det, man havde tænkt sig, lod man sig nøje med denne ordning udfra den erkendelse, at når det ikke var muligt at skabe en smule bedre leveforhold, mens de vanskelige forhold stod på, var det selvfølgelig bedre, at familien blev sikret, hvis det værste skulle ske. – Dårlige nerver og angsten kunne alligevel ikke kureres med nogle ekstra kroner i lønningsposen.

Lokomotivfolkene vidste, hvad der kunne ske, og det

samme vidste de unge mennesker, som søgte ansættelse indenfor statsbanerne. Der var en stadig tilgang, og de unge fyrbødere, som kom til at køre som lodser under den sidste del af krigen, var helt klar over risikoen.

Lokomotivmester Sven Jacobsen, Fredericia kørte som lods i krigens sidste måneder, og natten mellem den 14. og 15. april 1945 var han ude for en voldsom sabotage i nærheden af Farris mellem Vojens og Lunderskov. »Jeg var lods på en tysk 50'er, og vi kørte en stor transport, da eksplosionen skete. Bomberne eksploderede under et par vogne i nærheden af lokomotivet, og det gav et voldsomt stød. Jeg blev slynget ind mod et håndtag på tendervæggen og fik brækket et par ribben, så jeg var sygemeldt til efter den 5. maj. Mit ur gik i stå ved eksplosionen, og så vidt jeg husker, stod det på 0.45 eller 1.45. Man var næsten døv og blind efter braget, så voldsomt var det. Flere vogne blev løftet eller skubbet af, nogle af dem væltede, og der var både døde og sårede mellem soldaterne i toget. Maskinen var så tung, at der ikke skete noget med den, men den gik selvfølgelig i stå, da luftslangerne til bremserne blev revet over.

Jeg vidste med det samme, hvad der var sket, dels var vi jo altid forberedt på, at det kunne ske, og dels var det anden gang, jeg var ude for det. Den første gang var ved Kolding, hvor jeg skulle lodse en transport. Jeg havde godt set, at der gik et par unge mennesker i nærheden af os, og da vi kørte ud, råbte den ene: Du kan godt dukke dig, når I kommer ud til stenkisten. – Jeg fattede ærlig talt ikke, hvad han mente, men det gik op for mig lidt efter, da vi var kommet udenfor stationen. Da kom braget, men der skete ikke andet, end at et par skinner blev ødelagt. Ingen kom noget til, og der var heller ikke skader på toget, men der blev jo nogen forsinkelse, mens vi måtte vente på de nye skinner.«

Selv de sidste måneder af foråret 1945, da krigens udfald var helt givet, og den danske trafik i Jylland gået i stå, fortsatte de tyske transportere uden større ændringer i programmet. Tyskerne havde beslaglagt de små danske kulagre, så de var sikre på at have kul til deres egne tog, og der fandt omgrupperinger sted af materiel og soldater lige til det sidste. Ja, trafikken blev ovenikøbet udvidet, da der begyndte at komme store tog med flygtninge og sårede soldater hertil. Millioner af mennesker var på flugt for de fremrykkende russere. Tyskerne vidste åbenbart alt for



78 godt, hvordan SS-tropperne havde behandlet den russiske befolkning, da tyskerne havde fremgang, og nu frygtede man gengældelsen. Den tyske propaganda havde sikkert også gjort sit. Russerne var i tyskernes øjne barbarer, der omgående ville kaste sig over værgeløse kvinder og børn, og da krigen sluttede, var der mere end 250.000 tyske flygtninge samlet i Danmark. Mange af dem kom med skibe over Østersøen, men langt den største del kom med tog op gennem Sønderjylland, og trods den massive uvilje mod alt, hvad der var tysk, som efterhånden var vokset op i befolkningen, kunne synet af de tusinder af hjemløse, trætte og udhungrede mennesker ikke undgå at vække den største medfølelse. Transporterne bestod mest af gamle

I krigens sidste måneder kørte lange tog med flygtninge ind i Danmark. Mange af dem havde kørt i dage eller uger på flugt for de fremrykkende russere, og under transporten opholdt de sig i godsvogne uden vand og varme. Flygtningen var for det meste kvinder og børn og ældre mænd, som efterhånden blev samlet i store lejre i Danmark, hvor nogle af dem kom til at opholde sig i flere år. (Frihedsmuseet)

mennesker, kvinder og børn, og de havde som regel kun den bagage, de selv kunne bære. De havde været undervejs i dagevis, når de nåede frem til den danske grænse. Lokomotivfører Poul Geisler boede lige op ad jernbanelinjen i Padborg, og han og hans kone fortæller, at de ofte om morgenen kunne se flygtninge klatre over hegnet til deres



Tyske kvinder fra KZ-lejre i Tyskland blev i krigens sidste uger transporteret gennem Danmark til Sverige. I Padborg blev i stor hast indrettet en »Karantænestation«, hvor der var mulighed for aflusning og forplejning af de udhungrede mennesker, inden de skulle videre med toget. (Frihedsmuseet)

have for at lede efter noget spiseligt. De rodede skarnkasserne igennem og tog de kålblade og gulerødder, der var lagt ind i kaninburene. De havde åbenbart ikke ventet, at de ville blive bispist i Danmark. En dag hørte de høje skrig inde fra en godsvogn. De kom fra en ung kvinde, der lå på det beskidte trægulv og fødte. Fru Geisler havde stukket

nogle stykker brød til en ung pige, og pigen havde da sagt: Nun sind wir ja im Paradies. – Tyskere eller ikke tyskere. Det var mennesker i den yderste nød. Det var ikke dem, harmen var rettet imod. De havde også måttet undgælde for nazisternes galskab.

I Padborg indrettede man på meget kort tid en slags karantænestation, hvor man kunne tage imod de mange mennesker. Frygten for sygdom og epidemier var stor og velbegrundet. Der blev indrettet en aflusningsanstalt, og varmen hertil blev leveret af en O-maskine. Den kom i det hele taget ud for de mærkeligste opgaver. Sven Ove Nielsen kan oplyse, at den også blev brugt i Aabenraa til at levere varme til et beskadiget tysk krigsskib, som i lange tider lå i



havnen. Det var krydseren LEIPZIG, og her havde tyskerne forlangt et lokomotiv kørt op på kajen, så man kunne få varme i nogle af skibets rum. De forlangte selv at passe maskinen, da de ikke var interesseret i at have danskere gående omkring skibet, men det varede ikke længe, før de i deres ukendskab til lokomotiver havde smeltet blypropperne under kedlen, så danskerne måtte træde til.

Jernbanefolkene i Padborg og CF-kolonnen fra Tinglev udførte et stort og uselvsk arbejde for at hjælpe de mange nødlidende mennesker, der strømmede over grænsen i krigens sidste måneder. Foruden flygtningetogene kom også de store lazarettog med tusinder af syge og sårede soldater. De lå snavsede og nødtørftigt forbundet i køjerne. Forbin-

Kvinder fra KZ-lejr i Tyskland kaster sig over en bunke kartofler på perronen i Padborg. Et par tyske soldater forsøger at holde dem væk. Ingen har åbenbart fortalt dem, at de ville få mad og pleje i Danmark, inden de skulle videre til det neutrale Sverige. (Frihedsmuseet)

dingerne var ikke andet end papir og tilfældige klude. Nogle havde iturevet undertøj bundet om store væskende sår, og de primitive forbindelser var gennemvædet af blod og materie. Soldaterne havde kørt i dagevis, og mange af dem overlevede ikke de anstrengende transporter men døde undervejs. Det samme gjaldt i flygtningetogene, hvad mange grave i Jylland taler om den dag i dag. – Danmark



Glade overlevende fra KZ-lejr under rejsen fra Tyskland til Sverige. Pigen til venstre har stadig sin fangedragt på. Billedet må være taget en af de allersidste dage af krigen, for pigerne har smykket sig med friske grønne grene. (Frihedsmuseet)

var blevet opsamlingsområde for sårede, og ved kapitulationen var her ikke mindre end 50.000 sårede soldater.

Svend Tønder Petersen: »Vi holdt engang i Skjern med en flygtningetransport, der skulle til Thisted. Der havde været sprængninger, og vi holdt på stationen i to dage. De blev ved at sprænge både foran og bagved os, og i al den tid måtte de stakkels mennesker opholde sig i deres godsvog-

ne. Vi andre skulle blive ved maskinen, men vi havde da den mulighed, at vi kunne skiftes til at sove nogenlunde ordentligt, og vi kunne også få vand, så vi kunne blive vasket. Nogle af dem kom hen til os på maskinen, og vi gav dem varmt vand, og de fik også vores sæbe og håndklæder. De så ynkelige ud, og de lugtede langt væk, for de havde ikke været vasket eller af tøjet i dagevis. Man kunne ikke lade være med at hjælpe dem.«

Nogle af de transportere, der gjorde størst indtryk på jernbanefolkene, var transporterne fra kz-lejrene, hvor det var lykkedes Røde Kors at få udvirket, at tusinder af fanger blev ført fra Tyskland gennem Danmark til Sverige.

Statsbanernes folk udførte med meget kort varsel et

kæmpearbejde for at kunne hjælpe disse mennesker, der havde været offer for nazisternes forfølgelser. I løbet af ganske få timer blev 30 midtgangsvogne dirigeret til Padborg. Alle sæder blev taget ud, og der blev installeret senge eller båre. Der kunne være op til 24 senge i hver vogn, og et tog på 15 vogne kunne transportere 300 liggende patienter, så de svage og nedbrudte mennesker fik så behagelig en transport som muligt under de vanskelige forhold.

Det var overordentlig store veksler, der blev trukket på jernbanefolkene, CF-folkene, sygeplejersker, læger og private fra mange forskellige hjælpeorganisationer, men hjælpsomheden og offerviljen gik langt ud over, hvad man kunne forvente fra et folk, som selv var ved at køre træt. Synet af de mange plagede og pinte mennesker fik os til at glemme de afsavn, vi selv havde måttet bære, og vi kom pludselig til at se, at det, vi havde været ude for, var for intet at regne mod de lidelser, der stod mejslet i de ansigter, der stadig forskræmte så op mod de mange uniformerede skikkelser, der ikke repræsenterede ondskab og brutalitet men medfølelse og hjælpsomhed.

Ingen skånede sig selv, da det gjaldt, og man kan få et lille indtryk af størrelsen af det hjælpearbejde, der skulle udføres, når man hører, at der en morgen blev anmeldt en transport på 4.000 kvinder fra kz-lejren Ravensbrück. I løbet af få timer skulle de bespises, plejes og hjælpes videre mod det frie Sverige, så de kunne give plads for nye tog,

der var ventet sydfra. Nu var det ikke krigerne, der skyldte ind over grænsen. Nu var det krigernes ofre.

Signalingeniør E. Viberg Petersen fortæller om en af de mange transportere: – »Toget skulle komme fra Padborg, og det lykkedes os at få opsnuset togets køreplan, så vi vidste, hvornår det ville være i Kolding. Ved hjælp af »Ausweis«, tjenestehue og legitimationskort lykkedes det mig at få adgang til toget, belæsset med cigaretter, chokolade, madpakker m.v., og aldrig nogensinde skal jeg glemme det grufulde syn. Toget var umådeligt langt, og i nogle vogne var der tillige et stort antal tyske flygtninge fra udbombede byer foruden de egentlige koncentrationslejr-fanger, som lå i primitive trækøjer i 3 etager langs vinduerne. Det var fuldstændigt umuligt at se forskel på mandlige og kvindelige »häftlinge«, alle var karseklippede, skeletter fyldt med tuberkulose, dysenteri, influenza, bronchitis, lopper, lus og bylder med betændte sår i gamle pjalter. Det kan ikke beskrives. Jeg nåede igennem 3 vogne med mine pakker, så kunne jeg ikke mere, og jeg skammer mig ikke for at sige, at jeg tudede hver gang, der kom et lille smil fra en af disse stakler – bare for en cigaret.«

Den 4. maj 1945 kørte det sidste tyske militærtog ind i Danmark, og om aftenen kom det budskab, vi havde ventet på i mere end 5 år: Danmark var atter frit. Faren på jernbanerne var forbi. Lokomotivfolkene skulle ikke mere sætte livet på spil.

Besættelse - Brande - Baner - Brunkul

For mange lokomotivfolk er krigstiden karakteriseret ved de fire B'er: Besættelse, Brande, baner og brunkul, for få byer kom vel til at spille en større rolle i slaget om forsyningerne end den lille by Brande, som mange lokomotivfolk ikke engang vidste hvor lå.

Der var ikke noget mærkeligt i, at banerne kom til at spille den altdominerende rolle i forsyningstjenesten. Det gjorde de jo i forvejen. De transporterede allerede før krigen langt den største del af rejsende og gods mellem landets forskellige byer. De forholdsvis få lastbiler, der var, kunne langtfra klare at dække behovet, og personbilen spillede dengang ikke nogen rolle indenfor persontransporten. Bilen var ikke hvermandseje. Man skulle være velhavende for at have råd til at anskaffe sig en bil og for at holde den. En almindelig håndværker drømte overhovedet ikke om at komme til at eje en bil. Den kostede mere, end han tjente på et helt år, så hvor i alverden skulle han få de penge fra.

Hvis man ser på de jernbanekort, der findes på siderne 86 og 87, vil man også se, at jernbanenettet var langt mere omfattende, end det er i dag. Hele landet var praktisk talt dækket ind med baner, og det var ikke helt forkert, når man sagde, at i århundredets begyndelse skulle enhver folketingsmand først og fremmest sørge for, at der kom en jernbane til hans egen egn, og at det var en af årsagerne til nogle baners noget snørklede løb.

Den danske regering reagerede hurtigt, da den så, hvad

det trak op til i efteråret 1939. Det første alvorlige varsel kom, da Hitler og Stalin natten mellem den 23. og 24. august havde sluttet en »ikke-angrebspagt«, og nu vidste kyndige folk, hvad der var i vente. Hitler skulle have ryggen fri, så han kunne få sin krig, og han skulle have sikret sig de nødvendige korn- og olieleverancer. Den danske regering udstedte øjeblikkeligt forbud mod eksport af en række vigtige foderstoffer, råvarer og fødemidler, og den 2. september vedtog Rigsdagen, som folketinget hed dengang, en lov, som gav handelsministeren bemyndigelse til at sikre landets forsyning af vigtige varer, iværksætte rationeringer og indføre priskontrol. Det varede da heller ikke længe, før benzinrationeringen var en kendsgerning, tog- og sporvejskørslen blev indskrænket, reklamebelysning forbudt, og antallet af tændte gadelygter blev halveret. – Mørket begyndte så småt at brede sig over Danmark, men det var kun en forsmag.

Sukkeret blev rationeret den 9. oktober 1939 – ikke fordi der var mangel på det, men det skulle vise sig, at det var et meget værdifuldt aktiv i samhandelen med Tyskland, Norge og Sverige. Kaffe, te og kakao kom på mærker den 16. december og forsvandt ganske langsomt ud af handelen og blev erstattet af de mærkeligste produkter, som til høj pris og efter ringe evne skulle gøre det ud for de eftertragtede og savnede nydelsesmidler. Enkelte mennesker havde naturligvis hamstret kaffe og gemt den til festlige lejligheder, og det skete da også, at handelsministeriet frigav et

enkelt kaffemærke, og så var der fest i det lille land. Der skulle efterhånden mindre og mindre til at glæde danskerne.

Den danske politik gik ud på at gennemføre en handel med begge de krigsførende parter og overbevise dem om vor vilje til neutralitet, og de fleste var også sikre på, at dette kunne lade sig gøre. Det var ikke vor krig, og ingen drømte vel om, at vi mod vor vilje skulle blive inddraget i den. Begge de krigsførende parter havde da også givet udtryk for, at de var interesseret i at opretholde samhandelen med Danmark, men det varede ikke længe, før de første vanskeligheder begyndte at dukke op. Den 30. september opbragte tyskerne 3 danske skibe med fødevarer til England som et modtræk mod, at englænderne havde stoppet en kødtransport fra Argentina, og samme dag blev den danske kuldampner »Vendia«, som var kendt i alle Limfjordshavnene, torpederet af en tysk u-båd. De 3 skibe blev dog frigivet, men krigen var rykket et skridt nærmere. Risikoen på søen var blevet større, og fragtraterne steg. Så sent som den 2. april 1940 underskrev Danmark og England en handelsaftale om levering af landbrugsvarer, gående ud på, at Danmark kunne handle som hidtil, d.v.s., at 70% af landbrugsvarerne gik til England og 30% til Tyskland. Det var næsten normale forhold, men de kom ikke til at vare mere end i 7 dage.

Den 9. april ændredes forsyningssituationen totalt. Handelsforbindelserne vestpå blev som med et øksehug skåret over. Fra det ene minut til det andet var det som om, de aldrig havde eksisteret. Dagen før havde de vestlige markeder leveret ca. 40% af vor import, og ikke mindre end 80% af hele vort kulforbrug blev dækket fra eller via England. Nu var vi henvist til at klare os med de forsyninger, tyskerne kunne undvære til os. De havde hele tiden været interesseret i at levere os kul mod til gengæld at få landbrugsprodukter, men selv om de nu satte leverancerne i vejret, kunne behovet langt fra dækkes. Det var ikke for vore blå øjnes skyld, at tyskerne leverede os kul. De skulle have noget til gengæld, og det varede da heller ikke længe, før store dele af industrien mere eller mindre frivilligt begyndte at arbejde for besættelsesmagten. Fremfor alt skulle cementindustrien holdes kørende, for tyskerne havde fra den første dag planlagt og iværksat enorme fæst-

ningsarbejder langs den jyske vestkyst. Gas-, elektricitets- og vandværkerne skulle holdes i gang, og jernbanerne skulle sikre alle transporter – både tyske og danske – og til alt dette krævedes så store kulmængder, at brændsel til opvarmning kom i anden række. Produktionen, transporten og de livsvigtige funktioner måtte først og fremmest sikres.

Den hårde vinter 1939–40 havde gjort et stort indhug i de danske brændselslagre, og den havde også betydet en nedgang i beskæftigelsen. I februar 1940 var der således 183.000 arbejdsløse. Det svarede til 33% af alle fagforeningernes medlemmer. Arbejdsløsheden skyldtes dog ikke alene vinteren, men begyndende materialeangel havde betydet, at mange virksomheder måtte skære ned. Nogle steder indførte man deltidsarbejde, andre steder afskedigede man folk. Byggeriet var så at sige helt gået i stå, noget der kom til at svide til befolkningen i årtier efter krigen.

Der var altså folk nok til at arbejde på de store fæstningsanlæg, og det varede da heller ikke længe, før store arbejdsstyrker hver eneste dag drog af sted til arbejdspladserne langs kysten. De, der havde andet arbejde, talte om tyskerarbejdere, men mange af de arbejdsløse havde ikke andet valg, og den officielle holdning var den, at man foretrak problemet løst mere eller mindre frivilligt, fremfor at tyskerne begyndte at tvangsudskrive arbejdere, hvad der nok havde været resultatet.

Der blev tjent store penge på de tyske arbejdspladser og bestilt meget lidt. Folkeviddet hævdede, at de eneste steder, arbejderne fik hård hud, var under hagen – af at hvile den på skovlskaftet. En kendsgerning var det da også, at der fandt en enorm svindel sted. Mange fik udbetalt løn flere steder. Arbejdsformænd havde flere imaginære arbejdssjak eller »virkelige« sjak, der ikke bestilte meget andet end at sidde under granerne og spille kort, og landmænd og vognmænd kunne i dagevis køre rundt med de samme læs sand eller grus og hente betaling for dem flere steder. Det var imidlertid ikke tyskerne, de snød. Vi kom selv til at betale gildet. Der blev sat specielle tog ind til de mange arbejdere, og de var ikke allesammen lige hensynsfulde, hvilket kunne ses på de vogne, de kørte med. Det gik ud over sæder og vinduer, og til sidst kørte mange vogne med brædder for vinduerne i stedet for glas. Mange af

arbejderne blev også transporteret med de ordinære tog, og andre rejsende lærte at være hurtige, hvis de skulle af på en station, hvor et sjak ventede på at stige ind. Der blev nemlig ikke taget hensyn, og de masede sig ind uden at bekymre sig om de ramte andre mennesker med deres skovle. De skulle nemlig selv medbringe værktøjet, for – som nogle sagde – at være sikre på, at de fik en skovl, der passede i hagehøjden.

Næsten 60.000 mennesker var under besættelsen beskæftiget ved det mest unyttige byggeri, der nogensinde er foretaget i Danmark. Foruden bunkers blev der gravet anti-tankgrave og rejst kilometervis af spanske ryttere, der skulle afholde englænderne fra at gå i land. Store dele af vestkysten er stadig skæmmet af grimme bunkers, der er så solide, at man har opgivet at fjerne dem men overladt dem til havet og sandet. Alle disse arbejder krævede så store cementmængder, at alene i året 1943 brugte cementfabrikkerne 21% af alle de kul, der blev tildelt den samlede industri.

Flere steder ved Limfjorden oprettede entreprenante folk muslingekogier, som fremstillede konserves til tyskerne, og kvinderne, som arbejdede her, kom ofte langvejs fra, men de havde aldrig problemer med at skaffe sig pladser i togene, for der hang en så gennemtrængende hørm af kogte muslinger ved dem og deres tøj, at andre rejsende flygtede.

Forholdene i Jylland var i det hele taget meget forskellige fra det øvrige lands. Det var her, tyskerne ventede den engelske invasion. Det var her, de byggede de store fæstninger og anlagde de store flyvepladser. Der var også langt flere soldater, og allerede i sommeren 1941 krævede tyskerne indført legitimationskort for civilbefolkningen i store dele af »hovedlandet«. Det var også her, de mange og store militærtransporter fandt sted, dels i forbindelse med besættelsen af Norge og dels fordi tyskerne benyttede Jylland som opstillingsområde for nye enheder.

Med skovl og hestevogn. . .

Den vareknaphed, der blev mere og mere følelig, kaldte både på de gode og de dårlige sider i befolkningen. I en

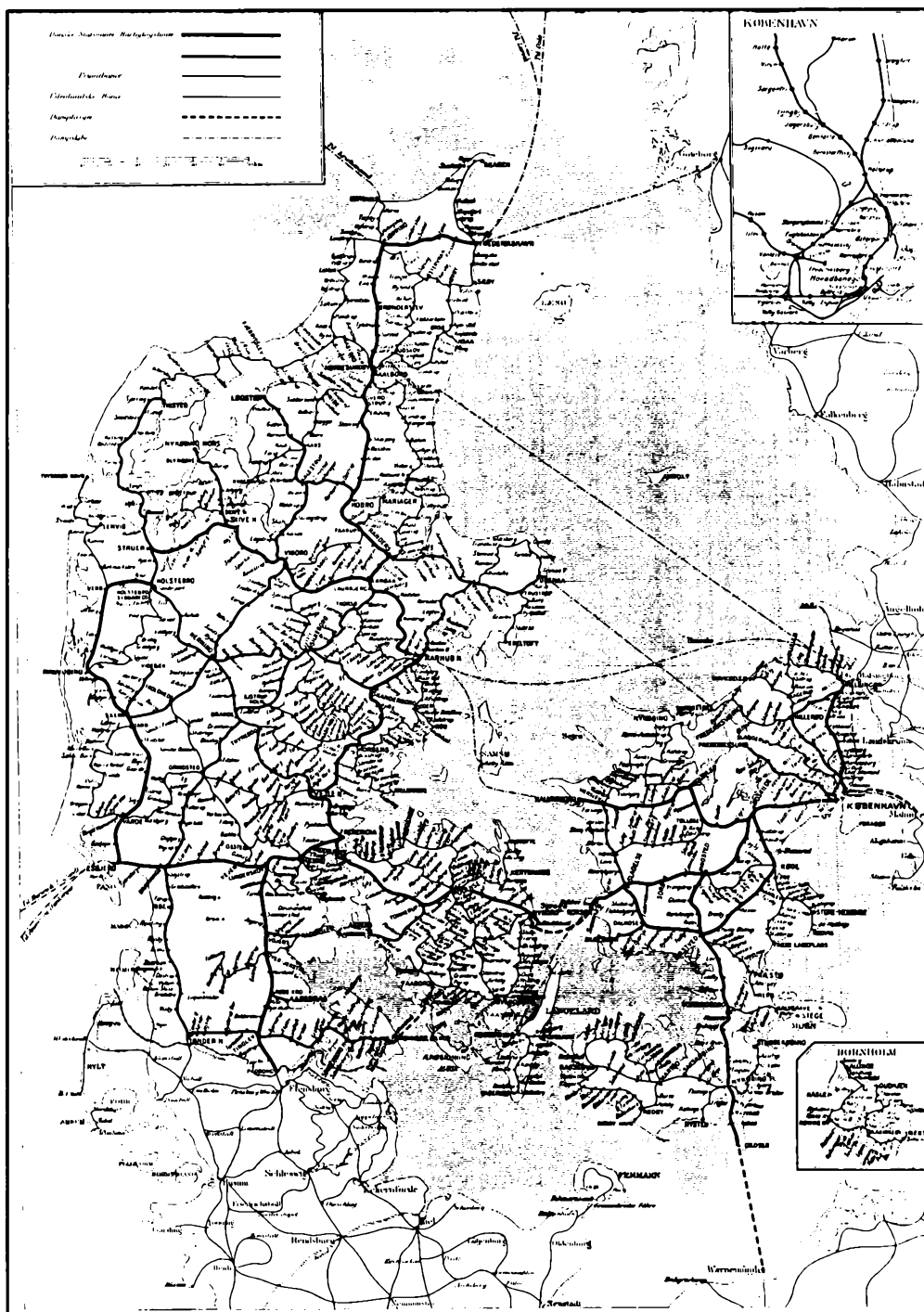
krisesituation vil der altid være mennesker, som søger at klare sig igennem på de andres bekostning, og hamstring af varer var et stort problem. De mennesker, der havde råd til det, købte op i stor stil, så snart der var den mindste tale om, at en eller anden vare måske skulle rationeres, og der var folk der lå inde med så store lagre, at de praktisk talt kunne klare sig igennem hele krigen uden at mangle noget. Havde man penge, kunne man også købe på »den sorte børs«, som trods en kraftig politiindsats hurtigt blomstrede op. Alt kunne skaffes her, og selvfølgelig stammede mange af varerne fra tyverier. Det at sende forsyninger med bannerne kunne godt være noget af et problem for visse brancher. F.eks. holdt tobaksfabrikkerne hurtigt op med at forsyne deres pakker med afsenderetiketter, hvorpå ordet tobak forekom.

En vare var imidlertid vanskelig at hamstre, og det var brændsel. Der var ikke mange, der havde plads til at ligge inde med større lagre, så her var befolkningen så at sige lige dårligt stillet.

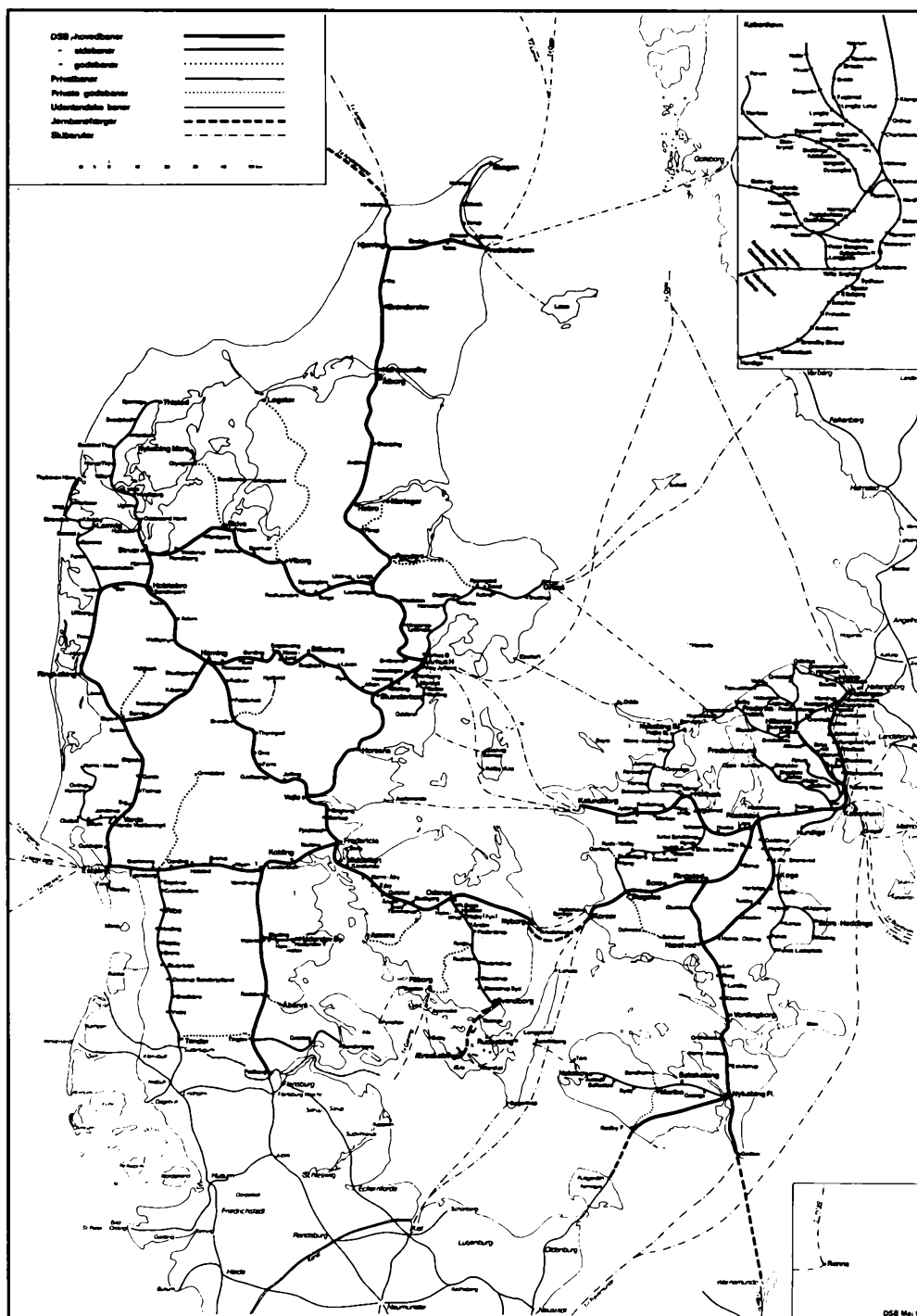
For den lidt ældre generation var brændselsmangel ikke noget nyt. Den havde de også kendt under den første verdenskrig, hvor de havde klaret sig igennem ved at supplere de sparsomme forsyninger med tørv og brunkul. Det var dengang ikke så ualmindeligt, at 3–4 mand fra en provinsby slog sig sammen og lejede et stykke tørvemose af en gårdmand, og der gik de så på deres fridage og i ferier sommeren igennem og gravede tørv. Om efteråret, når tørvene var tørre, blev de med hestevogn kørt ind til byen.

Mange gårde havde i mellemkrigsårene været selvforsynende med brændsel. De havde en mose, og her gravede man om sommeren de tørv, der vinteren igennem skulle bruges i kakkellovnen og i komfuret til madlavning. Man var mere indstillet på at klare sig selv, og det var sikkert også grunden til, at regeringen bestemte, at der på landet ikke måtte anvendes udenlandsk brændsel til opvarmning. Mindre rigoristisk gik man til værks i byerne, hvor kun tre fjerdedele af opvarmningen skulle ske ved hjælp af brænde, tørv eller brunkul, men det varede ikke længe, før alle parter var lige dårligt stillet. Der kom ikke flere udenlandske koks, og man var nu henvist til at klare sig selv.

Også elværkerne kom efterhånden til at lide under brændselsmanglen og måtte gå over til at bruge brunkul,



Jernbanenetet i april 1940. Danmark er gennemtrukket af både statslige og private baner, og der er ikke mange steder, som ikke kan nås pr. bane. Læg mærke til banetætheden omkring Brøndby, som kom til at spille en dominerende rolle i brændselsforsyningen. De mange baner gav også tyskerne en række kombinationsmuligheder, når en eller flere banestrækninger var sat ud af spillet på grund af sabotage. (Jernbanemuseet)



Jernbanenetet i 1977. Man lægger især mærke til, hvordan Fyn og Jylland er ribbet for sidebaner. Forbindelserne mellem en række byer og landsbyer er nu overladt til bilerne, og under den energikrise, som synes at skulle blive permanent, vil forbindelserne blive endnu dårligere. (Jernbanemuseet)

som har en langt ringere brændværdi end stenkul, og det var derfor meget store mængder, der skulle til. Der var brug for en ny industri i Danmark, og den var langsomt ved at vokse op.

Det var begyndt meget småt allerede i 1939, da nogle arbejdsløse begyndte at grave brunkul til eget brug. De ville gerne have billigt brændsel, og samtidig var de beskæftiget. Fra den første verdenskrig vidste man, hvor kullene lå, og de fleste steder lå de så tæt under overfladen, at det ikke var noget større problem at hente dem op, men der var sikkert ikke mange af de første arbejdere, som forestillede sig, at de havde lagt grunden til en storindustri, der krigen igennem skulle komme til at beskæftige mere end 5.000 mennesker, mens den langt mere arbejdskrævende tørveproduktion kom helt op på over 50.000.

Brunkul fandtes og findes kun i Jylland, og forekomsterne var koncentreret omkring byerne Herning og Brande. Det var her, den nye industri voksede op.

Til at begynde med blev kullene hentet op med greb og skovl og transporteret videre med trillebør og hestevogn, men fra foråret 1940 kom der for alvor gang i arbejdet. I lang tid var det stadig håndarbejde, og arbejderne strømmede til fra nær og fjern. Der blev anlagt veje ind i lejerne og nogle steder tipvognsspor, så kullene kunne transporteres fra lejerne til de nærmeste jernbanestationer, hvor de skulle læsses på åbne godsvogne. Arbejderne kom gående eller pr. cykel om morgenen, og mange af dem havde op til 30–40 km at cykle for at komme på arbejde, men efterhånden blev der lagt spor helt ud i områderne, og der blev indsat tog, der morgen og aften bragte og hentede arbejderne. Gravemaskinerne kom til og pumpeværker for at holde de dybe udgravninger fri for vand.

Efterhånden var der mange arbejdere, der foretrak at bo på stedet, så de sparede penge og tid på transporten, og der opstod hele små minebyer. Skure og barakker blev smækket op mellem hinanden, og bønderne lejede lader og staldbygninger ud. En ældre arbejder fortæller, at han og 6 andre i begyndelsen havde fået lov at overnatte på en landmands høløft, men henpå vinteren blev det alligevel for koldt, og de bad da om, der ikke kunne laves nogle bræddeskillerum inde i laden, hvor de havde mulighed for at varme en smule op, men landmanden mente ikke, at han

havde råd til at investere i sådan en ombygning, så det endte med, at de selv købte for 28 kr. brædder og lavede nogle båse, hvor de kunne få lidt varme. De havde nu mulighed for at have en rigtig seng stående, og det var selvfølgelig den rene luksus sammenlignet med høløftet.

Gamle havehuse og lysthuse var pludselig blevet penge værd, og udrangerede rutebiler og gamle jernbanevogne var eftertragtede. Kønt så det ikke ud, men man havde tag over hovedet og kunne holde den værste vinterkulde ude. Lidt efter lidt udviklede der sig små samfund, hvor man havde sine egne uskrevne love og en moral, der måske ikke helt svarede til den, der var gældende i de nærmeste byer. Det var en verden af hårdtarbejdende mænd, og man skulle være gjort af et solidt stof for at klare sig. Smugkroer og spillebuler havde gode dage og nætter, og der var adskillige mennesker, der tog derfra lige så fattige, som de kom, men der var også nogle, der sled sig til en formue, så de kunne realisere deres livsdrøm: Et husmandssted eller en lille gård. Der blev spillet hazard, og der var spillebuler, hvor politiet ikke vovede sig ind, med mindre man mødte mandsstærk op. Den enlige betjent havde ikke mange chancer. Han kunne næsten altid regne med, at lyset pludselig gik ud – på mere end én måde.

Livet blev levet, og det blev levet hårdt. Der var mennesker, der forstod at tjene penge på at opfylde alle slags behov. I snuskede skure og gamle rutebiler kunne man for betaling prøve at glemme den barske hverdag udenfor døren. Disse etableringer havde flot klingende navne som »Det gule palæ« og »Røde mølle«, men det var også det eneste flotte ved dem. Et hed »Hugormen«, og det var måske mere passende. Her kunne man komme i selskab med Miss Karup eller andre lige så fristende damer, der var villige til for en kort stund og passende betaling at få de støvede mænd til at tro, at der var andet her i verden end brunkul.

Ude i udgravningerne var livet farligt, og det blev kort for mange. Mændene gled ned i de dybe grave og druknede i bundvandet, andre blev begravet under tons af skridende sand eller jord eller kom i klemme under væltende maskiner, der holdt alt for tæt på de skøre skrænter. Arbejderbeskyttelse talte man ikke så meget om dengang. – Heller ikke landskabet værnede man. Jorden var ejet af husmænd



Arbejdetog i Søby. Der er ingen perron, og lokomotivet må køre baglæns den ene vej. Senere blev der etableret en »trekant«, så det var muligt at vende maskinerne. Personvognene er gamle. Læg mærke til, at vinduerne har påmalede mørklægningsstriber. (Foto: Johs. Rolsted)

og gårdmænd, som fik en afgift på 1 kr. for hver opgravet ton brunkul, og efterhånden blev disse landbrug mindre og mindre, så der til sidst kun stod stuehuset tilbage. Nogle steder forsvandt disse bygninger også helt. De blev jævnet med jorden, og stenene blev brugt som opfyld i de mudrede og opkørte veje, som var ved at tage livet af de stakkels heste, der i de første år skulle slæbe de tunge vogne inde fra

lejerne og ud til jernbanesporene. Man havde også i en periode brugt lastbiler til dette arbejde, men da dæk og slanger slap op, måtte hestene igen holde for. Mange steder fik man dog lagt tipvognsspor ud, men det var ikke af hensyn til hestene.

Jernbanetransporterne kom til at foregå fra stationerne: Filskov, Blåhøj, Brande, Thyregod, Fasterholt, Søby, Kølkeær, Nr. Kollund, Studsgaard, Kibæk, Trolhede, Herborg og Videbæk. De var alle DSB-stationer, og for privatbanernes vedkommende var det: Sdr. Omme, Sandet, Sdr. Felding, Muldbjerg, Grønbjerg og Ørnhøj.

Disse stationsnavne kom mange hundrede jernbanefolk til at kende under krigen, og før den tid havde mange af

dem aldrig hørt dem og anede følgelig heller ikke noget om, hvor de lå. Alle lejerne kom naturligvis ikke i gang samtidigt. Der skete en gradvis udnyttelse, og det samme var tilfældet med de spor, der blev lagt for at få vognene så langt ind i områderne som muligt. Det første spor blev lagt fra Brande til Ronum. Det var 7 km langt, og fra Brande-Herning banen blev der ført et spor ind i Søbylejerne. Fra Trolldhede station udgik Ejstrupsporet, der med sine 10 km var det længste.

På Sjælland foregik tørvetransporten især på Høng-Tølløse jernbanen, hvor der var lagt spor ud i Åmosen.

Når en by som Brande kommer til at præge dette kapitel, skyldes det, at den ret hurtigt blev centrum for brunkulstransporterne under krigen, og at den næsten blev et begreb for krigstidens lokomotivfolk. Det var ikke blot en station, man passerede på vejen, men det var en af de byer, man måtte regne med at blive forflyttet til, hvis man ville forfremmes, og der findes i dag lokomotivførere over hele landet, som har fået deres første forfremmelse via Brande.

Brande var i 1940 en lille by med ca. 3.000 indbyggere. Den lå på strækningen Vejle-Herning, og den var desuden forbindelsesstation til banerne til Grindsted-Bramminge og til Silkeborg. Den kan næsten betragtes som en generalnævner for et samfund i eksplosion, for hvordan skaffer en lille by pludselig husly og bospisningsmuligheder for hundreder af mennesker, og hvordan klarer et maskindepot den største belastning, noget maskindepot har været ude for i DSB's historie. Der var mange praktiske vanskeligheder, der skulle overvindes, men de blev overskygget af et kammeratskab og et sammenhold mellem lokomotivfolkene, som man aldrig før havde kendt. Uden det havde man simpelthen ikke kunnet klare den arbejdsbyrde, man blev stillet overfor. Det var ikke takket være love og bestemmelser, at man kom igennem disse år. Det var takket være et kammeratskab, der, når det gjaldt, satte sig ud over disse love for at hjælpe kolleger og for at løse en opgave, der var ved at sprænge alle rammer, og af hvis løsning et helt samfund afhang.

I det første krigsår transporterede DSB alene 474.290 tons brændsel. Året efter rundede man millionen, og i det sidste krigsår kom tallet op på over 2 mill. tons.

Det var nødvendigt at forflytte og udstationere hundreder af jernbanefolk, maskinerne blev tilskrevet andre depoter, og de blev udnyttet i en grad, at man undrer sig over, at de kunne holde til denne belastning. Endnu mere kan man måske undre sig over, at jernbanefolkene holdt til belastningen, som var så stor, at nutidens unge jernbanefolk vil have svært til at forestille sig den. Det var en tilværelse, der lå meget langt fra den, de fleste havde forestillet sig, da de søgte en god fast stilling indenfor statsbanerne. Familierne blev splittet, for forflytningerne ramte lige så godt gifte som ugifte, og boligsituationen var så vanskelig, at man ikke skulle regne med, at familien kunne flytte med de første år. Man levede adskilt i årevis og sås kun på fridage og i ferierne, hvis man da fik nogen. Man levede under så primitive forhold, at man i dag kan undre sig over, at jernbanemændene ikke sagde fra, men det gjorde de ikke. Tjenestemænd protesterede ikke dengang. Der skulle i hvert fald meget til. Man var opdraget til at udføre en ordre, og så kom det personlige i anden række. Selvfølgelig vidste den enkelte jernbanemand godt, hvor meget der afhang af ham, men det var ikke noget, man gik og brystede sig over. Man gjorde bare et stykke arbejde, der var tvingende nødvendigt for at holde samfundet i gang under de ekstraordinære forhold, krigen havde skabt.

Dansk Lokomotiv Tidende skriver den 20. februar 1943: – Alle ved, at f.eks. de midtjyske tørve- og brunkulsdistrikter efterhånden er blevet så tæt befolkede, at det er blevet lige så umuligt at skaffe en lejlighed som at krybe til månen. Vi har læst om arbejdere, der måtte bo i lysthuse for blot at have et sted at være. Ja, man har fornylig fortalt os om en lokomotivfyrbøderaspirant i Brande, som boede i en mindre ejendoms centralvarmekælder, hvor han lå på en madras på gulvet og måtte betale derfor. – Bladet omtaler, at der var folk, der indrettede værelser med fire senge og forlangte 2 kr. pr. person pr. nat, hvilket var en uhyrlig pris dengang. Dertil kom, at de fleste måtte betale 4 kr. om dagen i et pensionat for kosten, så der blev ikke meget tilovers, når familien skulle leve et andet sted. Hvis der var tale om forflyttelse uden ansøgning, fik de pågældende et tillæg for husførelse to steder, men det var alligevel svært for dem at få det til at løbe rundt.

De sanitære forhold var også mange steder dårlige.



DSB's arbejdshest, D-maskinen kommer her med et brunkulstog. Flere af godsvognene har de høje bremsehuse, hvor »bremseren« havde sin plads, før trykluftbremsen blev indført. Maskinen har endnu det store messingnummerskilt på røgkammerdøren. Da der blev metalangel, blev det senere fjernet. Frontlanternen er forsynet med en rørformet åbning, men pufferne har endnu ikke fået påmalet de hvide ringe. (Jernbanemuseet)

F.eks. var der ved krigens udbrud udstedt forbud mod at benytte de badeanstalter, der fandtes i de fleste remiser, og i en by som Brande var det lidt af en katastrofe, når man kom hjem efter at have kørt brunkulstog hele dagen. Per-

sonalet fandt selvfølgelig selv på råd og hentede varmt vand fra lokomotiverne, men der skulle gå to år, før administrationen blev klar over de forhold, man bød personalet, hvorefter forbudet blev ophævet.

I 1941 kan lokomotivfolkene få bevilget støvbriller til kørsel i lejerne, fordi de klager over, at de ikke kan se for støv og skidt, når de skal hænge ud for at orientere sig.

Mens den enkelte lokomotivfører sled for at få sit tog igennem trods forsinkelser allerede fra afgang, og fyrbøderne puklede for at holde damp på kedlen, havde lokomotivmesteren hjemme på depotet et sisyfos-arbejde. Han skulle skaffe lokomotiver, når der skete nedbrud på strækningen, eller lokomotiverne ikke kom hjem på grund af

sabotage eller forsinkelser, han skulle sørge for, at de kom på værksted, når lejerne var brændt af, fordi man ikke havde ordentligt lejemetal. Det var ham, der måtte høre på klagerne over, at man skulle fyre med det rene smuld, og det var ham, der skulle skaffe folk, når der manglede førere eller fyrbødere, som var blevet hængende på en eller anden station, fordi sporene foran dem var borte, eller fordi de ikke var kommet tilbage efter en fridag, da der ikke gik tog eller færge, og dertil kom, at han måtte være klar til at rykke ud med hjælpetoget med øjeblikks varsel, og det skete tit.

Tidligere lokomotivmester Frederik Honoré siger, at der var så at sige ikke en dag, hvor de ikke måtte ud og »pille« væltede vogne op.

Pensioneret lokomotivmester K. M. Scottmann Christensen kom til Brande i 1936, og på dette tidspunkt var der 19 lokomotivførere, 20 lokomotivfyrbødere og 1 lokomotivmester. – I 1944 var der 57 lokomotivførere. Tallet kunne dog svinge en del, fordi der skete stadige udskiftninger. Der var omkring 25 lokomotivfyrbødere, hvoraf flere kørte som førere, og så var der 65 håndværkere og ekstrahåndværkere. Mange af dem kørte som fyrbødere. Som en gammel lokomotivfører B. A. K. Jensen siger: – De fik lige »kakkellovnsprøven«, og så kom de ud på strækningen. I perioder var der også 2 lokomotivmestre.

På besættelsens første dag var der 12 lokomotiver stationeret i Brande. Der var 10 D-maskiner, 1 K-maskine og 1 G-maskine. Dertil kom 3 rangermaskiner, 2 Hs'ere og 1 F-maskine. Allerede i april 1941 var man oppe på 22 toglokomotiver og 3 rangermaskiner. Det højeste tal blev nået den 31. oktober 1942, da der var 26 maskiner, og da krigen sluttede var der 23. Fra april 1943 var der 7 maskiner fast i »brunkulsturen«. Det var hovedsagelig D- og G-maskinerne, der blev brugt til disse tog, selv om K-maskinerne også måtte holde for engang imellem, til trods for at de ikke var deciderede godstogsmaskiner. Depotet havde også en overgang en O-maskine, som ellers var beregnet til kørsel på kystbanen på Sjælland. Den blev for det meste brugt til hjælpetoget. Det var ikke ualmindeligt, at det var ude 3 gange i døgnet. Scottmann Christensen fortæller, at man somme tider var færdig kl. 2 om natten, og så blev man vækket igen kl. 5, fordi der var vogne, der var »kørt på

gulvet«. I mange af lejerne faldt der så mange kul af, at der efterhånden lå et hårdt lag ved siden af skinnerne, så vognene ligefrem blev løftet af. Der var også dem, der mente, at entreprenørerne spildte lidt rigeligt, da de selv fik de kul, der gik ved siden af. Der var et sådant pres på arbejdet, at man ofte måtte bruge ukyndige folk under rangeringen, og så blev der kørt lidt hårdt, så vognene hoppede af.

Jyllands Klondyke. . .

»At komme til Brande, det var som for guldgraverne at komme til Klondyke«, siger lokomotivfører Edmund Andersen, der i dag er 76 år. »Vi havde vel nok hørt om Brande, men mange af os anede da knap nok, hvor byen lå. – Jeg kørte S-tog i 1942, men jeg ville gerne være lokomotivfører, og så kom det med, at man kunne binde sig i nogle år til at køre brændsel i Jylland. Jeg søgte lokomotivførerplads i Brande, men det var noget jeg først talte meget med min kone om. Det var en alvorlig beslutning. Krigen havde varet et stykke tid, og jeg vidste, at det ville blive svært at finde noget at bo i, men vi blev så enige om, at jeg skulle søge derover, og hun skulle foreløbig blive i København.

Jeg var nu heldig, da jeg kom derover, for jeg kom til at bo i en af de barakker, man havde bygget bag lokomotivmesterboligen. Før jeg kom derover, boede mange af lokomotivpersonalet i gamle jernbanevogne, der var rigget til. Nogle var så heldige, at de kom til at bo i en 1. klasses vogn, hvor hver mand så havde en kupé. Det kunne jo gå om sommeren, men når fyrmanden glemte fyret en vinterdag, var det ikke noget rart sted at gå til køjs.

Sådan en barak er et lille samfund for sig. Vi havde »hyggeværrelset« og »brunkulsværrelset«. Det lå lige op ad fyret, og det startede man i. Der var så varmt, at sveden drev ned ad kroppen, og der lugtede sådan af brunkul, at man næsten ikke kunne være der, men efterhånden som man fik anciennitet, flyttede man så til bedre værelser, til »hyggeværrelset« eller til »pulterkammeret«. Jeg var ikke helt begejstret, da jeg fik tildelt et værelse, der blev kaldt »skidehuset«. Navnet skyldtes en kollega, som jeg en tid delte det med. Han slog nogle ordentlige knald, som kunne

høres gennem hele barakken. Det med ancienniteten spillede i det hele taget en stor rolle. Der var jo mangel på alt, hvad der hed lagner, pudevår, dynebetræk og håndklæder. Man havde lagenanciennitet, og man havde briksanciennitet. Man startede hele tiden fra bunden. Før krigen var det sådan, at man fik skiftet sine lagner og håndklæder, når de trængte til det, men det var svært nu. Vi kørte jo altid rundt med vore egne lagner. Vi havde dem i en aflang blikdåse, som blev kaldt bolchedåsen. På maskinerne var der nogle bøjler oppe over kedlen, hvor bolchedåsen kunne anbringes, så vi havde altid dejligt tørt sengetøj. Lokomotivpersonalet skulle i modsætning til togpersonalet altid bruge en del af sin fritid til at rede senge, når man kom til et fremmed depot. Det var en mærkelig ordning.

Værelserne var ikke store. Der var en seng og en briks. Den, der var kommet først, eller var ældste fører, sov i sengen. Jeg startede på briksen. Det var en læderbriks med en stor rund pølle, så der skulle nogen opfindsomhed til for at få opbygget et leje, man sov nogenlunde på. Han, jeg delte værelse med, havde en stor tyk dyne med, så han havde det altid for varmt om natten. Op med vinduet, og så kunne jeg ligge på briksen med mine tæpper og få træk i nakken. Jeg var somme tider helt skæv, når jeg skulle køre.

Nok var tingene besværlige, men vi havde et kammeratskab, som var helt legendarisk. For manges vedkommende holder det den dag i dag. Vi mødes af og til og spiller kort sammen. – Det var jo sådan, at vi samlede fridage sammen, for forholdene var efterhånden blevet sådan, at det ikke kunne betale sig at rejse hjem til København på en enkelt fridag, for vi vidste ikke, om vi kunne komme igennem, eller om vi kunne komme tilbage til tiden. Færgeruten over Storebælt var ofte indstillet, fordi englænderne kastede miner ned i bæltet. Farvandet skulle først undersøges, og hvis tyskerne ikke havde fået det gjort inden mørkets frembrud, ja så blev der ikke sejlet mere den dag, og så sad folk i Nyborg og Korsør og måtte vente til næste dag.

Vi sad tit på stuen i Brande og ventede på, at Struer-ekspressen skulle komme op fra Fredericia. Vi kunne som regel høre den, for der var gerne to D-maskiner for, men når vi så vidste, at der ikke havde været færgeforbindelse, kunne vi være helt sikre på, at det ikke varede længe, før mester stillede inde på stuen: Vi mangler en mand til

Blåhøj, vi mangler én til Ejstrupholm, to til Søby o.s.v. Der blev altid svaret: Den tager jeg, den tager jeg. Vi kørte for hinanden, så det var muligt at samle fridage sammen, og de skiftende mestre, vi havde, var meget flinke til at lægge tjenesterne sådan, at det kunne lade sig gøre. Vi skulle bare selv holdt styr på bytteriet, så de ikke stod og manglede folk til et tog. Helt reglementeret var det sikkert ikke, men det fungerede. Vi havde folk fra alle dele af landet, og de ville selvfølgelig gerne hjem på deres fridage.

Hvis jeg f.eks. havde fået en tur og skulle køre fra Brande til Esbjerg, og en Esbjergmand havde fået en tur, hvor han skulle ligge og køre oppe i lejerne i Søby, ja så byttede vi, for han kunne jo lige så godt komme hjem og sove hos lilleemor. Det skete også af og til, at vi byttede på krydsningsstationerne, så en mand kunne komme hjem igen samme dag.

Kørslen kunne være et slæb. Vi kørte med store tog og dårlige kul. For fyrbøderne var det et hårdt arbejde. Vi havde nogle G-maskiner, som vi brugte i de mindre lejer, hvor sporene ikke kunne tage de tungere D- og K-maskiner. Der var bygget kasser på, så der kunne være ekstra stor forsyning af brunkul, men der skulle bestilles noget. Der var ture, hvor der skulle lempes 7 tons kul ind i fyret, så den stakkels mand var våd af sved. Til sidst var der da også to mand med, én til at fyre og én til at lempe brunkul frem fra tenderen. Brunkullene blev blandet med stenkul, og nogle gange fik vi lidt briketter i, men godt var det selvfølgelig ikke. Der lå jo mange steder store briketlagre, som havde ligget der fra før krigen, men de blev også brugt op. Tyskerne kom og forlangte kul til deres store maskiner, og på et tidspunkt måtte vi også sende kul til Norge, så de kunne holde deres tog i gang.

Når banen Århus–Padborg var sprængt, kom tyskerne jo ind over Brande med deres tog. Vi havde nogle strækninger med meget dårlige sveller, hvor man kun måtte køre 30 km, men det tog de ikke hensyn til. De kørte bare til med deres store 5-koblede maskiner.

Brande var et sted, hvor kollegerne kom og gik. Der var en stadig udskiftning, så vi lavede noget, vi kaldte »lagkageforeningen«, hvor vi samledes til fest hver gang en mand skulle rejse, men det gik tit på, så vi blev efterhånden trætte af lagkagerne. Det blev smørrebrød med øl og snaps i stedet

for. Det kunne være svært for ham, der skulle rejse, at skaffe en halv flaske snaps, men vi havde nogle gode forbindelser ude i lejerne, hvor man kunne skaffe den slags. Vi havde også et godt forhold til den lokale befolkning. Vi havde idrætskonkurrencer med dem, og vi lavede revyer med sange, som gjorde megen lykke.

Ude i lejerne kom vi også til at kende folk. Det var et hårdt arbejde, og der blev tjent penge, men der var også mange, der mistede dem lige så hurtigt. Der blev spillet på sekseren eller lydløs poker, som de kaldte det, og der var mange ugelønninger, der ikke nåede længere end til spillebulerne. Vi startede f.eks. fra Brande kl. 6 om morgenen til Søby, og så var man der i 8 timer. Vi skulle rangere vogne sammen og køre dem til vægten, inden man kunne drage af med hele trækket. Om eftermiddagen kørte en anden maskine så derud, og igen en om aftenen. Når vi kom til Brande med vognene, måtte vi tit holde udenfor stationen, fordi der ikke var plads derinde, før et eller flere tog var sendt af sted. Det betød forsinkelser det meste af tiden for togene, som blev sendt til Vejle og Horsens, hvor kullene blev omladet i skibe, som sejlede dem til Sjælland. Det var ikke små mængder, der var tale om. I 1942 blev der f.eks. fra januar til maj læsset 50.000 vogne med brunkul, og året før var det 23.000 i den samme periode. Det siger lidt om de store produktionsstigninger. I maj 43 blev der i tørvemoserne læsset 17.000 vogne, og det var 9 gange så mange som året før.

Om sommeren var der enormt beskidt ude i lejrene. Alt var brunt, og vi havde støvbriller på for at beskytte øjnene. Jeg kan huske en familie, der boede i nogle skure lige op ad banen. De fik et barn om året i den tid, vi var derude. Hun hængte hvidt tøj til tørre om morgenen, men det var brunt, før det var tørt, sådan støvede det. – Der, hvor vi kørte ned til vægten, lå et marketenderi, som vi kaldte »Pigernes kro«. De serverede kaffe, te og varme pølser for arbejderne, og de kom hen til os på maskinen for at få varmt vand, så de selv var fri for at fyre op. I vandet fra maskinerne var der nogle store hvide klumper. Det var et middel mod kedelsten, der hed Nalko, men det har vel ikke smagt allerværst, for de kom stadig efter vand. Bagved rummet, hvor de serverede, var der et mindre rum med nogle køjer, hvor folk sov i flere etager. Det var en værre lopperede. Om

sommeren støvede det, og om vinteren var det et ælte, som man næsten ikke kunne komme igennem.

Det var hårdt om vinteren at køre derude, for vi måtte jo køre baglæns den ene vej, og når man kører med tenderen forrest og bagejlet nede, kan man kun se noget, hvis man hænger ud af sidevinduet, så det var med at binde halstørklædet godt fast op over kasketten og ned under hagen. Så en dag foreslog en lokomotivfører, at man bare kunne lave en »trekant«. Det var et stort areal, hvor man kunne vende lokomotiverne ved at rangere dem frem og tilbage over tre sporskifter, en meget simpel løsning, men den kunne man selvfølgelig ikke bruge, da det var en fører, der havde foreslået den, men et halvt års tid efter kom det samme forslag fra en ingeniør, og så var det genialt.

Vi mærkede ikke meget til sabotagen, for transporterne kom kun over Brande, når der var sprængt andre steder, men lokomotivmesteren gjorde, for han måtte ud med hjælpetoget, og vi andre måtte selvfølgelig også tage vores tørn, når der skulle køres, men direkte var vi ikke ude for noget. Vi måtte selvfølgelig ligge over mange gange, hvor vi hverken kunne komme frem eller tilbage. Jeg husker en dag, hvor vi var på vej til Esbjerg, men vi nåede ikke længere end til Bramminge, så måtte vi gå tilbage til Fredericia, for alt var væltet i Esbjerg: Vandtårnet og kommandoposterne, og i Skjern havde man kørt en rangermaskine ned i drejekivegraven. Vi havde to tyske soldater gående for at passe på remisen i Brande, men de stod det meste af tiden og varmede sig inde ved sandovnen. Da mester fortalte dem, hvad der var sket, styrtede de ud og stod og holdt øje med vandtårnet, som om de mente, de kunne forhindre det i at blive sprængt.

Rejserne hjem på fridage var selvfølgelig et problem, og i krigens sidste måneder var det helt galt. Der gik jo ingen persontog. Jeg var en dag startet med en slæber fra Brande til Fredericia. Der havde jeg regnet med at kunne nå en anden slæber, der skulle til Nyborg, og jeg sprang alt, hvad jeg kunne gennem tunnelen, men da jeg kom op på peronen, begyndte han at køre. Jeg sprang på en pakvogn og kom indenfor. Der var stablet pakker helt op under loftet, men jeg fik mig gravet igennem, gal i hovedet og spurgte pakmesteren, hvorfor han kørte før tiden. »Du mener vel efter tiden«, svarede han, »for det her er toget fra i går. Vi



Forfatterens far på en af de små G-maskiner i Søby under rangering. Disse maskiner blev hovedsagelig anvendt i de mindre lejer, hvor sporene ikke kunne tage D-maskinerne. (Ukendt fotograf)

har holdt her et døgn, og det er ikke sikkert, vi kommer igennem, for der er flere sprængninger på Fyn.« – Da vi kom til Odense kom togføreren og sagde til os, at vi skulle gå over og tage et andet tog. »Nu kommer ham, der er kørt i dag. Han er lige bagved os, og vi har ikke mere damp, så vi bliver her.« Det siger lidt om toggangen i de dage.

Vi måtte også ud og køre de tyske tog engang imellem. Jeg kan huske engang, da der kom en transport til Brande. Den tyske maskine kunne ikke mere, og så ville de have en maskine, der kunne køre videre. Den ene mester kom ind på stuen og sagde: »Så gutter, nu er det med at gå under jorden. Den tyske officer står inde hos mester Stenbæk og vifter med sin revolver. Han vil have den maskine, og det skal være nu.«

På stationen holdt en slæber, der skulle til Silkeborg. Den blev kørt af en gammel fører, der hed Thorkild Han-

sen, og han sagde, at han godt ville køre til Skjern. Her skulle der så komme en tom maskine fra Struer, og den skulle køre transporten nordpå. Maskinen fra Brande kunne sådan set godt have fortsat, men når der skulle skiftes så ofte, skyldtes det, at maskinerne gik i nogle bestemte løb og skulle være tilbage i depoterne til nogle andre tog. Det var i sig selv svært nok at holde maskinerne i de faste løb på grund af forsinkelserne. Da lokomotivpersonalet fra Struer kom til Skjern og fik at vide, at det skulle videre til Esbjerg og derfra tilbage til Struer, sagde føreren, at han kun ville køre til Varde. De havde da kørt i mange timer og ville have den hviletid, de havde krav på. Officeren trak sin revolver og begyndte at true, men lokomotivføreren fra Struer gik ind på stationen og lånte telefonen. Han ringede til Struer, og her blev han stillet om til en tysk jernbanemand, og den unge transportofficer med revolveren blev kaldt til telefonen. Han bestilte ikke andet under samtalen end at slå hælene sammen og sige »Jawohl«, og han fik mere og mere sved på panden. Lokomotivfolkene kørte ikke længere end til Varde, hvor andre så måtte overtage maskinen.

B. A. K. Jensen var også en af de førere, der havde måttet tage turen til Jylland for at få den eftertragtede forfremmelse. Han havde først været i Padborg et stykke tid men kom så til Brande, mens familien stadig var i København. Han fortæller som et lille træk om det strålende kammeratskab, at man ofte var ude for, når man endelig kom tilbage til Brande efter et par fridage, at kammeraterne havde gjort ens maskine klar, sørget for at den holdt for toget, – om det så var lommebog og køreplan, alt var der sørget for. Det var bare at stige op og køre. Man vidste som regel ikke, hvad man skulle køre, når man kom tilbage efter et par fridage.

–»Togene havde navne. Dem til Sandfeldt og Ronum hed aldrig andet end »Nærtrafikken«. Til Blåhøj var der »Tørvevtrilleren«. Vejletoget hed »Fjordpilen«, og til Herning var der et, der hed »Fedtpilen«. Det skyldtes, at kollegerne, der kørte det, skulle købe bl.a. fedt på slagteriet for os.

Vi snakkede selvfølgelig meget om risikoen dengang. Vi diskuterede, om man skulle køre hurtigt eller langsomt for at slippe godt over, hvis der skete noget, og det blev vi aldrig enige om. Vi betragtede sabotagen som en nødvendighed, selv om vi selvfølgelig ikke var glade for, at det var

os, det gik ud over i første række. Man var beklemt, når man kørte med en anelse om, at der kunne ske noget, og det gjorde vi tit, for mange gange var der folk, der spurgte os ud om afgangstiderne, og hvad vi kørte med o.s.v., og selv om vi havde sagt, at vi udelukkende kørte med brunkul, kunne man aldrig vide sig sikker, for planerne blev ofte ændret i sidste øjeblik, så der blev byttet om på togfølgen. Det var meget almindeligt, at tyskerne holdt en transport tilbage og sendte et dansk tog af sted i stedet for. Heldigvis havde sabotørerne gode forbindelser på stationerne, ellers kunne de ikke have været så effektive, og nu kom det os til gode, når vi blev sendt af sted i stedet for en transport, som de måske var ude efter. Det var jo mange gange jernbanefolk selv, der lagde bomberne, ellers havde det slet ikke kunnet lade sig gøre. Tyskerne lagde ikke skjul på, at de mistænkte jernbanefolkene, og det opdagede vi, når vi f.eks. gik i stå, fordi der var sprunget en luftslange. Det var ikke rart at klatre ned fra maskinen og gå langs toget for at se, hvor det var galt, for det foregik tit med en bevæbnet tysker som ledsager. – Det skete også, at vi fik tyske jernbanefolk med på maskinerne. Det hed sig, at de skulle på strækningsindøvelse, men vi var nu ikke altid sikre på, at det var lokomotivfolk, for mange af dem var bevæbnede. En dag havde vi aftalt, at vi skulle se, hvor meget lokomotivfører, der var i ham, vi havde med, og mens jeg afledte hans opmærksomhed et øjeblik, tog fyrbøderen sin skrue-nøgle og smadrede et vandstandsglas. Første gang man hører sådan et glas gå, bliver man bange. Det giver et ordentlig knald, og skoldende damp står ud med 12 atm. tryk. Tyskeren blev så panikslagen, at hvis vi ikke havde haft sidesejlet på, var han sprunget af i farten. Han havde aldrig været lokomotivfører, men hvad han skulle, fik vi ikke at vide.

Vores store problem var rejserne hjem. Efterhånden var der så mange mennesker med de få tog, der gik, at de stod inde på toiletterne og mellem vognene, og til sidst var der jo slet ingen persontog. Jeg har flere gange været ude for, at jeg ikke kom længere end til Glostrup, og så måtte jeg gå resten af turen til Vanløse langs skinnerne. I mørke var det ikke nogen rar tur.«

Det med at komme hjem på fridage, gik man selvfølgelig meget op i, og alle kneb blev taget i brug, når de normale

forbindelser svigtede, og det gjorde de som sagt tit. Svend Tønder Petersen fortæller, hvordan han og nogle kolleger kom til Struer på en fridag. De havde sparet dage sammen, og nu skulle de af sted, men der var ingen tog. – »Vi var syv, og så fandt vi ud af, at en af os skulle agere syg. Det var en fører, vi kaldte Peter Amerika, og han meldte sig så syg. Mester vidste godt, at han ikke var mere syg, end vi andre var, men han rekvirerede en ambulance, for han syntes også, at vi havde fortjent at komme hjem. Falckmanden rystede lidt på hovedet, da han så, at patienten nødvendigvis måtte ledsages af 6 mand, men han tog os med. Vi punkterede 10 gange på turen. Vi havde kun et reservehjul, så vi måtte lappe adskillige gange, men vi var jo nok til det, og til sidst fik vi da et andet hjul i Herning. Vi havde en udmærket tur, men de lurede jo lidt derhjemme, da der steg 7 mand ud af ambulancen. Der var også nogle, der lånte en skinnecykel for at komme hjem, men det var for farligt, for man risikerede, at der lå bomber på sporet, og så havde man ikke en chance. Man kunne også blive kørt ned bagfra af et tog, man ikke havde hørt.

Vi gjorde også meget for at få tiden til at gå, for vi havde mange fritimer ind imellem. Der blev spillet skak og kort i den helt store stil, og så havde vi et stykke jord, hvor vi dyrkede tobak. Vi tørrede bladene ved fyret, og så hældte vi sveskesovs på. Vi var jo allesammen håndværkere, så vi havde selv konstrueret og bygget en skæremaskine, så vi kunne findele tobakken, som vi brugte ude i lejerne til at bytte med, når vi skulle have snaps til lagkageforeningen.«

Lokomotivmester E. Møbius Nielsen begyndte i Brande som lokomotivfyrbøder og blev senere lokomotivmester. »Jeg husker også kammeratskabet og sammenholdet. Det hed sig, at der var lokomotivførermangel, men det mærkede vi aldrig noget til. Der var altid folk, der ville køre, og der var ingen, der tog det så tungt med overtid. Jeg var aldrig bange, når togkontoret i Herning ringede og bestilte særtog. Jeg kunne roligt sige ja, for jeg vidste, at der altid var nogen, der ville køre, selv om de egentlig skulle have haft fridag.«

Møbius Nielsen forstod udmærket det kørende personales problemer og vanskeligheder. Han havde selv gjort hele turen med. – »Jeg kan huske en juleaften, mens jeg kørte som fyrbøder. Det var et af de første krigsår, og jeg

kørte med en ældre fører, der hed Mikkelsen. Det var meningen, at vi skulle overnatte i Bramminge, og familien måtte holde jul hjemme uden os. Jeg havde fået den idé, at jeg den aften ville på hotel og spise. Jeg ville ikke stå med de tørre klemmer eller med en middag, jeg selv skulle røre sammen, men Mikkelsen ville ikke med. Det var for dyrt, syntes han. Vi kørte maskinen i hus, og jeg gik op og vaskede mig. Da jeg kom tilbage, stod Mikkelsen ved gasblusset med sin gryde og rørte rundt. Han havde sovs og kartofler med, og der var vist også en høne eller and. Det hele var i hvert fald blandet sammen, og det stod han nu og varmede. Glædelig jul Mikkelsen, nu går jeg på kro. Vi havde været i Bramminge nogle dage i forvejen, og jeg havde da spurgt værten på hotellet, om jeg kunne bestille en julemiddag, og det kunne jeg godt. Vi var som sædvanlig bagefter, og de sad og spiste, da jeg kom. Der var værten og hans kone og et par børn. Så var der en servitrice, en stuepige og en handelsrejsende, der ikke kunne komme længere den aften. Jeg tør nok sige, at det var den bedste julemiddag, jeg fik under hele krigen. Der var gås og hvad der hørte til. Vi fik eksportøl til, og bagefter var der rigtig kaffe. Værten havde ovenikøbet »rigtige« cigarer og et glas cognac til, så det blev en festaften, hvor vi helt glemte, at der var krig udenfor, og da jeg senere ville betale ham, sagde han: Det får du ikke lov til. Det her var min omgang, og det skulle jeg nok ikke have fortalt Mikkelsen, da vi kørte hjemad næste morgen.

Det med maden var i det hele taget et kapitel for sig. Mange fik den sendende hjemmefra, og andre blev sande mestre i selv at lave mad. Man gik meget op i at skaffe de rigtige varer, men det var selvfølgelig ikke altid lige nemt. Jeg så en dag en fører, der skulle lave boller i carry, og han havde fundet ud af, at i stedet for at stå og lave en masse små boller, var det nemmere at købe nogle meter medister, som han så smuttede farsen ud af i passende klumper. Det smagte udmærket.

Jeg kendte som alle kollegerne vanskelighederne med de dårlige kul, og det er da ingen hemmelighed, at vi af og til organiserede en briket fra beredskabslageret for at få ordentlig fyr på, men de slap jo også op. En hegnspæl og nogle brædestumper kunne også køre underværker, men vi holdt tit i lange tider for at samle damp for at klare

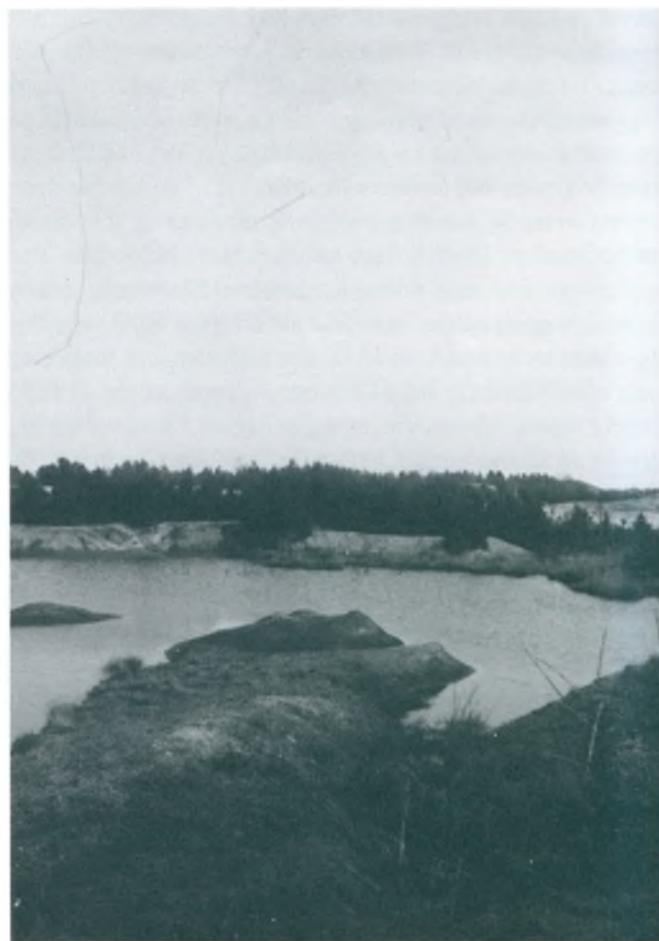
bakkerne. En dag holdt vi i Laurbjerg, og jeg skulle ind på pissoiret. På væggen var der skrevet med store bogstaver »Ned med Hitler og stationsforstanderen i Laurbjerg«. Der var åbenbart én der mente, at man ligeså godt kunne få luft for alle sine antipatier, når man alligevel havde gang i pensel og maling.

I begyndelsen boede jeg i Århus, men selv om der ikke var ret langt, kunne det godt tage sin tid. Vi var en dag på vej hjem til Århus, og første del af turen foregik i en godsvogn, en såkaldt kovogn. Der var ikke noget at sidde på, så vi havde siddet på det snavsede gulv. Vi var flere rejsende, og i Skanderborg fik vi at vide, at toget ikke kom længere på grund af sprængninger. Vi besluttede så at gå det sidste stykke vej. Der var et par og tyve kilometer, men det gik udmærket, og selvfølgelig var vi trætte. Der var en ung pige med, og hun gik til sidst på de bare fødder. Hun havde slidt skosålerne helt igennem. Vi var i ganske godt humør, og det eneste, der ærgrede os, var, at da vi var lige udenfor Århus, kom vores tog dampende. Da havde man fået skinnerne i orden igen.«

Den generation, der oplevede krigen, vidste naturligvis, at der blev gravet brunkul og tørv, og man rasede over det elendige brændsel, der ødelagde fyr og skorstene, gav løbesod og lugtede så gennemtrængende, at det var næsten umuligt at få lugten ud igen, men man havde varme, og hvem turde næsten tænke på, hvordan man skulle have klarat 4 krigsvintre og et par efterfølgende, hvis man ikke havde haft dette brændsel. Tusinder af gamle mennesker og spædbørn ville have været bukket under for kulden. Hospitaller og virksomheder havde måttet lukke, for de forsyninger, der kom fra Tyskland, ville ikke mere end lige have kunnet holde de aller mest nødvendige funktioner i gang, herunder jernbanetransporten. Vi ville have været i samme situation som beboerne i de tyske byer, hvor man måtte fælde træerne i parker og haver og klare sig med træ fra de sammenstyrtede huse, men alligevel er det sikkert de færreste, der ved noget om den kæmpeindsats, der blev gjort gennem de lange år. Det er de færreste, der ved, hvad der ligger af fysisk slid enten i bagende sol eller i silende regn med mudder og pløre, eller i flygende sne for at vriste hver skovfuld kul løs, og det er de færreste, der kender de vilkår, man bød hundreder af lokomotivfolk i de 5 år. Man

fik sine kul, og man havde af gode grunde ikke oplevet at stå på et lokomotiv med smeltet sne løbende ned langs halsen og ned ad kroppen under en uniform, der var genneblødt og med øjne, der smertede af piskende sne, så man næsten ikke kunne se frem for sig. Var den lille hvide prik man af og til så, en ledvogters lygte, som sagde, at der var fri bane, eller var det frontlyset på et lokomotiv, der ved et uheld var kommet ind på samme spor? Det var en tilværelse, der sled på folk både fysisk og psykisk, og det måtte mange lokomotivfolk erkende efter krigen. De havde givet, hvad de havde i sig, og mange af dem gik på pension længe før tiden.

Når man i dag kører med toget mellem Brande og Herning og sidder mageligt tilbagelænet i sin kupe, kan man se et mærkeligt månelandskab med store søer med dødt, stillestående vand, omgivet af store sandbanker, hvor en sparsom vegetation er ved at kæmpe sig frem. Hist og her står en gammel gravemaskine, der er ræverød af rust, og andre steder ligger rester af skure og hytter. Det er hvad der er tilbage efter en af de mest enestående epoker i hedens historie. Den begyndte i 1940, og den ebbede først helt ud i 1968. Kulbrydningen til opvarmning af private hjem fortsatte 5 år efter krigen. Først da var der så store forsyninger, at man kunne gå helt over til udenlandsk brændsel, og det blev så el-værkerne, der var interesseret i brunkullene, men også her fik eventyret en ende. I 1968 var det som sagt helt slut, og nu ligger landskabet tilbage og sunder sig oven på den voldsomme omvæltning, det har været ude for, men om nogle år ligger her en smuk naturpark, hvor man kan færdes uden risiko for kviksand og jordskred, – og kun 57 mindsten vil fortælle om folk, der satte livet til, for at Danmark ikke skulle fryse i de 5 år, som måske til den tid blot er nogle få linjer i en historiebog.



Der, hvor tusinder af mænd sled for at skaffe det frysende Danmark brændsel, er en smuk og særpræget naturpark ved at vokse op. Det jyske Klondyke er ved at blive rekreativt område. (Forfatterens Foto)

Sabotagen – det tveæggede sværd . . .

Jernbanesabotagen er vel den del af modstandskampen mod tyskerne, der udadtil betragtes som det væsentligste bidrag i den fælles kamp mod nazismen, og det er sikkert også den indsats, som har været mest omdiskuteret og underkastet den mest kritiske belysning, da resultaterne ligesom skulle gøres op.

Rektor Aage Trommer beviser i sin afhandling »Jernbanesabotagen i Danmark«, at den overhovedet ikke fik nogen betydning for »den store krigs« forløb, idet de forsinkelser, der opstod i Danmark som følge af jernbanesabotagen ikke fik nogen indflydelse på tilførslen af tropper og materiel på de forskellige fronter. Naturligvis satte denne bog sindene i bevægelse og bragte følelserne i kog ikke mindst hos tidligere modstandsfolk men sandelig også hos de lokomotivfolk, som havde sabotagen direkte inde på livet. Den dag i dag er harmen stor blandt mange af dem, der stod på maskinerne dengang, men man bør retfærdigvis medgive Aage Trommer, at han ikke et øjeblik benægtede den moralske og politiske betydning, jernbanesabotagen havde, og det er vel også den målestok, der bør bruges.

Der kan ikke være tvivl om, at den skabte stor usikkerhed og forvirring hos tyskerne, idet de aldrig kunne regne med regelmæssig transport, og den kostede dem også dræbte og sårede samt ødelagt materiel, selv om der naturligvis var tale om nålestik i forhold til de tab, de led andre steder. Endelig bandt den også store troppestyrker, som kunne have været brugt andre steder til noget mere produktivt,

hvis man overhovedet kan tale om noget produktivt i forbindelse med en krig.

At den ikke fik nogen indflydelse på »den store krig« er mindre væsentligt. Dens resultater bør gøres op indenfor vor egen lille krig. I enhver krig vil der være adskillige, endog særdeles massive indsatser af både mennesker og materiel, som ikke får nogensomhelst betydning for det endelige forløb. Det er en del af krigens tåbelige lov. – Jernbanesabotagen var her og nu, og det er under den synsvinkel, den må betragtes.

I 40'erne var jernbanerne livsnerverne i hele Europas transportsystem, og tyskerne var i høj grad afhængige af dem. Det var tilfældet både indenfor Tysklands egne grænser, og det var tilfældet i alle de besatte lande. Derfor blev de krigsmål fra den første dag, og i et besat land stiller de modstandsbevægelsen overfor en svær opgave.

Enhver modstandsbevægelses opgave er at skade fjenden så meget som overhovedet muligt, og så længe der er tale om rene fjendtlige anlæg eller virksomheder, som arbejder for fjenden, er problemet ikke så stort. Det bliver straks større, når der er tale om anlæg f.eks. banerne, som landets egne borgere også er afhængige af.

Den danske modstandsbevægelse var fuldt ud klar over, at banerne var livsnødvendige for at holde samfundets vigtige funktioner i gang, og det var da også en af grundene til, at man søgte at rette aktionerne direkte mod de tyske transportere i stedet for at indlede en omfattende ødelæggel-

se af f.eks. sikringsanlæg og sporskifter på stationerne. En sådan ødelæggelse ramte i lige så høj grad eller måske endnu mere den danske trafik, fordi der var ingen tvivl om, at tyskerne nok skulle få presset deres transportere igennem, så snart der var etableret blot den ringeste mulighed for passage. Ved at rette sabotagen mod de enkelte transportere opnåede modstandsbevægelsen også en direkte ødelæggelse af tysk materiel. Sabotagen var i sandhed et tveægget sværd, som skulle anvendes med omtanke. Modstandsbevægelsen selv havde også brug for banerne til transport af våben, og situationen var den i slutningen af krigen, at man ikke turde stole på jernbanetransporten men måtte transportere våbnene ad de langt farligere landeveje eller med de langsomme småskibe.

Det bør nævnes, at da sabotagen endelig kom i gang i Danmark, var indstillingen til den positiv, i langt de største kredse, og det til trods for, at den også for danskerne var en alvorlig gene. Der hørtes aldrig bitterhed eller harme over, at man f.eks. måtte vente i timer for at komme med toget. Det var vanskeligheder, man tog med i den kamp, der var ved at tage form.

At sabotagen var længe om at komme i gang i Danmark er ikke helt rigtigt. Den begyndte allerede i april 1940, altså i besættelsens første måned, men det var i form af små enkeltaktioner uden ledelse eller organisation bag sig. Der var tilfælde af overskæring af tyske telefonledninger, knuste ruder, gennemskårne bildæk, sukker og gummi i benzintankene på tyske biler, og det var almindelig kendt, at nogle arbejdere blandede sukker i cementen til de befæstningsanlæg, som omgående blev sat i gang. Der var adskillige brande i tyske halmvogne, og der var godsvogne, der blev dirigeret til forkerte stationer. Unge mennesker gav tyskerne forkerte anvisninger, når de spurgte om vej. Alt sammen nålestik, der meget tydeligt fortalte, at danskerne ikke hilste værnemagten velkommen.

Som omtalt i indledningen var der allerede den 9. april rygter om, at der havde været sand i olien på det tyske pansertog, der skulle køre fra Padborg mod Fredericia, men der foreligger ikke noget bevis her. Rygterne kan imidlertid tages som et udtryk for, at tanken om sabotage allerede var sået hos nogle fra den første dag.

Den 20. maj omtales den første formodede sabotage mod

en tysk flyvebåd, og her er ikke blot tale om rygter. Den 1. juni falder den første dom for sabotage. Det drejer sig om smedelærling Aage Vagn Poulsen, der ved en tysk krigsret bliver idømt 6 års fængsel for tyveri af et tysk maskingevær, og tyskerne udtaler i dommen, at han burde have været idømt dødsstraf, men man havde set bort herfra, fordi den 17-årige efter sin åndelige og moralske udvikling ikke kunne anses for fuldtud ansvarlig. Set fra et dansk synspunkt var der næppe noget i vejen med hans åndelige eller moralske udvikling, men det var ikke populært at gøre modstand på dette tidspunkt, og i en ledende artikel i Politiken den 21. september 1940 finder man følgende:

»... Der er igen forekommet nogle tilfælde af sabotage, og følgen er, at nogle tåbelige unge landsmænd vil blive idømt hårde straffe. Det kan ikke understreges stærkt nok, at sådanne handlinger intet har med patriotisme at gøre, men er direkte skadelige for landet. Og der kan ikke advares stærkt nok mod at foretage handlinger af den karakter – og mod at lytte til provokatører, som tilskynder dertil«, og lederen slutter med at henvise til kongens ord af 9. april om korrekt og værdig optræden.

Pressen var fra den første dag underkastet censur, og det kan uden en grundig undersøgelse være svært at fastslå, hvad der var påtvunget, og hvad der var de enkelte redaktørers personlige mening. Der var i hvert fald mange ledende artikler, der var holdt i langt skarpere vendinger, end det måske var nødvendigt, og kongens og regeringens ord bliver gang på gang draget frem, når enkeltpersoner pludselig føler trang til at følge deres inderste overbevisning.

Som et modstykke til denne avisleder er det ganske interessant at se en løbeseddel, som »Studenternes Efterretning«, som organisationen hed dengang, udsender i november måned. Den omfatter »10 bud«, som er skrevet af gymnasieeleven Arne Sejr:

1. Du må ikke tage arbejde i Tyskland eller Norge.
2. Du skal lave dårligt arbejde for tyskerne.
3. Du skal arbejde langsomt for tyskerne.
4. Du skal øgelægge vigtige maskiner og værktøj.
5. Du skal ødelægge alt, hvad der gavner tyskerne.
6. Du skal forsinke alle transportere.
7. Du skal boykotte tyske og italienske film og blade.

8. Du må ikke handle hos nazister.
9. Du skal behandle landsforrædere efter fortjeneste.
10. Du skal værne enhver, som forfølges af tyskerne. Vær med i kampen for Danmarks frihed.

Det var rene ord for pengene, og der skulle gå endnu lang tid, før de i organiseret form blev ført ud i virkeligheden, men de indeholdt faktisk alle de elementer, der blev baggrunden for modstandsbevægelsen.

Det var foreløbig de mange små enkeltmandsaktioner, født i det belejlige øjeblik, der var tale om, og indenfor statsbanerne opdagede mange ansatte, at der var mange muligheder for at genere værnemagten. Mange stationsarbejdere og portører fjernede eller ændrede sedler på godsvogne, bestemt for værnemagten, så vognene havnede alle andre steder end på deres bestemmelsessted. Krigen igennem kendte alle banefolk til de mange godsvogne, der i uger og måneder stod rundt omkring på ladespor uden at nogen vidste, hvor de skulle hen, eller bekymrede sig om det.

Det er ikke denne bogs opgave at skildre jernbanesabotørernes arbejde. Det er gjort mange andre steder. Opgaven her er at skildre, hvordan lokomotivfolkene oplevede de 5 års besættelse og herunder naturligvis jernbanesabotagen, som mere end noget andet skulle komme til at præge deres tilværelse. Derfor er det uundgåeligt at komme ind på enkelte aktioner, hvor en lille gruppe mennesker i deres kamp mod nazismen måtte foretage handlinger, som de vidste kunne komme til at koste landsmænd livet, – landsmænd som respekterede dem og som havde den samme indstilling til fjenden, men som var kommet i den situation, at de var tvunget til at hjælpe denne fjende.

Allerede året efter at den første bane i Danmark var taget i brug, fik den militær betydning. Det var i 1848 under krigen i hertugdømmerne.

Den 28. marts marcherede soldaterne ud fra Sølvgades kaserne (det nuværende generaldirektorat) til den nye banegård på Vesterbro. Herfra kørte de med toget til Roskilde. Banen gik nemlig ikke længere, og turen til Korsør foregik pr. hestevogn. Fra Korsør blev de sejlet til Flensborg, så det var en transport, der tog sin tid.

Også i den næste krig, i 1864 mod Prøjsen kom banen til at spille en rolle, eller banerne, for nu var der flere af dem.

Den sjællandske bane var forlænget til Korsør, så soldaterne slap for den lange hestevognstur. I Jylland var jernbanebyggeriet i fuld gang, også under krigen, og disse baner kom til at spille en stor rolle under kampene. Det var nu muligt at få soldater og forsyninger frem langt hurtigere, end det tidligere havde været tilfældet. Som bekendt kunne den danske hær ikke modstå presset fra den overlegne prøjsiske armé, og den 5. februar måtte danskerne rømme Dannevirke, en beslutning som var et chock for befolkningen, og den 18. april faldt Dybbøl. Nederlaget var en kendsgerning, og de danske tropper trak sig nordpå. Dele af hæren blev pr. bane transporteret via Langå, Viborg til Skive, hvor de foreløbig skulle blive, og for at forhindre prøjserne i at bruge jernbanemateriellet blev lokomotiverne og vognene sat ned i gruset, og jernbanefolkene gik i gang med at afmontere lokomotivernes plejl- og sidestænger, excentrikker og cylinderlåg, så de ikke kunne køre. Tropperne tog videre til Mors og tog lokomotivdelene med sig. Der gik dog ikke mange dage, før der kom ordre til, at tropperne skulle sydpå for at møde fjenden omkring Vejle-Fredericia, og jernbanefolkene måtte montere lokomotiverne igen og sætte vognene på sporet. Der blev indkaldt ekstra mandskab til dette arbejde, for det hastede, og togene kom af sted, men de kom ikke længere end til Viborg og Rødkærsbro, før der blev givet kontraordre. Som under alle krige var forvirringen stor, og hele sabotagearbejdet blev nu gjort om igen. Maskindelene blev overgivet til militæret og havnede til sidst i København.

Det ville den tyske general Vogel von Falkenstein ikke finde sig i, for han skulle også bruge banerne til sine tropper, og han forlangte delene udleveret omgående. Samtidig havde han givet ordre til, at sporene skulle brydes op flere steder, og at broen over Gudenåen skulle sprænges i luften. Det skete også, og generalen truede med flere sprængninger, hvis danskerne ikke gav efter. Det gjorde de, og i slutningen af juni var banen atter i drift. Allerede dengang kendte tyske generaler terrortaktikken. Broen over Gudenåen blev 79 år senere sprængt i luften, men denne gang var det af danske sabotører. Der var nu 3 broer, hvoraf den ene var den, der havde været sprængt af tyskerne i 1864. De blev alle tre sprængt i luften, og al jernbanetrafik var lammet i mange dage.

Det skete som sagt i 1943, og da var jernbanesabotagen i fuld gang. Kontakterne med England var skabt, og folkestemningen var sådan, at der var god grobund for sabotagen.

Den spirende modstandsbevægelse . . .

Kontakten med England blev etableret allerede få dage efter 9. april 1940, hvor det lykkedes nogle danske at få forbindelse med de engelske diplomater, inden de via det dengang neutrale Holland blev sendt hjem. Det skete den 13. april. Disse danskere, hvoraf nogle blev fremtrædende modstandsfolk, havde været i forbindelse med nogle af diplomaterne, og det skulle vise sig, at disse folk senere kom til at indtage nøglestillinger indenfor det engelske S.O.E., Special Operations Executive. Det gjaldt f.eks. Ronald Turnbull og R. C. Hollingworth, som blev leder af den danske afdeling indenfor S.O.E. Englænderne vidste således fra den første dag, hvor de skulle henvende sig, og samtidig var danske i England begyndt på arbejdet med at oprette en styrke, der skulle indgå i den engelske hær. Alle tog det for givet, at der på et eller andet tidspunkt måtte ske en landgang i Danmark. Under dette arbejde fik flere danske i England kontakt med S.O.E., og efterhånden voksede den danske afdeling op. Dette arbejde stod på, mens England alene kæmpede med ryggen mod muren mod en tilsyneladende tysk overmagt. Det skete samtidig med, at den engelske hær i stumper blev reddet tilbage fra Frankrig, og samtidig med at det tyske Luftwaffe dag og nat hamrede løs på London og andre store engelske byer. Vi var bestemt ikke glemt, men det kom til at tage nogen tid, før vi så resultater. – Der var andre grupper, som også fra den første dag var aktive i kampen mod tyskerne. Det var de tusinder af søfolk, som kom til at sejle og kæmpe under engelsk flag, og det var den danske efterretningstjeneste, som omgående søgte kontakt med englænderne, men ifølge sagens natur var det et arbejde, som der var meget stille om.

102

I januar 1941 begyndte man i England at træne det første hold danske frivillige, der skulle sendes ned med faldskærm i Danmark, og den første nedkastning skete den 27. december 1941. Den fik som bekendt et tragisk forløb, idet

den ene af mændene, lægen Carl Johan Bruhn blev dræbt, da hans skærm ikke foldede sig ud. Hans telegrafist, Mogens Hammer kom helskindet ned, og han arbejdede i landet indtil august 1942. At det var den første nedkastning, er ikke helt korrekt, for allerede i september var to efterretningsfolk kommet ned, men de skulle ikke beskæftige sig med sabotagen. De havde ganske andre opgaver.

Der kom flere faldskærmsfolk, og i 1943 kom den senere »faldskærmschef« Flemming B. Muus, som blev den, der kom til at opholde sig længst illegalt her i landet. Han fortæller i sin bog »Ingen tænder et lys«, at undervisning i jernbanesabotage var en del af den træning, faldskærmsfolkene fik på Special Training School 17, hvor en af øvelserne gik ud på at »afspore« det berømte tog »The Flying Scotchman«. Banen var bevogtet af politi, der var et led i øvelsen, men det lykkedes Muus og to andre faldskærmsfolk at få anbragt deres »bomber«.

I de sabotageinstruktioner, de skulle videregive til de danske grupper, indgik, at transformatorer og lokomotiver var »fri jagt« hele året, men det vidste de danske lokomotivfolk heldigvis ikke.

Omsvinget i den danske holdning begyndte i 1941, efter at Tyskland havde angrebet Sovjet, og efter at Danmark havde måttet tilslutte sig Antikominternpagten. Dette var naturligvis sket på tysk forlangende, og det kom til de første voldsomme demonstrationer, som gav politikerne en anelse om, at samarbejdspolitikken måske ikke var helt så populær, som mange af dem troede.

I 1942 kommer der mere gang i sabotagen, selv om der ikke findes sprængstoffer. Man klarer sig på anden vis. Det er brandstiftelser og ødelæggelse af tyske biler, der dominerer. Der går ild i mange jernbanevogne, skure og værksteder, og der stjæles ammunitions-kasser. Tyske både og danske, der sejler for tyskerne, kommer ud for uforklarlige brande. Tendensen er ved at være klar.

Godsvogne med halm til tyskernes heste har hele tiden været udsat for brande, og det var sikkert ikke dem alle, der skyldtes gnister fra rangermaskinerne, og de mange rangeruheld har heller ikke alle været hændelige. Ved lidt hård rangering var det ikke svært at få et par godsvogne til »at løbe på gulvet«, men det var svært at påvise, at det ikke var uheld.

»Sabotagetalen . . .«

Den første egentlige jernbanesabotage eller rettere forsøg herpå, for den mislykkedes, skete den 31. august 1942 nord for Espergærde station, hvor det var meningen, at det første tyske morgengodstog skulle have været afsporet. Symbolsk skulle sabotagen finde sted på 3-årsdagen for krigens udbrud, men der skete ikke noget. Sabotørerne, en kommunistisk gruppe, havde løsnet skinneboltene, og man regnede med, at vægten af toget ville tvinge skinnerne fra hinanden, så toget blev afsporet, men toget kørte over, og næste morgen opdagede en banearbejder, at boltene var løsnet og slog alarm.

Aktionen mislykkedes altså, men den gav direkte stødet til statsminister Buhl's berygtede sabotagetale, som blev holdt i radioen den 2. september. Statsministeren sagde heri bl.a.: » . . . og endvidere må det ikke glemmes, at det først og fremmest er en dansk statsinteresse at undgå sabotagehandlinger, det være sig mod trafikmidler, offentlige forsyningsindretninger etc. eller mod den tyske værne-

Den første vellykkede jernbanesabotage i Danmark ved Espergærde den 6. november 1942. Den blev gennemført uden sprængstof. Sabotørerne løsenede et skinnestykke, så toget blev afsporet. Lokomotivet, S 736 væltede om på siden, så det modgående spor også var blokeret. Strækningen var lukket i 2½ døgn. (Jernbanemuseet)



magts materiel. Direkte eller indirekte er det vort eget land, der kommer til at lide mest under følgerne af sådanne handlinger«, og længere inde i talen hedder det »... Vær med til at gøre det klart for alle og navnlig for de unge, at den, der begår sabotage eller hjælper med dertil eller overfor myndighederne tilbageholder viden om sabotagehandlinger eller undlader at medvirke til opklaring af sabotage, handler mod sit fædrelands interesse...«

Det var rene ord for pengene, og selv om man var klar over, at Buhl handlede under pres, tilgav modstandsbevægelsen ham aldrig den tale. Den blev betragtes som en direkte opfordring til stikkeri, og man mente ikke, at han havde behøvet at give den den skarpe form, som den fik. Den var i høj grad med til at øge den modstand, Buhl mødte, da der i slutningen af krigen blev forhandlet om dannelsen af den første regering efter befrielsen. Han var gået alt for vidt, mente man.

Fra England havde piben en helt anden lyd. Samme dag havde den engelske luftkrigsminister Sir Archibald Sinclair holdt en tale, som i oversættelse blev bragt til alle de besatte lande: »Det er ikke blot fra luften, fjendens transportsystem angribes. Patriotere overalt i Europa, fra Polen til Pyrenæerne, fra Nordkap til Athen hjælper med til at lemlæste det... Hvis hver enkelt af jer vil gøre jeres indsats, vil den samlede virkning blive sådan, at det tyske transportsystem bryder sammen. Gør klar til kampen mod den tyske transport.«

Den 6. september talte den danske konservative politiker Christmas Møller, som var flygtet til London, over BBC, og han henviste til de to taler, der uafhængigt af hinanden var holdt den samme dag. Han var for så vidt meget forstående og sagde:

» Vi dømmer ikke. Vi ved ikke hvilke vilkår, den danske statsminister har at arbejde under,« – og senere sagde han: »I dag er der ingen mening i ordet neutralitet, og Danmark kan ikke lade andre kæmpe for sig. Vi danske må tage vor del af byrden,« og han sluttede sin tale med at opfordre til kamp mod det tyske transportsystem.

Modstandsbevægelsens folk vidste godt, hvem de skulle lytte til, og den 6. november får gruppen fra Espergærde held med sig. Kl. 22.16 afsporer den et tysk ammunitions-tog, og denne aktion var resultatet af en omhyggelig plan-

lægning, hvor man en nat havde taget mål af skruer og bolte, så man var sikre på at have det rigtige værktøj. Et større skinnestykke blev løsnet og bøjet ud til siden, så lokomotivet blev afsporet og væltede om på siden og derved spærrede også det andet spor. De to forreste vogne blev ødelagt ved den bratte standsning, og den tredje blev afsporet, så strækningen var spærret i 2½ dag.

Strækningen var blevet afpatruljeret af danske banearbejdere, men de havde ikke forud opdaget noget usædvanligt, og tyskerne krævede nu, at der skulle oprettes et særligt korps til sikring af jernbanerne. Denne bevogtning begyndte den 20. februar 1943, og dermed var kampen om jernbanerne for alvor begyndt. Oprettelsen af dette korps havde naturligvis været kendt i flere måneder, og den 4. december 1942 skrev det illegale blad »De frie danske«: – »Vi kan ikke se, at eftersynet kan forhindre, at bolte og lasker fjernes straks efter banearbejdernes passage. De enkelte patruljestrækninger er ca. 12 km, og de, der foretager afpatruljeringen, er ubevæbnede.«

Bevogtningen gælder i første omgang visse hovedstrækninger: København–Korsør, København–Rungsted–Helsingør, Ringsted–Gedser, København G.–Vigerslev, Vigerslev–Nørrebro–Hellerup, Nyborg–Fredericia, Padborg–Frederikshavn og Lunderskov–Varde. Senere kommer bevogtningen også til at gælde mange andre strækninger.

Fra den 16. august til 15. april udføres bevogtningen om dagen af en banearbejder, som gennemkører sin 12 km lange strækning på skinnecykel, således at han kan gennemføre 3 til 4 dobbeltture indenfor 8 timer. Om natten kontrolleres strækningen af en politibetjent og en »edsfæstet« banearbejder. De skal være gående, og hvor der er dobbeltspor, skal de gå i hvert sit spor. Hver har en håndlygte og knaldsignaler. De bærer tydelige armbind, og i nogle tilfælde har politimanden en karabin. – Fra 16. april til 15. august kører to banearbejdere om dagen strækningen igennem, mens der om natten stadig er en politibetjent og en banearbejder.

Politiet satte desuden skilte op, hvorpå der stod, at al færdsel udenfor overkørsler og overgange var forbudt, og at overtrædelser af forbudet kunne medføre, at der blev gjort brug af skydevåben.

Den 25. februar skrev Nationaltidende: →I nogen tid har der været ført forhandlinger vedrørende bevogtningstjeneste på visse statsbanestrækninger, først og fremmest på hovedruterne. Det blev i går meddelt officielt, at denne nye bevogtningstjeneste er trådt i kraft. Tjenesten bestrides dels af politi og dels af jernbanefolk, og ved udvælgelsen af personalet er der taget hensyn til opgavens særlige beskaffenhed. Det er hovedsagelig yngre folk, der er antaget til at varetage dette krævende hverv. – Bevogtningstjenesten arbejder naturligvis døgnet rundt under ledelse af baneingeniørerne i de forskellige distrikter og i samarbejde med politiet i den pågældende jurisdiktion. Som nævnt er det fortrinsvis hovedruterne, der er under bevogtning, så der er tale om opsyn med størstedelen af statsbanernes net dag og nat. – Bevogtningstjenesten er etableret for at forhindre attentater, enten det drejer sig om de sædvanlige drenge-streger eller der er tale om hjemlige forbrydere eller personer, som begår sabotagehandlinger, der måske er inspireret fra udenlandsk side . . .«

Med den holdning, bladet ellers havde, er det tydeligt, at artiklen er påtvunget fra tysk side, og den har måske været tænkt som en advarsel til sabotørerne.

»Svelletællerne« som mændene i bevogtningen blev kaldt, kunne naturligvis ikke stoppe sabotagen, og en måned senere kommer der krav om, at banearbejderne også skal bevæbnes, men det blev aldrig til noget, og det havde formentlig også været ensbetydende med, at de havde nedlagt arbejdet.

Alle, der var tilknyttet jernbanerne, fik særlige legitimationskort, »Ausweis«, som de altid skulle bære på sig, og de blev indskærpet, at de omgående skulle standse, hvis de blev råbt an, og de skulle råbe »Jernbanemand«, »Eisenbahner«.

I et cirkulære af 27. marts oplyses det, at den tyske værnemagt på nogle stationer har faste vagtposter, og at der andre steder i forbindelse med læsning eller losning kan være etableret midlertidige vagtposter, som har ordre til i givet fald at skyde, og det tilrådes derfor personalet at have en tændt håndlygte med sig og omgående reagere på råbet »Halt«. Der skal svares »Eisenbahner«. Det sidste har åbenbart været svært at huske for alle. Det var ikke mange af banearbejderne, der havde haft tysk i skolen. Det havde

de to unge ekstraarbejdere, der på et tidspunkt skulle »passe på« vandtårnet i Fredericia, heller ikke. De sad oppe i tårnet, da et par tyske soldater kom ind. Tyskerne, der kunne høre noget pusle højere oppe i tårnet, tog omgående ladegreb og råbte: »Wer da?«, og ekstraarbejderne, som efter deres instruks skulle svare »Eisenbahner«, blev så forvirrede, at den ene skyndte sig at råbe »Eisenhower, Eisenhower«. Åbenbart måtte de være kommet ud for et par soldater med humoristisk sans, for det hele opløste sig i grin.

Bevogtningen af banestrækningerne var langtfra ufarlig, og der findes så at sige ikke et nummer af Dansk Lokomotiv Tidende, hvor der ikke meldes om folk, der er blevet dræbt under tjenesten på banen.

Natten mellem den 11. og 12. marts 1943, altså ca. 3 uger efter at bevogtningen var begyndt, gik en patrulje i det sydlige spor mellem Ringsted og Bringstrup. De så frontlanternen på et tog, og de trådte over i det andet spor i stedet for at gå ud i ballasten, som de skulle ifølge deres instruks. Her blev de ramt af et modgående tog, som var nået helt op til dem, uden at de havde opdaget det. I det tætte mørke havde lokomotivfolkene på dette tog ikke bemærket noget udover et bump i maskinen, og de stoppede i Fjenneslev for at undersøge sagen. På maskinens forende fandt de store blodpletter og en blodig kasket, og en nærmere undersøgelse blev iværksat. Lidt efter fandt man ligene af de to mænd, der var lemlæstet til ukendelighed.

I visse perioder blev bevogtningen overtaget af tyske soldater, og de danske patruljer blev da trukket tilbage. Efter september 1944, da tyskerne havde taget det danske politi, overtog de selv hele bevogtningen, som var så stærk, at under passagen af meget vigtige transporter, var der nogle steder ikke mere end 50 m mellem de bevæbnede soldater. Der nævnes forskellige tal på hvor store styrker, der var bundet til denne bevogtningstjeneste. Nogle kilder nævner 40.000 og andre op til 80.000. Det sidste er ganske givet vildt overdrevet og beror nok mere på ønsketænkning, og selv det første tal er måske for stort, men en kendsgerning er det, at bevogtningen krævede store styrker, som måske kunne have været brugt andre steder.

Der skal ikke her kommes nærmere ind på, hvordan sabotagearbejdet var organiseret. Det hører til i andre skil-



dringer, men det skal dog nævnes, at jernbanesabotagen ikke kunne have været gennemført med så stor sikkerhed, som den blev, hvis ikke det havde været for DSB's egne medarbejdere. De arbejdede i nær tilknytning til sabotørerne, hvis de da ikke selv var aktive. De gav modstandsbevægelsen besked om afgang for de tyske transportere, og de kunne hurtigt give besked, hvis tyskerne ændrede togfølgen, hvilket de meget ofte gjorde af sikkerhedsmæssige grunde.

Det fortælles, at generalmajor Bennike, som var leder af jernbanesabotagen, en dag efter en sabotage talte med en DSB-mand, som var klar over, hvad Bennike beskæftigede sig med, og Bennike havde da sagt til ham: »Nu passer De

To tyske banepatruljer mødes »et sted i Jylland«. Billedet er formentlig taget efter, at tyskerne havde fjernet det danske politi den 19. september 1944. Før den tid bestod patruljerne ofte af en reservepolitibetjent og en banearbejder. De tyske soldater er bevæbnet med karabiner og håndgranater. Visse steder stod soldaterne med 50 meters mellemrum. (Frihedsmuseet)

vel på, at reparationen af skinnerne ikke går alt for hurtigt. Vi skulle gerne have den størst mulige glæde af sabotørernes arbejde«, og jernbanemanden havde svaret: »De kan være ganske rolig. Det er de samme folk, der sprænger skinnerne igen.«



»De lovstridige handlinger« . . .

Under krigen skrev aviserne af gode grunde ikke meget om sabotagerne, og man kan heller ikke finde mange oplysninger i Dansk Lokomotiv Tidende, hvorimod der er skrevet meget om luftangrebene mod togene, men her har tyskerne vel ræsonneret, at en sådan omtale af angreb mod forsvarsløse tog måske kunne rejse en stemning mod de allierede. De har formentlig været klar over, at befolkningen helt var på jernbanesabotørernes side. En af de få gange, sabotagen

Sprængning af skinne. Ladningen var som regel anbragt på skinnens inderside og dækket med grus og om vinteren med sne. Udløsningen skete for det meste ved lokomotivets passage, således at sprængningen skete under de efterfølgende vogne. (Frihedsmuseet)

Hvis ikke der lå ueksploderede bomber mellem sporene, var det forholdsvis let at udskifte de ødelagte skinner – i hvert fald hvis sprængningen var sket på åben bane som her mellem Aalborg og Svenstrup. Hvis der var ueksploderede bomber, skulle tyskerne først fjerne dem. (Jernbanemuseet)



omtales i Dansk Lokomotiv Tidende, er den 20. april 1943, hvor bladet skriver om nogle sabotager, hvor der dog ikke er sket alvorlige skader, og i nogle tilfælde har banepatruljerne opdaget sprængladningerne og slået alarm. Ordlyden i artiklen kan tyde på, at den er optaget på tysk forlangende. Den har som overskrift: »Mange attentater mod statsbanerne«, og der står bl.a.: »Disse sabotagehandlinger indeholder bl.a. en alvorlig risiko for vore medlemmer, thi hvilken art tog det end drejer sig om, er der i hvert fald én dansk lokomotivmand på maskinen. Trafikbestyrer Holst i Aarhus har da også overfor »Jyllandsposten« udtalt, at attentaterne først og fremmest vil gå ud over statsbanernes kørende personale. Han finder det meningsløst, at disse mennesker, som i forvejen er spændt uhyre hårdt for, nu også skal udsættes for fare som følge af sabotagehandlinger. Kørslen kan være enerverende nok endda. Trafikbestyreren bemærker, at foreløbig er ingen af statsbanernes mandskab blevet dræbt, men en lokomotivfører er blevet forskåret af glassplinter, og det er uhyggeligt, når attentatfolk begynder at stræbe mandskabet efter livet. En betragtning vi helt og fuldt kan tiltræde.

Rigsdagens samarbejdsudvalg har på grund af attentaterne fundet sig foranlediget til at udsende en meget alvorlig formaning til befolkningen om at afholde sig fra sådanne lovstridige handlinger, der forstyrrer ro og orden.«

At artiklen må være et tysk forlangende ses også af, at der i dens indledning står, at »der udsendes fra autoritativ side meddelelse om en række jernbaneattentater, og at det formentlig har været tilsigtet at ramme de tyske værnemagts-transporter, hvilket dog ikke er opnået. Derimod er der påført danske tog betydelige forsinkelser.«

I den appel, rigsdagens samarbejdsudvalg udsender, hedder det bl.a.: »Med ro og værdighed og en fast frivillig disciplin har det danske folk båret den skæbne, som krigen har bragt over vort land. Denne indstilling må vi fastholde besættelsens tid til ende. Derved sikrer vi bevarelsen af rettigheder og opretholdelsen af nationale institutioner og værdier, som er os dyrebare.«

Selv på dette tidspunkt er det endnu ikke gået op for politikerne, hvad der er ved at udvikle sig i befolkningen, og det er tydeligt, at det vil passe dem bedst, hvis den passive holdning kan bevares, til andre har vundet krigen.

Den samme holdning går igen i de store avisers ledende artikler. Selvfølgelig skrev aviserne under censur, men de ledende artikler skulle jo skrives, før de kunne forelægges censuren. Det var for så vidt redaktørerne, der selv bestemte ordvalget. Tendensen kunne de ikke bestemme. – De taler om en udvikling, der ikke må vanskeliggøres gennem enkeltes uoverlagte handlinger, og at den værdige og korrekte holdning, befolkningen har indtaget under snart 3 års besættelse, efterlader ingen tvivl om, hvordan den bedømmer den sikkert ganske snævre kreds af sabotører, der opererer her i landet. – Det var måske ikke nødvendigt at tage befolkningen til indtægt for denne holdning.

Hvordan så nu lokomotivfolkene selv på sabotagen, efterhånden som den udviklede sig til en alvorlig trusel mod deres liv og førlighed. Det var jo dem, der var i forreste linje.

Lokomotivfører H. C. Lundeman: »Vi snakkede faktisk ikke så meget om sabotagen, men man håbede jo altid, at det måtte gå godt. – Vi vidste, at vi kørte ud, men man vidste jo ikke altid, om man kom hjem igen.

Vi var ikke glade for sabotagen, forstået på den måde, at vi ikke var glade for de aktioner, der ramte os, men vi havde selvfølgelig sympati for de aktioner, der ødelagde anlæg på stationer eller sprængte broer, før togene kom. Vi var helt indforstået med at genere tyskerne så meget som muligt, men vi kunne ikke lide, at det skulle gå ud over os.«

Man kan ikke fortænke lokomotivmændene i, at de havde mere sympati for de aktioner, der ikke bragte dem direkte i fare, men de vidste også, at vilkårene ofte var sådan, at sabotørerne måtte slå til her og nu.

Mange lokomotivfolk var selv direkte impliceret i sabotageaktioner og var med til at sprænge cylinderne på lokomotiver, der stod i de bevogtede remiser. Sven Ove Nielsen oplyser, at det ikke var ualmindeligt, at man tisede i lejerne på lokomotiverne, lige før man skulle køre, og efter 10–12 km's kørsel var lejerne brændt af. Når man så holdt stille, skyndte man sig ned og fylde olie i de brændte lejer, så tyskerne ikke opdagede, hvad der var sket, men maskinen var i hvert fald sat ud af spillet for et stykke tid. Kulstøv i vandet i tenderen var også almindeligt, og kunne man ikke komme til at gøre andet, kunne man altid sørge

for at holde så lidt fyr på som muligt, så man gik i stå foran hver større bakke. Kaj Lund kan huske, at mange lokomotivfolk var enige om at sætte overtryk på bremseslangerne, så de sprang, hvorefter toget gik i stå, og der opstod forsinkelser, indtil fejlen var fundet og en ny slange monteret.

En skade som denne er betydeligt vanskeligere at udbedre. Store jord- og grusmasser er sprængt bort, og det kan tage flere dage at få strækningen klar igen. Til venstre i billedet går to tyske jernbanemænd. De havde ofte hunde med, og det kunne da være svært for sabotørerne, som kunne være de samme folk, som reparerede sporene, at anbringe nye ladninger. Sabotage ved Vejle-Daugaard. (Jernbanemuseet)

»Man kunne også »snuppe blypropperne«, siger han. »Det var ikke så svært på de tyske maskiner, som vi kørte med. De var indrettet sådan, at vandstandsglassene sad ret højt oppe. Man skulle faktisk op og stå på tæer for at se, om der var vand nok, og det kunne man jo ikke altid se. Hvis der var for lidt vand i kedlen, skulle propperne jo smelte, så det resterende vand løb ned og slukkede fyret, så der ikke kunne ske en kedeleksplosion, og vi var efterhånden blevet eksperter i at slukke fyr på den måde. Det gik også godt i lang tid, men til sidst blev vi kaldt til auditørforhør, hver gang det skete, men der var selvfølgelig aldrig nogen, der kunne bevise noget.«

I Brande var en tysk lokomotivfører ude for ikke mindre



end 2 eksplosioner lige efter hinanden, mens hans maskine, en 50'er holdt på drejeskiven og ventede på at komme i hus. Han var gået ned for at efterse lejerne på maskinens højre side, da der lød et drøn fra den modsatte side. Han løb selvfølgelig derom, og nu kom der et drøn fra højre side. To cylindre var ødelagt, og det betød en reparation på i hvert fald 6–7 timer. Ingen vidste selvfølgelig, hvordan den slags kunne gå til.

Kampen blev ført med alle midler, og det er klart, at tyskerne søgte at standse den. Det var der åbenbart også danske, der gjorde, for den 4. juli 1943 skrev det illegale »Studenternes efterretningstjeneste«: –»Da det viser sig, at der stadig optræder nævenyttige personer, der til skade for vort land prøver at mindske virkningerne af sabotørernes aktioner ved at fjerne lunterne fra de anbragte bomber, har sabotørerne besluttet sig til et drastisk men såre fornuftigt skridt: For fremtiden vil bomberne eksplodere ved afrivning af luntene.«

Der foreligger ikke noget om, hvem der havde fjernet lunter fra bomberne, men der er adskillige eksempler på, at banepatruljerne har opdaget sprængladningerne og slået alarm, hvorefter tyskerne har fjernet ladningerne. – Det var jo et af paradokserne ved krigen i de besatte lande, at landsmænd faktisk blev tvunget til at bekæmpe landsmænd, selv om de i realiteten var på samme side. Det var en ejendommelig situation, men heldigvis optrådte de fleste, der var sat ind på bekæmpelsen af sabotagen, tilpas modvilligt og med en vis evne til at lukke øjnene på de rigtige tidspunkter, så arbejdet for sabotørerne ikke blev mere vanskeliggjort end højst nødvendigt. Der foreligger da heldigvis mange eksempler på, at bevogtningen i høj grad var indforstået, når der skulle saboteres. Det var således tilfældet ved den store aktion mod Gudenå-broerne, hvor bevogtningen »lod sig overmande og binde«, så tyskerne ikke skulle foretage repressalier. – Den samme gode vilje kunne ikke siges at være til stede hos de sabotagevagter, der bevogtede nogle af de virksomheder, der arbejdede direkte for tyskerne. Her var der tale om danskere, der skød på sabotørerne.

Så vidt vides foreligger der ikke tilfælde, hvor jernbanebevogtningen har pågrebet sabotører eller været årsag til, at sabotører er blevet taget af tyskerne, men det er rigtigt, at

de har forhindret sabotager ved at give melding om sprængladninger. – Det kunne dog også forekomme, at lokomotivfolk selv greb ind, hvis de opdagede sådanne ladninger.

Lokomotivfører B. A. K. Jensen kom en dag kørende med et tog med tomme vogne til brunkulslejet ved Ronum, da fyrbøderen opdagede noget, der lå i sporet længere fremme. De stoppede, og han gik ned for at se, hvad det var. Pludselig bøjede han sig ned og trak nogle ledninger frem. Det var en bombe, han demonterede. Banen var en ren brunkulsbane og havde absolut ingen militær betydning. En sprængning her ville have skadet rene danske interesser, og det mente han ikke, man skulle.

»Man havde tit en følelse af, at der kunne ske noget,« siger B. A. K. Jensen, »for der kom mange gange folk hen til maskinen og spurgte, hvornår vi skulle køre, eller hvad vi kørte med. Vi kørte for det meste med brunkul, så det var ikke os, de var ude efter, men der var selvfølgelig også blandede tog, så man kunne ikke vide sig sikker. Der var mange, der kørte med blyanten mellem tænderne for ikke at få trommehinderne sprængt, hvis det skulle knalde. Om det hjalp ved jeg ikke, men man skulle helst ikke spekulere for meget over det, for så var det ikke til at køre.«

Det er ikke godt at vide, hvem det var, der var så nysgerrig, for de fleste sabotagegrupper havde udmærkede forbindelser på stationerne og i depoterne. I »Bestemmelser vedrørende sikkerhedstjenesten« stod der: – I særtogsanmeldelser, der vedrører særtog, der tillyses for den tyske værnemagt, vil der i almindelighed ikke blive optaget sådanne bemærkninger, at det umiddelbart kan ses, at der er tale om værnemagts tog. – Oplysninger om værnemagts tog må under ingen omstændigheder meddeles uvedkommende. – Jernbanefolkene regnede altså ikke sabotørerne for uvedkommende, for de fik besked, når det var nødvendigt.

Der var også aktive sabotører blandt de folk, der skulle reparere strækningerne efter sabotager. Det er tidligere nævnt under en samtale mellem general Bennike og en DSB-mand, men også lokomotivfolkene vidste det, for som de siger, ellers ville det have været fuldkommen umuligt, at det ofte knaldede en halv time efter, at sporet var blevet repareret.



VI KÆMPE
FOR EUROPAS
FRIHED OG
KULTUR -

KÆMP
MED I WAFFEN !!

*Plakater som denne var ophængt på offentlige steder for at få unge mennesker til at melde sig til kampen mod russerne. Det var kun et fåtal, som meldte sig til det forhadte frikorps, som blev næsten udsløjet under kampene på østfronten.
(Jernbanemuseet)*

III

Det har været et ret farligt foretagende for disse banearbejdere, for i almindelighed blev alle arbejder overvåget af 3–4 bevæbnede tyske jernbanefolk, som ofte havde hunde med. Hvis der blev fundet sprængladninger, blev værne­magten tilkaldt, og det var da tyskernes opgave at demon­tere sådanne bomber. De var ret sløse med dette arbejde, og der er flere eksempler på, at både tyske jernbanefolk og soldater er blevet dræbt af bomber, som de havde »glemt«. Der var sprængninger, mens danske arbejdere arbejdede på linjerne, men ingen af dem kom til skade. Når en reparation var færdig, kom de tyske jernbanefolk og synede stedet, hvorefter strækningen blev givet fri. Der er ingen tvivl om, at disse banearbejdere har været både hurtige og modige folk. Nogle steder anbragte de tyske soldater hånd­granater i banehegnet og forbandt dem med snore, så de udløstes, hvis sabotører forsøgte at klatre over eller igennem hegnet.

Der blev sat meget ind for at forhindre sabotagen. I efteråret 1944 begyndte tyskerne at tillyse deres trans­porter i sidste øjeblik, så sabotørerne ikke fik den fornødne tid til at anbringe deres ladninger, men man måtte snart gå tilbage til den tidligere fastlagte procedure, da tillysninger­ne i sidste øjeblik bragte så store vanskeligheder ind i den i forvejen svært belastede trafik, at alle parter – ikke mindst tyskerne selv – led under dem. Jernbanesabotørerne kunne igen stole på særtogsplanen – sådan da, for ombytningen af tog fortsatte naturligvis.

Tysk terror og dansk oprejsning

Før man nåede så langt som til 1944, havde besættelsen dog ændret karakter fra at være en fredelig besættelse, hvor befolkningen sløvt affandt sig med sin skæbne, til en form for besættelse, hvor der til tider rasede en blodig kamp på liv og død mellem tyskerne og modstandsbevægelsen. – Det tog sin tid, før man var nået så langt, men den tid kom, og de tyske modforholdsregler, som ofte havde karakteren af rene overgreb, gik naturligvis ikke alene ud over mod­standsbevægelsen. De ramte hele befolkningen, men den var nu moden til det og indstillet på at betale prisen.

Vendepunktet kom i foråret og sommeren 1943. Mod-

standsbevægelsen voksede støt. Der kom folk fra England, og der begyndte at komme våben og sprængstoffer, ganske vist ikke i store mængder men tilstrækkeligt til, at der nu kunne foretages »rigtige« sprængninger. Hidtil havde modstandsfolkene klarer sig med ildspåsættelser og andre former for direkte ødelæggelser, men nu kom der for alvor skred i arbejdet, og ledende modstandsfolk satte ind på at få sprængt samarbejdet mellem tyskerne og den danske regering, så den frie verden kunne få øjnene op for, hvor Danmark virkelig stod. Sabotagen havde to formål: Dels selvfølgelig at ødelægge tysk materiel men også at irritere tyskerne så meget, at de greb til forholdsregler, som umuliggjorde samarbejdet med politikerne.

Hverken tyskerne eller den danske regering kunne gøre noget mod den voksende sabotagebølge. Førrende politike­re tog kraftig afstand fra sabotagen og talte om »folk, der drev privat udenrigspolitik«. De strakte sig virkelig vidt.

Den tyske øverstkommanderende i Danmark, general von Hanneken blev mere og mere forbitret over modstan­den, så meget mere som han ikke stolede på den danske hær i tilfælde af en engelsk invasion i Danmark (det havde han vel heller ikke burdet kunne), og han havde allerede i januar foreslået, at den danske hær blev hjemsendt, og dens materiel beslaglagt. Dette blev dog i første omgang ikke til noget, og de danske politikere blev ved at advare befolk­ningen mod »en fortsættelse af disse lovstridige handlinger«, men ude i verden gik krigen tyskerne imod, og det styrkede naturligvis kampånden i Danmark.

Det sindelagsskifte, som langsomt kom hos befolkning­en, skete naturligvis også hos jernbanemændene. Deres stilling var imidlertid en anden, for de vidste, at der ikke blot ville blive tale om afsavn, men de var helt klar over, at den ændring, der nu var ved at ske, meget vel kunne komme til at betyde livet for dem, og der er al mulig grund til at beundre den holdning, de havde i disse år. Det var ikke noget, de selv talte meget om. De var der bare.

I maj var de sidste tyskere blevet drevet ud af Afrika, og den 10. juli gik de allierede i land på Sicilien. Man kunne nu for alvor se, hvor det bar hen, og omtrent samtidig havde russerne indledt en kæmpeoffensiv med 100 divisi­oner. I Danmark optrådte tyskerne med større og større skarphed overfor de sabotører, der blev pågrebet, og i

begyndelsen af august havde general von Hanneken krævet, at danske sabotører, der ved tysk krigsret var idømt tugthusstraffe, skulle afsone disse i Hamburg. Han havde netop valgt denne by, fordi det var den by, der var udsat for de voldsomste luftangreb. Den danske regering afviste imidlertid dette krav og blev heri støttet af den tyske befuldmægtigede i Danmark, dr. Werner Best. Dette skete dog ikke af hensyn til de dømte sabotører, men han var bange for, at virkningen ville blive den stik modsatte af den tilsigtede. Modstanden ville vokse, og det gjorde den.

Det begyndte for alvor i Esbjerg, hvor nogle fiskepakhuse blev stukket i brand. Tyskerne reagerede med at dekretere udgangsforbud, og arbejdernes svar var en strejke, som snart bredte sig til hele byen. Udgangsforbudet blev indført den 6. august, og først den 12. blev strejken indstillet på betingelse af, at undtagelsestilstanden blev hævet. Samme dag begyndte urolighederne i Odense. Nazister og værnemagere fik ruderne slået ind, og der var store sammenstimlinger på gaderne. Tyskerne begyndte at skyde på befolkningen, og arbejdet blev nedlagt over hele byen. Adskillige tyskenlige fik deres huse og lejligheder ødelagt, og det gik ud over »feltmadrasserne«, de piger der indlod sig med de tyske soldater, og dem var der desværre mange af. De fik tøjet revet af på åben gade og håret klippet.

Under urolighederne blev en tysk officer såret, og byen fik senere pålagt en bod på 1 mill. kroner. Først den 24. august var der ro og orden, men eksemplerne smittede, og det varede ikke længe, før der også var uroligheder i andre byer.

Samtidig med disse hændelser var de tyske transporter stadig generet af jernbanesabotagen. Kontorchef C. J. Andersen beretter om et tysk militærtog med soldater og luftværn, som natten mellem den 16. og 17. august sydfra var på vej mod Århus. Her skulle lokomotivet vendes, så det kunne køre nordpå mod Langå–Randers, men da det kørte ind på terrænet i Århus, lød der mindst 50 eksplosioner på strækningen Århus–Brabrand–Mundelstrup, så toget var lukket inde i Århus.

»Vi fik besked på fra Brabrand at sende en patrulje ud for at se, hvor meget der var sket. Den tog af sted. Det var de såkaldte »svelletællere«, det vil sige en reservepolitibetjent og en banearbejder. De har ikke været glade, for det varede

ikke længe, før de ringede tilbage fra en blokpost: Nu tør vi ikke gå længere. Det ryger hele tiden om ørerne på os.

Tyskerne ville have deres transport igennem og gav ordre til, at man skulle tage to af Hammel-banens små lokomotiver, så toget kunne komme til Thorsø på Silkeborg–Langå banen. Herfra kunne det, forudsat at der ikke skete nye sabotager, fortsætte nordpå.

Hammel var en rebroussementsstation, hvor man skulle have maskinen for togets anden ende for at komme videre. Man kører altså ud samme vej, som man er kommet ind. Hvis det drejer sig om et kort tog, er denne procedure jo ikke noget problem, men drejer det sig om et langt tysk militærtog, kommer problemerne. Toget måtte deles, og de to dele måtte rangeres frem og tilbage hver for sig. I Thorsø holdt et lignende tog, og hele proceduren måtte gentages. De små lokomotiver havde ikke trykluftbremses, så de måtte kun køre 45 km/t, og dette i forbindelse med de mange rangeringer betød, at det var langt hen på natten, før transporten nåede til Langå.«

Den 23. august skete der igen en sabotage, denne gang ved Aulum mellem Holstebro og Herning. Her havde sabotører løsnet en skinne og bøjede den ud til siden, så toget, et rent dansk godstog kørte af sporet. Lokomotivet, en D-maskine kom til at ligge med hjulene i vejret nedenfor en skrænt, og lokomotivføreren M. Eilertsen og fyrbøderen måtte grave sig ud gennem et bjerg af kul, forslåede og ømme, og for Eilertsens vedkommende blev der tale om et længere sygeleje. En personvogn i toget blev knust, og 1 passager blev dræbt og 2 såret. Modstandsbevægelsen vil ikke tage ansvaret for denne aktion og hævder, at der var tale om uorganiserede folk, som intet havde med de organiserede grupper at gøre.

Der går så at sige ikke en dag, hvor der ikke sker en eller flere sabotager et eller andet sted, og det er ganske velgørende at læse i Dansk Lokomotiv Tidende om en afsporing, – der skyldtes en løs tyr.

Regeringen var klar over, at den var ved at miste taget i befolkningen, og fagbevægelsen opfordrede arbejderne til at genoptage arbejdet i de forskellige byer og talte om »provokatører af blandet oprindelse«. Den tyske værnemagt var forbitret og irriteret over overgrebene på tyske soldater og strejken, som bl.a. var skyld i, at store fæst-

ningsarbejder på den jyske vestkyst havde måttet ligge stille. Von Hanneken tilrådede derfor indførelsen af militær undtagelsestilstand, hvis den danske regering ikke i løbet af få dage var i stand til at genoprette ro og orden.

Den 21. august havde regeringen udsendt et opråb til befolkningen. – »Under den tyske besættelse, der nu varer på fjerde år, har det været uundgåeligt, at der af og til er opstået visse gnidninger. Selve besættelsens langvarighed fremkalder en større modtagelighed overfor formodede fornærmelser og stigende utålmodighed og irritation i befolkningen.

I den sidste tid er indtrådt begivenheder af faretruende karakter. Sabotage er øvet i stigende omfang, demonstrati-

oner er forekommet adskillige steder, og der er gjort forsøg på at bringe jernbaner og offentlige værker til standsning. En fortsættelse af sådanne tilstande vil være af ødelæggende virkning for danske samfundsforhold. Tilførsler af levnedsmidler og brændsel vil blive hæmmet, og der vil opstå

Den 23. august 1943 kørte D 802 af sporet ved Aulum. En skinne var løsnet og bøjet ud til siden. Modstandsbevægelsen tager afstand fra denne aktion, som man hævder var udført af uorganiserede folk. Lokomotivet er væltet helt rundt, og lokomotivfører M. Eilertsen og hans makker måtte grave sig ud gennem et bjerg af kul. Læg mærke til maskinens sidevindue. Der er kun en ganske lille udkigsåbning i det malede glas. (Frihedsmuseet)



alvorlige forstyrrelser af den ordnede produktion til skade for hele befolkningen«, og opråbet slutter: »Enhver, der ønsker, at dansk styre i landet skal bevares, må føle det som sin pligt i alle forhold at bidrage til, at lovordnede tilstande fortsat kan opretholdes. Ingen må tage sig selv til rette. Det er de lovlige myndigheder og de ansvarlige ledere, der må foretage de skridt, som er nødvendige til beskyttelse af danske interesser.«

Opråbet blev udsendt med tilslutning af de samarbejdende partier, og det var bifaldet af kongen.

Udtrykket »provokatører af blandet oprindelse« fremkom i en appel fra formanden for hovedstadens fagforeninger, fagforbundenes formænd og den socialdemokratiske arbejderbevægelses politiske tillidsmænd, og det stod at

læse i Berlingske Tidende den 25. august. Det hed i denne appel:

»I den seneste tid har provokatører af blandet oprindelse søgt at lokke danske arbejdere ud i desperate politiske eventyr. – Nu har disse provokatører begyndt deres spekulationer i hovedstaden. Uansvarlige kredse forsøger ved anonyme opråb at opkaste sig til ledere for de organiserede arbejdere. Ved falske lokketoner forsøger disse kredse, der aldrig har haft nogen interesse for demokratiet eller for arbejderbevægelsen, at forlede hovedstadens arbejdere til letsindigheder. De har nu den dristighed at opfordre arbejderne til at lægge krop til disse spekulationer, idet de kynisk opfordrer til strejker og uroligheder.«

Den 23. august havde tyskerne sendt den danske regering en note, hvori man udtalte, at man frygtede for, at den danske stats organer ikke havde vilje eller magt til at opretholde ro og orden, og man udbad sig derfor en erklæring fra regeringen om, at den var besluttet på at håndhæve gældende love med alle magtmidler, om fornødent også med anvendelse af våbenmagt. Dagen efter rejste dr. Best til

Adskillige vogne i det danske godstog blev ødelagt. En personvogn blev knust, og en passager dræbt, mens to blev såret. De efterfølgende vogne er løbet op i hinanden, og nogle er væltet. Bagest ses skorstenen på hjælpetogets lokomotiv. (Frihedsmuseet)



Berlin, og her modtog han et telegram fra statsminister Scavenius, at den danske regering bøjede sig for kravet under forudsætning af, at håndhævelse af ro og orden var et rent dansk anliggende og anmodede om, at tyske tropper ikke måtte gribe ind. – Regeringen havde virkelig til hensigt at give efter, og man tør slet ikke tænke på, hvordan forholdene var blevet, hvis det var kommet dertil, at dansk politi eller militær med magt skulle dæmme op for sabotagen og strejkerne. Det var franske tilstande, der var blevet indført, en art borgerkrig, men dertil kom det ikke, for tyskerne svarede ikke på telegrammet men tilsagde Scavenius til et møde den 28. august.

Her blev han stillet overfor en række nye krav: Der skulle erklæres undtagelsestilstand i hele landet. Det ville bl.a. betyde forbud mod at flere end 5 personer samledes offentligt, mod enhver form for forsamling, mod udendørs færdsel mellem kl. 20.30 og 05.30 og mod enhver form for strejke, men det var ikke gjort hermed. Tyskerne forlangte pressecensur med tyske censorer, hurtigdomstole, indførelse af dødsstraf for sabotage og medvirken hertil, angreb på medlemmer af den tyske værnemagt og for at være i besiddelse af skydevåben og sprængstoffer. Endvidere skulle Odense by betale en bod på en mill. kr., og der ville blive indført spærretid i Odense, indtil de skyldige i overfaldet på den tyske officer var pågrebet. Hvis de ikke var udleveret inden 5. september, ville tyskerne arrestere 10 indbyggere i Odense og holde dem fængslet, indtil gerningsmændene var fundet.

Så brutale krav skulle der til, før det gik op for politikkerne, at samarbejdspolitikken måtte have en ende, og at de nu måtte bøje sig for den stemning, der var vokset op i befolkningen. Regeringen svarede tyskerne, at »den beklagede, at den ikke kunne finde det rigtigt at medvirke til disse foranstaltningers gennemførelse.«

Man ventede nu i spænding på, hvad det næste træk ville blive. Det kom kl. 4 om morgenen den 29. august, da tyskerne meddelte kongen og statsministeren, at der var indført undtagelsestilstand, og at den udøvende magt var overgået til det tyske militær, som samme nat gik til angreb på de fåtallige danske soldater, der endnu lå inde. Det kom til kampe flere steder, hvor danskerne havde 24 dræbte og omkring 50 sårede. Det danske forsvar var ophørt med at

eksistere, og tyskerne beslaglagde udrustning for ca. 700 mill. kr. Den danske regering trådte endelig tilbage.

Om morgenen var der slået plakater op overalt i landet. Undtagelsestilstanden var indført med øjeblikkelig virkning.

Alle tjenestemænd fik påbud om at fortsætte deres funktioner, og det bragte naturligvis jernbanemændene i en vanskelig situation, men de fulgte stort set deres organisations parole om at bevare roen og fortsætte arbejdet »i fuld forståelse af, at jernbanedriften, som for tiden praktisk talt er vort eneste ydedygtige transportmiddel og derfor er af livsvigtig betydning for hele befolkningen, måtte og skulle opretholdes.«

Undtagelsestilstanden blev ophævet den 6. oktober, men der var stadig en lang række forbud i kraft. Livet skulle gå videre, og fra nu af levede danskerne uden regering, men embedsmændene blev på deres poster og forvaltede det daglige arbejde. Danmark havde endelig overfor udlandet markeret sin stilling. Nu var der ikke længere tvivl om, hvor vi stod.

Der var stadig nogle politikere, som ikke havde forstået, hvad der var sket, og den tidligere forsvarsminister Alsing Andersen udsendte et cirkulære til socialdemokratiets hovedbestyrelse og rigsdagsgruppe, de samvirkende forretningsudvalg m.fl.:

»Gennem 3 år viste vor politik sin berettigelse og holdbarhed. Målet: at skåne land og folk for krigstidens ulykker nåedes så vidt, at ingen anden politik kunne have givet tilnærmelsesvis lige så gode resultater, og således kunne det sikkert have fortsat lige til krigens slutning til gavn for det danske samfund og for hvert enkelt medlem af vort lands befolkning. – Men denne vej er blevet undermineret af Christmas Møllers agitation i radioen i forbindelse med den koalition af chauvinister og kommunister, der ansvarsløst og skjult har søgt at mistænkeliggøre samarbejdets mål og midler og at fremskaffe en anden mentalitet i dele af befolkningen . . . Derfor er ansvaret deres for den situation, som nu er opstået, og de skal fastholdes på deres ansvar for, at det inden krigen sluttede kom dertil, hvor vi i øjeblikket befinder os . . .«

Det er tydeligt, Alsing Andersen har troet, at man kunne fortsætte samarbejdspolitikken lige til krigens slutning og

BEKENDTGØRELSE

De sidste Begivenheder har vist, at den danske Regering ikke mere er i Stand til at opretholde Ro og Orden i Danmark. De af fjendtlige Agenter fremkaldte Uroligheder retter sig umiddelbart mod den tyske Værnemagt. Jeg proklamerer derfor i Henhold til Artiklerne 42 - 56 i Haager Landkrigsordningen den

militære Undtagelsestilstand i hele Danmark

Med øjeblikkelig Varsel anordner jeg følgende:

- 1.) Embedsmænd og Funktionærer ved de offentlige Myndigheder og Institutioner skal loyalt fortsætte med at opfylde deres Embedspligter. De skal efterkomme de Anvisninger, som bliver givet af de indsatte tyske Myndigheder.
- 2.) Sammenstimlinger og Ansamlinger af mere end 5 Personer paa Gaden og paa offentlige Steder er forbudt, ligesom alle Forsamlinger, ogsaa de ikke offentlige, er forbudt.
- 3.) Lukketiden fastsættes til Mørkets Frembrud. Fra dette Tidspunkt er ogsaa enhver Trafik paa Gaden forbudt.
- 4.) Enhver Afbenyttelse af Post, Telegraf og Telefon er indtil videre forbudt.
- 5.) Enhver Strejke er forbudt. Opfordring til Strejke til Skade for den tyske Værnemagt fremmer Fjenden og straffes i Reglen med Døden.

Overtrædelser af ovenstaaende Bestemmelser vil blive straffet ved de tyske Standretter. Mod Voldshandlinger, Sammenstimlinger o. s. v. vil der hensynsløst blive gjort Brug af Vaaben.

Enhver Borger i Danmark, som efterkommer denne paa folkeretligt Grundlag hvilende Krigslov, tilsikres Personens og Ejendommens Beskyttelse i Henhold til Lovene.

Den Øverstbefalende for de tyske Tropper i Danmark.

bagefter fortsætte, som om intet var hændt. Det forudsatte en tysk sejr.

Da regeringen gik af, fik modstandsbevægelsen endelig de klare linjer, den længe havde arbejdet på at få. Der var nu ingen tvivl om, hvor parterne stod, og det betød, at den nu for alvor havde en følelse af at have befolkningen bag sig, men det betød tillige skærpet kamp fra tyskerne side.

Den 7. september meddeler den øverstbefalende for de tyske tropper i Danmark: »... Før der gribes til midler, som i deres følger beklageligvis også vil træffe de velsindede, ordenselskende dele af den danske befolkning, fremkommer der opfordring til dem om virksomt at yde medvirken til forhindring af jernbanesabotagen«, og tyskerne udlover en høj belønning op til 20.000 kr., og der tilsikres fortrolig behandling af anmeldelsen. – Denne opfordring viser, at tyskerne tillagde jernbanesabotagen stor betydning. Den var virkelig en torn i øjet på dem, og selv om de kunne hente pengene i Nationalbanken, var det en betragtelig sum. Det var 6–7 års løn for en arbejder.

Der var mange jernbanesabotører, der blev taget og henrettet, men om det var på grund af denne opfordring vides ikke. Den første henrettelse for jernbanesabotage skete allerede dagen efter. Det var konstruktør Poul Edvin Kjær Sørensen, Aalborg, som var dømt til døden »for begunstiggelse af fjenden«. Han havde deltaget i sprængningen af seks lokomotiver.

Sabotagen holder naturligvis ikke op, og tyskerne besluttede nu at lære danskerne, hvad det ville sige at være besat af den tyske værnemagt. Den 25. september meddeltes det fra tysk side:

»Som følge af, at der natten mellem den 25. og 26. september er forøvet sabotage overfor jernbaner talrige steder i Jylland, anordnes på grundlag af bekendtgørelse fra den øverstbefalende for de tyske tropper i Danmark af 29. august 1943 med øjeblikkelig virkning for hele Jylland, at alle offentlige lokaler, biografte o.s.v. skal lukke kl. 19. Færdselsforbud for gader (landeveje og andre offentlige veje) fastsættes i tiden fra kl. 20 til kl. 6. Undtagne fra færdselsforbudet er de samme personer som hidtil.«

Resten af året forhandles der om lempelser af spærretiden, og der opnås fra tid til anden mindre lempelser, hver gang gjort betinget af at sabotagerne holder op. Det gør de

naturligvis ikke, og større lempelser bliver der altså ikke tale om. I julen lempes spærretiden dog så meget, at den løber fra kl. 23 til 4 morgen. Den er naturligvis en stor gene for befolkningen, og tyskerne håndhæver den. Der bliver skudt på folk, hvis de viser sig ude.

I november måned skete den store sprængning af de 3 broer over Gudenåen. Overlæge Jørgen Røjel, som var leder af aktionen, fortæller i sin bog »Kæft, trit og retning«, at London havde ønsket sprængning af disse broer og som sekundære mål havde man udpeget alt kørende materiel, specielt lokomotiver. Aktionen blev udført af 6 mand, og bevogtningen, som bestod af danske reservepolitibetjente, var som tidligere omtalt informeret og gik med til at lade sig afvæbne og bagbinde. Strækningen var afbrudt i næsten 12 døgn, men aktionen kostede også dyrt.

Fire af gruppens medlemmer blev henrettet af tyskerne, og en sendt i kz-lejr, hvor han senere døde.

Tidligere på efteråret havde andre grupper ødelagt 6 lokomotiver i remisen i Tønder, og i København var skydebroerne i remisen blevet beskadiget, så lokomotiverne ikke kunne komme ud.

Invasjonen, der ikke kom . . .

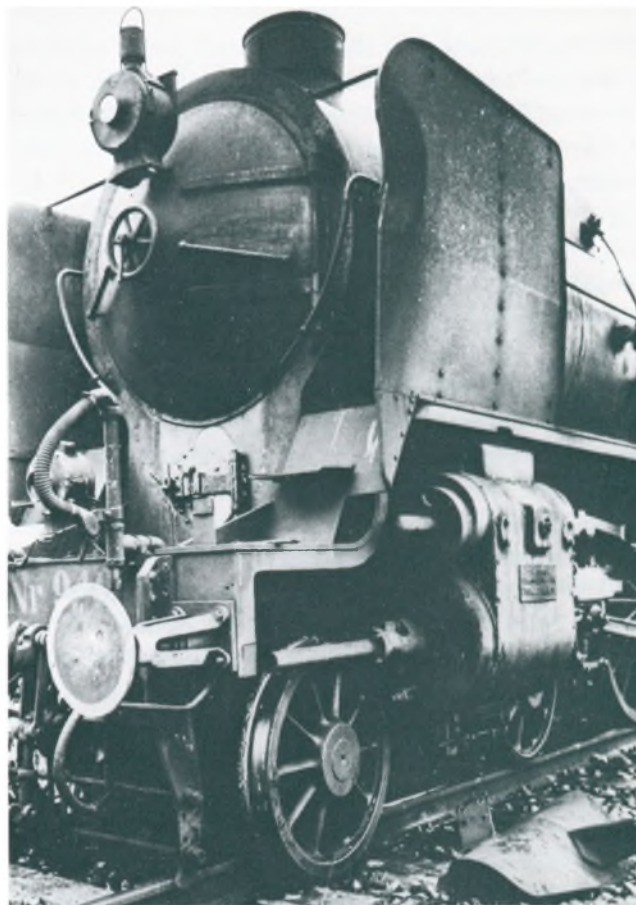
I december måned kom de første tyske jernbanemænd til Danmark. I et brev fra Reichbahnrat Klein til generaldirektør Knutzen hedder det, at der kommer et antal jernbanemænd til Jylland, og det er tanken, at de skal orientere sig om forholdene indenfor de danske baner. Deres opgave er ikke nærmere præciseret, men nogle af dem dukker fra tid til anden op som trediemand på lokomotiverne. Dansk Lokomotivmands Forening gør, hvad den kan, for at gøre arbejdet vanskeligt for disse tyske »kolleger«. Man henviser til, at der på mange af maskinerne i forvejen er så trange pladsforhold, og at man i adskillige tilfælde allerede har en trediemand med. Selvfølgelig kan man ikke gøre andet end at bede om klare instruktioner, og skrivelserne går frem og tilbage. Slaget ender som forudset med, at tyskerne skal køre med. Formentlig var det tanken, at de skulle lære de danske strækninger at kende, så de i den givne situation kunne overtage kørslen. Det var selvfølgelig invasionen i

Jylland, der stadig spøjte hos tyskerne, og allerede i 1942 havde de trykt cirkulærer, som lå klar til udsendelse, hvis englænderne skulle gå i land. Der havde også været forhandlinger mellem danske myndigheder og tyskerne om jernbanemændenes stilling i tilfælde af invasion, og i et fortløbt udkast, dateret 10. januar 1944, hedder det bl.a.: Al toggang, som tjener til afvikling af den civile trafik, indstilles. Tog, som er undervejs, videreføres dog så vidt muligt til endestationen, eventuelt kun til en foranliggende knudestation. Der regnes derefter foreløbig kun med sådanne tog, som tjener militære formål. Alle militærtog etableres og gennemføres ved tysk foranstaltning. Fra det øjeblik at regne, da dansk statsbanepersonales nærværelse på tjenestestedet ikke længere er nødvendig af hensyn til afviklingen af den ved invasionen i gang værende civile trafik (og dermed forbundne arbejder) er personalet fra de danske myndigheders side frit stillet i henseende til, om det ønsker at forlade tjenesten eller stille sig til rådighed for de fremmede militære myndigheder ved afviklingen af militærtrafikken. Dette standpunkt er tiltrådt af de tyske myndigheder. –

Dette udkast var udarbejdet i generaldirektoratet, og der blev som bekendt aldrig brug for det. Det er sikkert også tvivlsomt, om tyskerne havde fundet sig i, at danske jernbanemænd stillede sig til rådighed for englænderne, og sætningen »alle militærtog gennemføres ved tysk foranstaltning« betyder formentlig i tysk sprogbrug, at de danske jernbanefolk med våbenmagt var blevet tvunget til at køre for værnemagten.

Tyskerne havde indledt året 1944 med at meddele, at de havde henrettet en jernbanesabotør, og dagen efter kom meddelelsen om det brutale mord på digterpræsten Kaj Munk.

De allierede øgede presset på alle fronter, både i Rusland og i Italien, og nat efter nat blev de tyske byer bombet af britiske flyvere, mens amerikanerne tog sig af dagbombardementerne. Tyskerne har dog ikke mistet hverken evnen eller lysten til at slå igen. Natten til den 22. januar sendte de 450 fly mod London, og disse angreb fortsatte med større eller mindre styrke helt hen i april, men i de besatte lande bliver det sværere og sværere for dem at styre udviklingen. Jernbanesabotagen bliver et alvorligt problem, og det



Afsporing mellem Århus og Hasselager. Lokomotivføreren havde bemærket nogle glimt forude og bremsede men kørte alligevel over sprængningsstedet med det resultat, at lokomotivets forreste hjul blev afsporet. (Frihedsmuseet)

samme gælder sabotagerne mod de virksomheder, der arbejder direkte eller mindre direkte for værnemagten. De må kæmpe på alle fronter.

I Danmark prøver de at dæmme op for sabotagerne ved nye henrettelser, spærretider og forbud mod taxakørsel, men danskerne står fast.

Reddet af en utæt pakning . . .

Udviklingen gjorde jernbanerne til slagmarken i Danmark, og den blev lokomotivfolkernes arbejdsplads krigen ud, for den var tillige den arbejdsplads, der mindst af alle kunne undværes. Den var den eneste mulighed for at holde samfundsmaskineriet kørende.

De eneste beklagelser, man hørte fra lokomotivfolkene, var beklagelserne over de dårlige materialer, de havde at arbejde med. Det var de dårlige pakninger, som gav utætte cylindre, og de elendige olier, som var skyld i de mange afbrændte lejer, men i et enkelt tilfælde ser det ud til, at netop de dårlige materialer var den direkte årsag til, at en lokomotivfører i tide opdagede en sabotage, som måske kunne have afsporet hans tog med 200 passagerer.

Det skete lørdag den 19. februar om aftenen, hvor der var adskillige sprængninger på den østjyske længdebane, bl.a. mellem Århus og Hasselager, hvor tog 971 befandt sig. Der er fra Hasselager til Århus et stærkt fald på strækningen, og toget, som var trykluftbremset og havde en vægt på mere end 300 tons, var hurtigt kommet op i fart efter at have holdt i Hasselager. Det blev kørt af lokomotivfører Johs. A. Kjeldsen og håndværker O. Pedersen som fyrbøder. De kørte med en R-maskine, og allerede efter et par kilometers kørsel, var farten oppe på 60–70 km/t, så Kjeldsen spærrede af for dampen.

Pludselig så han et lysglimt et par hundrede meter forude, og da han regnede med, at det var en eksplosion, indledte han øjeblikkelig en farebremsning. De sidste halvt hundrede meter før den endelige standsning syntes mændene på maskinen, at den gik så mærkeligt, og de regnede først med, at det skyldtes den kraftige opbremsning, men det viste sig, at det forreste truckpar var afsporet, og at det var sket ved, at skinnehovedet på den ene skinne var bortsprængt på ca. $\frac{3}{4}$ m.

Det har formentlig været lysglimtet fra denne eksplosion, Kjeldsen havde set, men der er ingen tvivl om, at en alvorlig afsporing ville være sket, hvis toget havde passeret stedet med 70 km's fart, og at flere af de 200 passagerer kunne have fået alvorlige kvæstelser.

Mens toget holdt stille, skete der en række eksplosioner, uden at der dog skete større skade. Den ene af dem skete

lige under maskinen, den næste under forreste vogn og den tredje under togets fjerde vogn. I alt skete der en halv snes eksplosioner, og man valgte derfor at lade toget blive stående og transportere de rejsende videre med generatorbiler. Jernbanen var for farlig den aften, og først næste dag blev toget bragt ind til Århus.

Lokomotivfører Kjeldsen udtalte bagefter, at det var usandsynligt, at han havde opdaget glimtet, hvis han ikke havde kørt på afspærring, for stopbøsninger og andre pakninger var nemlig så utætte, at der under kørslen med damp stod en tæt og uigennemtrængelig dampsky om maskinens forende, så det var svært at orientere sig.

Det år kom også et nyt begreb indenfor modstandskampen: »Hestesabotagen«, som var rettet mod de vognmænd og landmænd, som var for ivrige efter at stille deres hestespand til rådighed for tyskerne. De fandt ofte deres heste døde i stalden om morgenen, forgivet.

»De kan brænde, hæрге, myrde . . .

I et forsøg på at skræmme danskerne kalder den tyske befuldmægtigede, dr. Best den 24. april den danske presses chefredaktører til sig, og han taler på mødet om »den hæmningsløse underverden, der ikke længere holdes i tømme af de danske sikkerhedsorganer, og foranstalter blodorgier på danske«, og han siger videre, »at der nu vil blive taget gidsler, ikke ud af befolkningen men ud af de forbryderiske kredse selv. Den tyske udøvende magt har arresteret et stort antal elementer fra de underjordiske kredse, der venter på deres dom. Over 100 sabotører og voldsforbrydere har dødsdom i vente.« – »Når fremdeles den tyske krigsførelses interesser angribes ved sabotage, vil det fremtidig være umuligt at udvise nåde overfor fangne sabotører, der efter loven har forbrudt deres liv«. Han siger patetisk: »Hvilken fremtid kan der tilstås et land, der i en så afgørende tid udelukkende lader sig repræsentere ved en underverden, som virker med bomber og revolvere. Må ikke nødvendigvis alle personer og institutioner, som har været passive tilskuere til ødelæggelsen af erhvervsmæssige værdier og til mord og rov, betragtes som uværdige til fremtidig at lede dette folk, der i sandhed har fortjent en bedre ledelse.«

Danmarks Frihedsråd svarer i et åbent brev den 28. april dr. Best:

»De kan lade brænde, hæрге og myrde. De kan fængsle og henrette. De kan lokke eller true. Men De kan aldrig knække vor vilje og vor evne til at bekæmpe den magt, der har styrtet verden ud i krig og berøvet Danmark dets frihed.«

Sabotagerne fortsætter, og det samme gør henrettelserne af fangne sabotører.

»Hitlers tamme kanarieflugt...»

Den 6. juni sker det, det besatte Europa har set hen til i årevis: Invasionen. Engelske, canadiske og amerikanske styrker går i land i Normandiet, og i dage holder verden vejret i spænding, men de allierede bliver ikke kastet i havet. De begynder at kæmpe sig frem mod Tyskland. Jernbanesabotagen overalt i Europa aktiveres, og i Danmark er det hovedsagelig den jyske længdebane, der må holde for.

I slutningen af juni og i begyndelsen af juli viser den store folkestrejke klart tyskerne, at Danmark nu ikke længere er »Hitlers tamme kanarieflugt«, og de skal komme til at opleve, at de befinder sig i fjendeland.

I perioden fra 31. maj til 26. juni afsagde de 28 dødsdomme, og situationen er ved at være på bristepunktet. I København huserer medlemmer af det forhadte Schalburgkorps, som er hjemme på orlov fra østfronten. Det består af »danske« frivillige, som har meldt sig til kampen mod russerne, og de optræder brutalt og provokerende overfor befolkningen, som ikke prøver at skjule, hvad den mener om landsforræderne.

Den 25. juni indfører tyskerne spærretid i København fra kl. 20.00 til kl. 05.00, og nu kan situationen ikke bære mere. Folkestrejken er ved at være en realitet, og tyskerne søger at afspærre hovedstaden fra det øvrige land. Der er bål i gaderne, og tyskerne skyder på alle, der færdes ude. Arbejdet er nedlagt, og kommer først i gang igen den 5. juli efter lange forhandlinger, hvor tyskerne har måttet gøre indrømmelser, men da havde strejken også kostet 100 mennesker livet, og omkring 700 var blevet såret.

Lokomotivfører Carlo Knudsen fortæller, at han den dag, strejken var en kendsgerning, var på vej til Helsingør med et godstog over kystbanen. Han kørte med en fører, der hed Larsen. »Vi kunne ikke forstå, at folk på stationerne truede ad os. Det begyndte allerede i Klampenborg, men vi anede ikke noget, før vi kom til Helsingør. Vi ville så sætte maskinen i hus, men en overordnet tjenestemand tiggede og bad os om at køre til København, da der var en mængde rejsende. Vi var ikke meget for det, men vi gjorde det, og da vi kom til Østerport, stod stationsforstanderen med sine hvide handsker og måtte være maskinledsager, så vi kunne få maskinen i hus. Alle var gået hjem, og jeg begyndte at gå hjem mod Sydhavnen, hvor jeg dengang boede. I Istedgade måtte jeg gå ind i en port og tage min uniformsjakke af, fordi jeg følte, folk så skævt til mig, og jeg gik hjem i min kittel. Der var tale om, at man ville straffe os, fordi vi havde nedlagt arbejdet, men det blev selvfølgelig ikke til noget.«

Lokomotivfører B. A. K. Jensen var samme dag på vej med et tog fra Brande til Silkeborg. »I Christianshede hørte vi, at der var strejke i Silkeborg, og vi bad så om at måtte køre tilbage til Brande. Vi havde en større diskussion med trafikkontoret i Århus, som beordrede os til at køre til Silkeborg, hvor der var en hel del skolebørn, som var helt afhængige af toget, hvis de skulle hjem. Vi diskuterede så sagen frem og tilbage med togføreren og blev enige om, at vi skulle køre til Silkeborg, men vi ville have godsvognene koblet af, så vi kun havde personvognen. Vi blev også standset af strejkevagterne, og efter nogen parlamentaren fortsatte vi til Silkeborg. Nok var der strejke, men det behøvede ikke at gå ud over børnene. Vi var ikke glade for at køre, men vi gjorde det. Havde vi haft godsvognene med, havde vi ikke fået lov at køre. De havde smadret ruder og alting.«

Fabrikant Kaj Lund, Svenstrup, som kørte som ekstra-håndværker og lokomotivfyrbøder en del af krigen, fortæller om »en ganske almindelig dag«:

»Vi skulle møde i remisen i Fredericia kl. 0.30. Vi var blevet stoppet flere gange af vagtposterne, som skulle kontrollere vores Ausweis. Den sidste vagtpost gav sig også tid til at endevende vores madkasser. Han tog pålægget af vores smørrebrød for at se, om der skulle være »marcipan« under i stedet for smør eller fedt. Det var ikke ualmind-

ligt, at der blev smuglet plastisk sprængstof ind i remiserne. Det blev kaldt marcipan på grund af den karakteristiske lugt. Den var meget gennemtrængende.

Vi var sent på den og måtte løbe det sidste stykke vej for at nå at gøre maskinen klar inden afgang. Hvorfor ved jeg ikke, men tyskeren skød efter os, da vi løb, og skudtet strejfede lokomotivføreren ene øre. Også den nat skete der en sprængning i remisen. Cylinderen på en maskine blev sprængt, men selvfølgelig vidste ingen, hvem der havde været i nærheden af den. Tyskerne, der skulle være vagtposter derinde, sad som regel og hyggede sig et eller andet sted. – Vi skulle køre til Flensborg med en transport, og vi skulle have vand i Lunderskov og Vojens. Vi fik også vand i Lunderskov, men da vi kom til Vojens, var signalerne slukket, og personalet gået hjem. Der var strejke, så vi kunne ikke få vand. Vi så derfor ingen anden udvej end at begynde at smide fyret ud, så kedlen ikke eksploderede, og vi havde næsten fået halvdelen ud, da der kom to tyske officerer henne fra toget. De havde pistolerne fremme og gav os ordre til at få fyr på igen. Vi forklarede dem, at vi ikke kunne køre uden vand, men vi fik besked på, at vi selv kunne tage vand, og så var det ellers bare med at køre sydpå. Vi måtte altså ud og tage vand, og så kørte vi af sted. Det var ikke nogen rar tur. Vi havde hver en tysker med pistol stående bag os på maskinen, og der var ikke andet at gøre end at køre og så håbe på, at sporskifterne stod rigtigt. Der var ikke lys noget sted, og der var intet til at fortælle os, hvordan sporene stod. Vi kørte i buldrende mørke og bad til, at de stod sådan, at vi ikke løb ind på et sandspor eller ind i holdende vogne. Vi anede heller ikke, om der måske var modgående tog på linjen. Der var enkeltsporet bane dengang, men vi kom igennem og holdt udenfor Padborg, da vi kunne se, at der var et angreb i gang på den tyske marinestation udenfor Flensborg. Endelig kom vi ind, og her skulle vi have vand og kul, før vi fortsatte til Flensborg. Det tog 25 minutter, og så fik vi en tysk lods med over grænsen.

I Flensborg kørte vi i remise, og vi fik ordre til, at vi ikke måtte forlade remisen. Vi måtte ikke gå ud i byen. Der var en del russiske krigsfanger, der arbejdede i remisen, og vi havde fået ordre til at holde os borte fra dem og ikke tale med dem. De boede i to små rum, der blev varmet op med

en rusten brændeovn, og på gulvet lå en lille dyngede roer. Det var, hvad de fik at spise. Vi kom alligevel i kontakt med dem og fik dem gjort begribeligt, at vi havde efterladt vores mad rundt i vindueskarmene, så de bagefter kunne tage den. Vi havde altid så meget ekstra mad med, fordi vi aldrig vidste, om vi skulle være hjemmefra en enkelt dag eller tre dage. Da vi kørte, så vi, at de gjorde tegn, at de havde fundet maden.«

Lund husker ikke helt, hvornår denne dag var, men det kan have været den 15. eller 16. september, hvor der netop var en strejke blandt jernbanemændene i Sønderjylland. Baggrunden var den, at tyskerne fredag morgen kl. 4 den 15. september kaldte alle fangerne i Frøslev-lejren ud til appel. 197 navne blev råbt op, og disse fanger blev i formiddagens løb i 3 kreaturvogne ført til Tyskland. Deportationerne til de tyske koncentrationslejre var begyndt. Dette var et helt klart løftebrud fra tyskernes side, som så mange andre. Frøslev-lejren var netop bygget af danske myndigheder for at forhindre, at fanger blev sendt til Tyskland, og dr. Best havde givet sit ord på, at det ikke ville ske.

Strejken begyndte i Padborg og bredte sig nordpå.

Daværende trafikassistent J. Garp, der gjorde tjeneste i Tinglev, kan huske, at der kom besked fra Padborg, at man havde nedlagt arbejdet. »Vi talte sammen om det og besluttede også at nedlægge arbejdet i protest mod dette overgreb. Dengang brugte man endnu de gamle telegrafapparater med papirstrimmel, og via den sendte vi strejkeopfordringen nordpå og lukkede så stationen. Mens vi strejkede, overtog tyskerne selv signaltjenesten, for de ville have deres tog igennem, og det gik ikke altid lige godt. Der var nogle afsporinger, men dem havde man jo vænnet sig til.«

Tyskernes svar var besættelse af flere jernbanestationer, og de truede med at deportere yderligere 500 fanger og tage gidsler blandt jernbanefolkene, hvis arbejdet ikke kom i gang, og den 16. september udsender 2. distrikt i Århus til alle jernbanefolk i Jylland denne skrivelse, som var modtaget fra generaldirektoratet:

– Gestapo-chef Meyer har meddelt: Såfremt arbejdet på banerne ikke genoptages lørdag, vil der blive skredet voldsomt ind. Under hensyn hertil bør arbejdet genoptages

snarest. Hermed bedes al trafik-, maskin-, bane- og signaltjeneste gjort bekendt. –

Tyskerne hævdede også, at strejken ville ramme de danske fanger i Frøslev, så de ikke kunne få forsyninger.

Jernbanemændene bøjede sig, og arbejdet kom i gang igen, men det varede ikke længe, før tyskerne foretog det næste træk.

Den 19. september overrumplede de det danske politi, og ca. 2.000 politimænd blev sendt til koncentrationslejre i Tyskland. En stor del af styrken gik under jorden og ind i illegalt arbejde, og for de fleste har det sikkert været en lettelse, at samarbejdet med tyskerne var forbi. Det havde efterhånden bragt dem i en uholdbar situation, hvor befolkningen var begyndt at vende sig mod korpset.

Gidsler i transporterne . . .

Som tidligere omtalt begyndte tyskerne i oktober måned at lade fangne danske sabotører køre med som gidsler i værnemagtstransporterne. De sad i godsvogne, der i begyndelsen blev koblet lige efter lokomotivet, men efterhånden fandt de på at anbringe disse vogne forskellige steder i toget, så sabotørerne havde vanskeligt ved at beregne tændsatsen således, at lokomotivet og de forreste vogne kom over sprængningsstedet.

Anledningen til »himmelfartskommandoerne«, som de blev kaldt, var den store sabotage den 7. oktober ved Hjordkær i nærheden af Røde Kro i Sønderjylland, hvor en tysk transport blev afsporet og adskillige tyske soldater dræbt eller såret. Lokomotivfører Sophus Hansen var den dag på vej fra Fredericia til Padborg med et tog. De blev standset i Lunderskov og fik at vide, at al trafik var indstillet på grund af »uheldet« ved Hjordkær. De kørte i hus, men det varede ikke længe, før de blev kaldt ud igen. De kørte med tom maskine til Hjordkær, hvor de kørte så tæt til stedet som muligt. Det var meningen, at de skulle slæbe de vogne ud, der var i stand til at køre. Vognene stod hulter til bulter, og nogle af dem lå som pindebrænde i meterhøje dynger. Ind over marken lå de, og der lå døde og sårede soldater over det hele. »Et sted så vi en ung soldat, der var klemt fast i fjedrene under en godsvogn. De havde åbenbart udvidet sig i eksplosionsøjeblikket, hvor han samtidig

var blevet kastet derind og derefter klemt ihjel. Der var vagtposter overalt, og vi blev også visiteret. Madkasserne skulle undersøges, og det var en heldig dag for mig, for inden vi kørte fra Fredericia, havde jeg netop givet en kollega nogle numre af »Frit Danmark«, som jeg havde haft liggende i bunden af madkassen.«

Tyskerne var selvfølgelig rasende, og dagen efter udsender pressekontoret hos den højere SS- og politifører i Danmark denne meddelelse:

–» Gentagne gange er i den sidste tid jernbanetog, hvori der befandt sig medlemmer af den tyske værnemagt, blevet bragt til afsporing ved sprængning. Herved er i flere tilfælde medlemmer af den tyske værnemagt blevet dræbt eller såret. Et særligt alvorligt tilfælde skete en af de sidste dage, hvorved 7 soldater blev dræbt og 42 såret. – Til afværgelse af disse sabotagehandlinger vil der fremtidig i de tog, hvori der befinder sig medlemmer af den tyske værnemagt, medføres fangne danske sabotører. –«

Samme dag anbringer en terrorgruppe, der arbejder for tyskerne, bomber i et eksprestog ved Hobro, hvorved 12 passagerer bliver dræbt og 30 såret. Meningen er selvfølgelig at lægge sabotørerne for had. Der skal skabes modvilje mod dem, men alle er klar over, hvem der står bag denne sprængning, som ikke bliver den sidste, terroristerne foretager. Et år senere på det samme sted anbringer de igen bomber i et persontog, hvor 8 mennesker bliver dræbt.

Den 14. oktober udsender DSB et fortroligt cirkulære: Danske fanger i værnemagtstog. – Ved ekspedition af værnemagtstog, der medfører danske fanger, er det ved flere lejligheder kommet til sammenstimlen – såvel af jernbanepersonale som af ganske uvedkommende civilpersoner. – En dansk fange har den 13. oktober haft lejlighed til at meddele, at statsbanernes personale kunne gøre de pågældende en stor tjeneste ved at medvirke til, at sådan sammenstimlen undgås, idet det ellers må befrygtes, at der måtte indtræde en skærpelse af fangernes behandling, der i al almindelighed nu var upåklagelig. Der er fra distriktets side gennem Tyske Rigsbaners befuldmægtigede udvirket visse lempelser med hensyn til det materiel, de pågældende skal benytte. Der vil således overalt, hvor dette er muligt, blive stillet dertil egnet personmateriel eller veludrustede mandskabsvogne til rådighed. Dette forhold skulle nødvendig

ændres ved utidig nysgerrighed eller lignende. D'herrer stationschefer bedes derfor så alvorligt som muligt søge at gøre hele personalet forståeligt, at de rent bortset fra de evt. alvorlige følger for dem selv – tjener fangens vel bedst ved energisk at medvirke til, at sådanne transporter foregår så ubemærket som muligt.

Kaj Lund fortæller, at han en dag skulle køre en transport til Flensborg. Gidselvognen var blevet koblet lige efter maskinen, og da denne skulle kobles fra i Padborg for at køre ud efter kul og vand, lykkedes det lokomotivfolkene at tage gidselvognen med, uden at tyskerne opdagede »fejltagelsen«. I remisen kom fangerne ud og blev vasket, og remisepersonalet delte deres madpakker med dem.

Fangerne havde givet deres æresord på, at de ikke ville forsøge at stikke af, da de meget godt vidste, hvad der ville ske med lokomotivpersonalet, hvis der manglede nogen, og efter et ophold på en halv times tid kørte maskinen og fangevognen tilbage til transporten, hvor ingen åbenbart havde savnet dem.

Tyskerne søgte at lægge sabotørerne for had ved at lade deres dansk/ tyske terrorgrupper anbringe bomber i overfyldte persontog. Ved dette attentat ved Hobro den 8. oktober 1944 blev 12 mennesker dræbt og 30 såret. Attentater mod persontog kostede under hele krigen 30 mennesker livet, og mere end 100 blev såret. (Centralværkstedet, Århus)





Terroraktionen er en tysk hævnakt for en stor sabotage mod et tysk militærtog ved Røde Kro, hvor 7 soldater blev dræbt og 42 såret. Personvognen blev nærmest flået fra hinanden, og de mennesker, der sad i denne afdeling havde ingen chancer for at overleve. Modstandsbevægelsen henrettede senere flere af de »danske« terrorister. (DSB foto)

De fanger, tyskerne skulle transportere fra København og til Frøslev-lejren, blev også kørt med jernbanen i nogle specielle fangevogne. Det var gamle ombyggede personvogne, og den 23. december lykkedes det sabotører at ødelægge en af dem med sprængbomber på centralværk-



På maskindepotet i København havde politiet, som havde bevogtningen, og håndværkerne fået meddelelse om aktionen mod politiet, og de gjorde klar til et forsvar af området. Der blev bygget barrikader, og såvel politibetjente som DSB-folk var indstillet på kamp. Tyskerne kom imidlertid ikke, og efterhånden lånte politifolkene arbejdstøj hos håndværkerne og gik under jorden. Våbnene endte hos modstandsbevægelsen. (Foto: W. Dancker-Jensen)

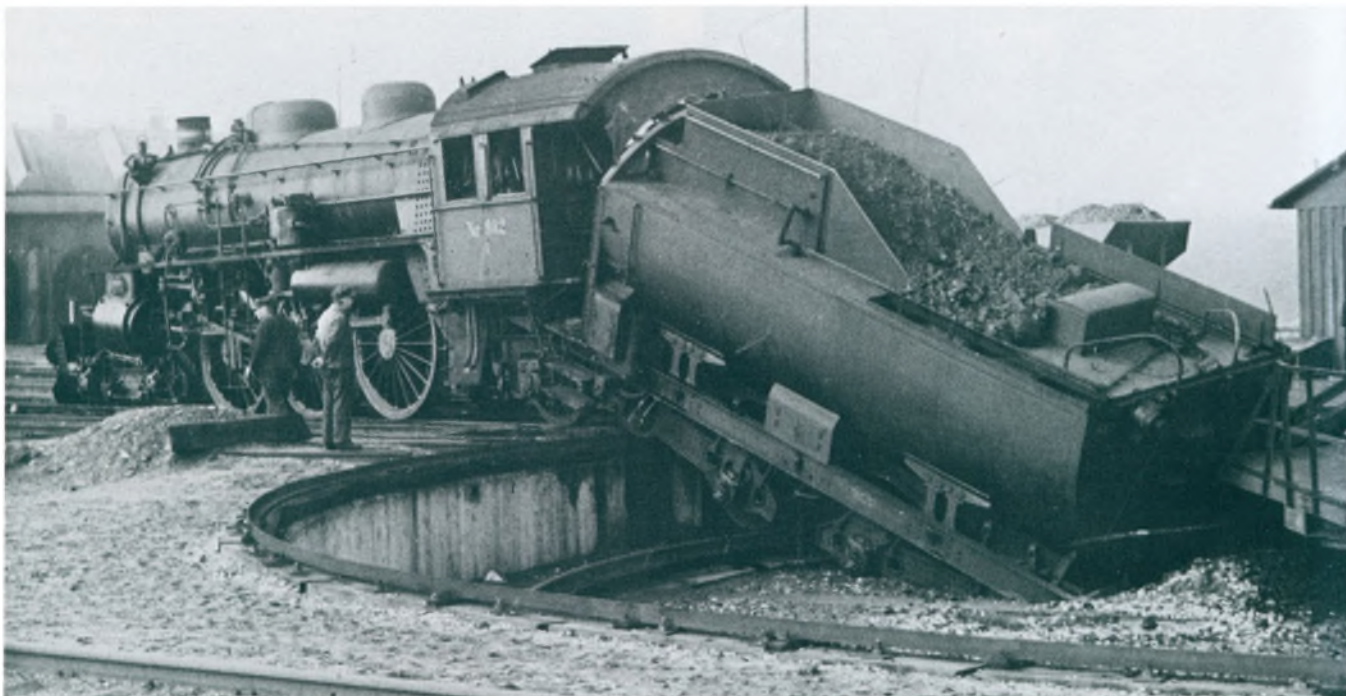
stedet. Nogle dage efter blev resterne af den ødelagt med brandbomber, og tyskerne meddelte derefter lakonisk:

– Indtil en ny vogn står til rådighed, vil det tyske sikkerhedspolitis arrester blive transporteret til Frøslev i godsvogne.

Sabotage-efteråret

Den 18. oktober bliver 15 lokomotiver kørt ned i skydebanegravene og drejeskivegruben i København, og her har lokomotivpersonale og remisearbejdere hjulpet sabotørerne, idet de ikke selv har kunnet køre de store maskiner.

Transportproblemet optog tyskerne meget – selv i det små – for som et kuriosum kan nævnes, at de den 26. oktober udsender en officiel meddelelse, hvori det hedder: – Den tyske værnemagt har af tvingende grunde den 26. oktober 1944 opkøbt alle nye cykler, der fandtes i de danske lagre. Dette sker på grundlag af forordningen om leverancer og ydelser til den tyske værnemagt. Det drejer sig om en isoleret foranstaltning, som ikke vil blive udvidet. – Midt i en krig, hvor mennesker bliver dræbt og store



værdier ødelagt, virker denne meddelelse lidt komisk, men den taler sit meget tydelige sprog om, hvor vanskeligt det efterhånden var blevet for tyskerne, og den fortæller også, at den stiller danskerne i en vanskelig situation, for cyklen var et næsten uundværligt befordringsmiddel for de fleste under krigen, og det varede da heller ikke længe, før prisen på brugte cykler gik i vejret, ligesom cykeltyverierne tog til.

Lokomotivfolkene bliver mere og mere tyndslidte af de mange sabotagehandlinger, og nu er flyverangrebene også kommet til. De ved, at risikoen mangedobles i de lange, mørke efterårs- og vinternætter, som står foran dem, og det passer dem derfor godt, at dette efterår og vinteren bliver præget af en lang række aktioner, der sættes ind mod sporanlæg, remiser og sikringsanlæg.

Lokomotivfører Guldager, som en tid var forflyttet til Padborg, overnattede en nat i Lunderskov, og da han om morgenen stod op for at vaske sig, var der ikke vand i hanerne. Han beklagede sig til remisepersonalet, og de så forbavset på ham: Var du her ikke i nat? – Jo, det var han

Natten mellem den 18. og 19 oktober 1944 kørte sabotører med assistance af jernbanefolk 15 lokomotiver i skydebanegravene og drejeskivegruben på Københavns godsbanegård. (Jernbanemuseet)

da. – Nå, men de har da ellers sprængt vandtårnet lige udenfor. Han havde ikke hørt noget, og det siger måske lidt om den træthed, mange lokomotivfolk kæmpede med, for en sabotageeksplosion skulle ellers nok kunne hive de fleste ud af sengen.

Møbius Nielsen, var en dag, mens han gjorde tjeneste i Brande, blevet sendt til Silkeborg for at rangere, og da han var færdig med tjenesten, sad han inde i opholdsstuen og slappede af, for der var ingen mulighed for at komme tilbage til Brande.

»Pludselig blev en rude smadret, og en stemme råbte: Nu ryger vandtårnet i luften. Jeg kom ud i en fart, men dog ikke hurtigere, end at jeg nåede at få en lygte med. Den brugte jeg til at signalere til et rangertræk, der var på vej mod remisen. Det stoppede, og et øjeblik efter kom braget,



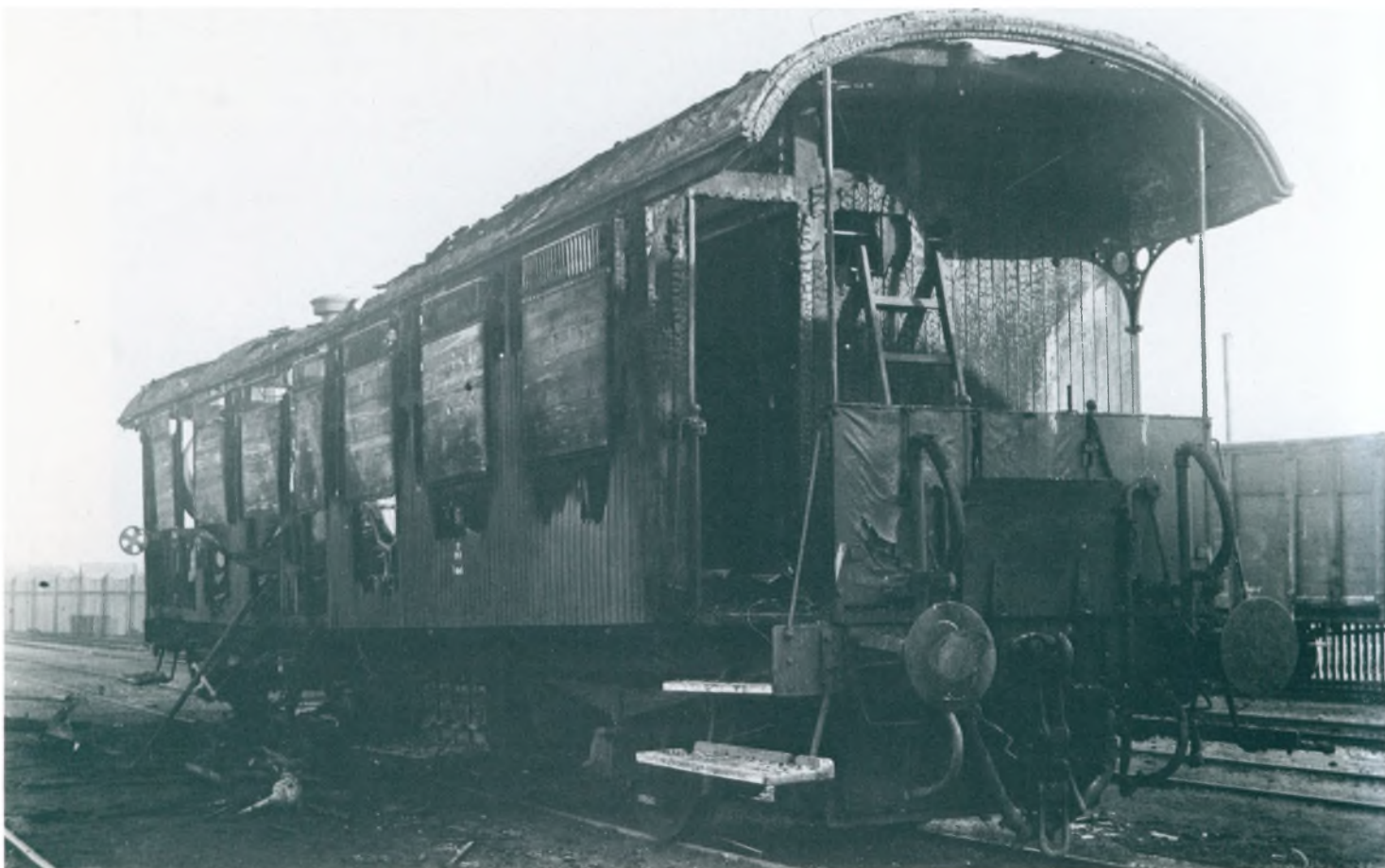
Fangevogn, som af tyskerne blev brugt til transport af fanger fra København til Frøslev-lejren. Ingen var i tvivl om, hvem tyskerne transporterede i disse vogne. (Jernbanemuseet)

og så var der ikke noget vandtårn mere. Gestapo og nogle tyske officerer fra værnemagten mødte op med en dansk tolk og afhørte mig. De var meget interesseret i at vide, om stemmen, jeg havde hørt, havde talt med dialekt, men det kunne jeg ikke huske noget om. Mange mennesker var slet ikke klar over betydningen af den slags aktioner. De betragtede dem som noget pjat og nærmest hånede modstandsbevægelsen, fordi man satte ind overfor den slags mål, som ikke var så farlige som banestrækningerne, men de havde skam stor betydning, for man kan ikke fylde vand på et lokomotiv med en haveslange. Der skal store mængder til, og det betød, at togene mange gange måtte køre store omveje for at sikre sig vand, eller de måtte køre med mindre tog end normalt.«

Den 8. november kl. 3 om natten blev signalingeniør

Viberg Petersen ringet op af stationsforstander Petersen, Esbjerg, som havde fået en anonym telefonopringning, at signalposter, vandtårn, drejeskive og et antal sporskifter ville blive sprængt indenfor en halv time. Viberg Petersen syntes, han burde underrette sine foresatte, men de havde allerede fået det at vide.

Aktionen blev udført af ca. 50 mand, hvoraf nogle var i jernbaneuniformer. I den vestlige signalpost, post 2 sad personalet og rangerpersonalet og spiste et stykke mad. De havde netop rangeret et større antal vogne op til pakhuset og kunne nu holde en pause, mens vognene blev tømt. En af dem sad og reparerede nogle vækkeure, og et par fik et slag kort. Udenfor stod to bevæbnede tyske vagtposter, og ingen studsede derfor, da en drivvåd »jernbanemand« kom ind og bad om husly, og man reagerede først, da han stod med to pistoler i hænderne og sagde: Så er det ned allesammen. De blev kommanderet ned fra signalposten, og da de løb forbi tyskerne, sagde den ene af soldaterne: Was ist los. – Bomben und Granaten, svarede overportøren tilbage, og de to soldater sprang omgående ned i det cementrør,



de havde som dækning. Over højtaleranlægget blev alle nu beordret i beskyttelsesrum og fik at vide, at om et kvarter ville terrænet blive bestrøget med maskingeværrild. Ca. et kvarter efter lød eksplosionerne. Begge signalposter, 14 sporskifter, vandtårnet og drejeskiven røg i luften, og bagefter nåede lokomotivmester Sørensen at køre en P-maskine ned i hullet for ligesom at sætte et pænt punktum for aktionen.

Naturligvis skulle det gå ud over civilbefolkningen. Tyskerne afbrød lys, gas og vand, og fjernvarmen forsvandt i fire dage. Samtidig gik jagten på sabotørerne ind.

Modstandsbevægelsen havde travlt den nat. En time senere blev Viberg Petersen igen ringet op. Denne gang fik

Denne fangevogn blev saboteret i København den 23. december 1944, og for at gøre ødelæggelsen komplet satte sabotørerne ild på den 3 dage senere. Tyskernes svar var: Fangerne bliver derefter transporteret i godsvogne. (Jernbanemuseet)

han at vide, at Bramminge stations signalpost ville blive sprængt ved 5-tiden. Overassistent Neerland, som havde tjeneste, fik besked på at fjerne sig fra stationen, og så lagde sabotørerne deres sprængladninger. Skæbnen ville, at der på dette tidspunkt kom et langt militærtog med soldater og udstyr ind på stationen. Det skulle have vand og kul, men der var selvfølgelig ingen, der reagerede på fløjtesignalet, og den danske lods, der var med på maskinen, gik op i



Vandtårnet ved remisen i Silkeborg blev sprængt i januar 1945. Disse aktioner betød, at lokomotiverne måtte køre længere strækninger for at få vand, og at de ofte måtte køre med mindre tog. (Jernbanemuseet)

signalposten, hvor der lå en armeret bombe i akkumulatorrummet. Han gik over mod stationen, da han ingen traf i signalposten, og han havde ikke nået bygningen, før posten røg i luften. Han kom intet til, udover at han blev slynget hen ad jorden. Overassistent Neerland tog tilbage til stationen og var ved at blive skudt af rasende tyske officerer, hvoraf nogle var lettere sårede, men de kom da i tanker om, at han var den eneste, der kunne rekvirere hjælp. Viberg Petersen ankom med en motordraisine og ville fotografere den sprængte signalpost, men en tysk officer flåede apparatet fra ham og rev filmen ud og trampede på den. Samme nat røg også signalanlægget i Varde i luften.

Befolkningen i Esbjerg ville naturligvis ikke finde sig i tyskernes repressalier og svarede med en folkestrejke, som også ramte tyskernes egen forplejning. Den gik naturligvis

også ud over befolkningen selv, for det var koldt, og ingen havde varme eller mad. Det begyndte hurtigt at knibe med vandet, selv om folk havde fyldt badekar, vaskekar, baljer og gryder.

Strejken varede til den 17., og den 19. blev de tyske modforholdsregler trukket tilbage.

Det vil føre for vidt at nævne de mange enkeltaktioner, der blev foretaget, men nogle er dog omtalt udførligt, enten fordi de var i så stor en målestok, eller også fordi de fik konsekvenser, som lå langt udover de sædvanlige.

Da 9 sporskifter natten mellem den 30. og 31. december blev sprængt i Padborg, var tyskerne overbevist om, at det var jernbanefolk, der stod bag aktionen, for kun de kunne vide, hvor der kunne sprænges så effektivt. Samtlige 17 tjenestegørende på stationen blev anholdt, men Gestapo kunne intet bevise og måtte lade jernbanefolkene gå.

I begyndelsen af det nye år, 1945, kunne man i Berlin begynde at høre den fjerne rullende torden fra fronten, der langsomt nærmede sig. Enden var nær, og natten til den 3. februar havde allierede flyvere kastet mere end 3.000 tons

bomber over byen. Der meldtes om 20.000 døde. På Jalta holdt Stalin, Roosevelt og Churchill møde for at drøfte den fremtidige politik overfor det slagne Tyskland.

Troppetransporten mellem Norge og Tyskland var taget til, og de danske sabotører søgte naturligvis at lægge den så mange hindringer i vejen som muligt. Den 24. januar modtog de forskellige sabotageledere en rundskrivelse, hvori det bl.a. hed: » . . . endvidere beordres følgende:

a. Jernbaner

1. Ødelæggelse af linjerne på strategisk vigtige punkter.
2. Afsporing af tog.
3. Ødelæggelse af reparationsværksteder og tog.
4. Ødelæggelse af lokomotiver.
5. Ødelæggelse af drejeskiver.
6. Ødelæggelse af linjeudlæggere og kraner.

Videre nævnes der, at der skal iværksættes en omfattende sabotage, som dels skal forvirre fjenden og dels holde større tropestyrker bundet her i landet. Som eksempler nævnes:

1. Jernbanesabotage når transport finder sted.
2. Afsporing af transporttog eller ødelæggelse af materiel på vognene.
3. Ødelæggelse af tyske køretøjer, tanks, flyvemaskiner og lign.

Den »almindelige« befolkning vidste naturligvis, at der fandt sabotager sted. Den så de afsporede tog og de ødelagte fabrikker, og den kunne ikke undgå gennem radio og aviser at få meddelelse om de mange henrettelser, tyskerne foretog, men af gode grunde kendte den ikke meget til selve kampen, som blev ført mere og mere indædt fra begge parter side. – Den mærkede mere stramningen af rationeringerne og den vanskelige brændselssituation, men selv om rationeringslivremmen fik et hul til, var der ingen i Danmark, der sultede, sådan som det var tilfældet i andre besatte lande. Der var fødevarer nok. Der var endda så store mængder, at der også kunne eksporteres til Tyskland, og havde det ikke været tilfældet, er det ganske givet, at tyskerne nok skulle have sørget for at dække sig selv ind først.

Til trods for, at landbruget under hele besættelsen var afskåret fra tilførsler af korn og foderstoffer udefra, lykkedes det at holde produktionen oppe på et højt niveau.

Høstudbyttet under besættelsen var 78% højere end høstudbyttet under første verdenskrig. Mange års dygtiggørelse og omlægning indenfor driften gav virkelig resultater på et tidspunkt, hvor de var mere nødvendige end nogensinde.

Landbruget klarede sig altså godt, men industrien havde store vanskeligheder. Det kneb naturligvis hele tiden med tilførslerne udefra, og dertil kom at selve produktionsapparatet blev mere og mere slidt. Mulighederne for fornyelser blev færre og færre.

De svindende kultilførsler ramte både industrien og toggangen, og som omtalt andet sted var situationen i begyndelsen at 1945 den, at der i Jylland praktisk talt kun var tale om tyske transportere. Den danske trafik blev reduceret mere og mere for til sidst helt at gå i stå.

»Vi vidste godt, vi skulle saboteres . . .«

Den 8. februar kl. 09.10 udsender DSB's 2. distrikt en situationsmelding. Den oplyser, at der siden den foregående aften kl. 19.25 er sket 9 sprængninger forskellige steder i distriktet.

En af dem siger: Struer–Humlum: kl. 19.25 to sprængninger i km 1,0–1,5 under tog 9938 værnemagtstog. Toget fremførtes af to danske maskiner. En maskine og to vogne afsporet. 5 åbne vogne læsset med biler væltet. Ingen mennesker tilskadecommet. En 10 tons kran sendes Struer i dag. Der skal udveksles to skinner.

Hvad skjuler der sig bag disse lakoniske linjer?

»Vi vidste godt, at vi skulle saboteres, men vi vidste ikke hvor,« siger pensioneret lokomotivfører Svend Tønder Petersen, Struer, som var fører af et af de to lokomotiver, der er omtalt i meldingen, eller for at være helt korrekt: Han var den eneste af lokomotivpersonalet, der vidste noget, men han kunne ikke sige det til sine kolleger.

Thybanen var en af de baner, der i sin tid af sparehensyn var blevet anlagt med »lette« skinner, og de kunne ikke bære vægten af hverken de store danske eller tyske lokomotiver. Derfor blev transporterne kørt med mindre danske maskiner, som så kørte i forspand.

Banen blev åbnet i 1882, efter at en række baner var

blevet åbnet i det øvrige land, og om man efterhånden havde forbygget sig, eller om man betragtede den som mindre betydningsfuld, er ikke let at sige, men i hvert fald blev den anlagt med de lette skinner, så man måtte anskaffe specielt konstruerede lokomotiver, som man forøvrigt havde mange vanskeligheder med. Fra 1883 og til 1938 var der færgedrift over det smalle Oddesund, hvor der går så kraftig en strøm, at de små færges ofte måtte sejle store omveje for at gennemføre den korte tur fra bred til bred. I 1938 kom broen, og det var nu muligt at køre direkte mellem Struer og Thisted. Oddesundbroen blev omgående befæstet med store kanonstillinger, og under hele krigen undrede den lokale befolkning sig over, at englænderne ikke forlængst havde bombet denne bro og derved effektivt afskåret tyskerne fra at bruge de vestlige veje og den eneste jernbane, der var på kysten, men der skete aldrig noget her, selv om der var adskillige overflyvninger, og et enkelt engelsk bombefly blev skudt ned en nat. Det nødlandede i vandet ikke langt fra kysten, og fra stranden kunne man høre besætningen råbe, men englænderne tog imidlertid fejl af retningen og svømmede udad og druknede. 50 meter i den rigtige retning og de havde været i sikkerhed. Ligene blev bragt op på stranden og bevogtet af en enlig tysk soldat, der sørgede for at vende ryggen til, når befolkningen kom og lagde blomster på presseningerne.

På grund af de store kystbefæstninger var der hele tiden kraftig aktivitet i hele landsdelen, og både bane og veje var hårdt belastet af trafikken med byggematerialer, sand og cement og ikke mindst af den stadige udskiftning af soldater. Desuden kørte der daglig flere tog med arbejdere, der skulle til og fra byggepladserne.

Banen var længe fredet af sabotørerne. Det var først i den sidste tid af krigen, der begyndte at ske noget, men så kom det også. På den 74 km lange strækning var der i alt 350 sprængninger. Nu skete der mange gange adskillige sprængninger under hver enkelt aktion, men det er alligevel et stort tal, og man kan passende sammenligne det med tallet for den meget vigtige strækning Esbjerg-Fredericia, hvor der var 390 sprængninger.

I februar 1945 vidste alle, at krigen nu var ved at være slut. Tyskerne vidste det også, og adskillige officerer lagde ikke skjul på, at det passede dem ganske udmærket. De

havde fået nok. For lokomotivfolkene betød de voldsomme indskrænkninger i trafikken, at de fleste af dem ikke længere kørte i faste »ture« men kørte i reserven, det vil sige, at deres tjeneste blev fastlagt fra dag til dag. Svend Petersen havde den 7. februar fået at vide, at han skulle køre et tog til Langå, men i sidste øjeblik var han blevet sendt til Thisted med en tom maskine, uden at han havde nået at sende besked til sin kone.

Det var en D-maskine, og i Thisted blev den vendt, fik kul og vand og rangeret op foran særtog nr. 9938 som maskine nr. 2. Forrest var en K-maskine, som også blev kørt af Struer-personale.

De fire lokomotivfolk vidste selvfølgelig, at særtog nr. 9938, som var indlagt i særtogsplanen, var et militærtog. Det kunne de ikke undgå at se, men de vidste ikke, at toget var et led i en større »Bewegung«, som tyskerne kaldte det. Den havde kodenavnet STURMBOOT og havde til opgave at flytte to regimenter af 166. Infanteri-Division sydpå til Tyskland. Den bestod af 15 tog, som var kommet tomme henholdsvis fra Tyskland og fra forskellige stationer i Jylland, og den blev afviklet i samme periode som bevægelsen KANISTER, som skulle hente 233. Reserve-Panzer-Division/Panzer-Division »Holstein«. Denne bevægelse bestod af 22 tomme tog, der kom sydfra, og 28 læssede tog, der skulle sydpå. Begge disse bevægelser havde allerede ved ankomsten til Danmark og til de forskellige læsstationer, hvor Thisted altså var en af dem, store forsinkelser, som skyldtes allierede luftangreb i Tyskland og sabotageaktioner forskellige steder i Jylland. Der var i denne periode en meget tæt militærtrafik i Jylland, og hvis man regner med, at hvert tog bestod af ca. 50 vogne, har man et indtryk af, hvor stor kapacitet banerne havde.

Særtog nr. 9938 havde transport nr. 651677 i bevægelsen STURMBOOT, og det bestod af 144 aksler. (Det kunne f.eks. være 72 2-akslede vogne, men de kunne også være fordelt på en anden måde, hvilket de formentlig har været i dette tilfælde). Der måtte på denne strækning ikke køres med mere end 140 aksler, og begge lokomotivførerne fik overrakt en skriftlig dispensation, før de kørte.

»Vi havde fået at vide, at vi skulle køre kl. 16.30«, siger Svend Petersen, »men tyskerne var ikke færdige, så vi blev en del forsinket, og da vi endelig var klar til at køre, kom en

overportør hen til os. Jeg vidste godt, at han havde noget med modstandsbevægelsen at gøre, så jeg var godt klar over, hvad han mente, da han sagde: »Se dig godt for på vejen, Svend, og hold farten, hvis du kan«, men jeg kunne jo ikke sige noget til de andre, og der var heller ikke noget, jeg kunne gøre ved det. Vi kunne ikke sige, at vi ikke ville køre den dag, og vi kunne ikke sige, at vi troede, der ville ske noget, for hvor vidste vi det fra? Der var ikke noget at gøre. Vi forstod godt nødvendigheden af sabotagen, men vi var ikke så glade for den, for det var os, der i første omgang skulle tage stødet. Det var det hver gang.

Jeg gik hen til føreren af K-maskinen. Det var en ældre fører, Jens Elias Petersen. Han kørte sammen med lokomotivfyrbøder Gunnar Voldum, og jeg havde en makker, der hed Nielsen. Jeg sagde til ham, at han skulle skynde sig hjem, for jeg skulle til fødselsdag om aftenen, hvilket jeg også skulle, så det var i hvert fald sandt, bare giv den, hvad den kan tage. Bagefter sagde jeg til min makker, at han skulle sørge for, at vi havde godt med damp hele tiden. Kullene var jo ikke alt for gode, men vi skulle nok kunne holde de 70 km, der måtte køres på strækningen. Normalt kørte vi ikke mere end 40 med militærtogene, men da de altid var bagefter, var farten som regel højere. Hvis ikke K-maskinen holdt farten, skulle vi nok skubbe ham. Vi havde jo den kraftigste maskine.

Det med at holde øjnene åbne var jo meget godt. Det var vinter og mørkt under hele turen, men selv om det havde været lyst, havde vi ikke haft en chance for at se noget. De ladninger, der blev lagt ud, var så små, at man ikke nåede at se dem. De lå tæt op til skinnen.

Vi havde prøvet at være »på gulvet« en gang før, og da så vi ikke noget. Det var nogen tid før, en dag, da vi kørte »Piraten«. Det var et orlovstog, som løb mellem Struer og Tønder med et tog i hver retning. Det blev kørt som 100 km tog med en P- eller Pr-maskine for. Normalt havde vi ikke de store maskiner, men dem havde vi fået specielt til disse tog, som ingen af os brød os om at køre, for vi vidste, at »de« havde været ude efter dem flere gange, og det lykkedes jo også. Togene var altid stopfulde med soldater, der slæbte pakker med fødevarer og andre ting, vi godt selv kunne bruge. Når de kom tilbage fra Tyskland havde de ingen pakker.

Det var som sagt os, der skulle køre det tog, og af og til havde vi en tysk jernbanemand med. Det hed sig, at de skulle lære strækningen at kende, muligvis fordi de regnede med selv at skulle overtage det hele, hvis der kom invasion, og engang imellem havde vi også en bevæbnet soldat med. Dem brød vi os ikke om. Vi havde en soldat med den dag, vi røg af. Vi havde først sagt til ham, at vi ikke kørte, før han stillede geværet fra sig, og så skulle han opholde sig i fyrbøderens side. De fik aldrig lov at sidde ned. Vi havde selvfølgelig ikke noget imod dem som mennesker, men de repræsenterede værnemagten, og så var det altså dem, det gik ud over.

Vi havde fart på den dag. Vi kørte lidt over 100, som vi så tit gjorde for at komme over, hvis der skulle ske noget. Vi var nået til Sig. Det er stationen før Varde, og der kom braget. Vi hørte det, og så begyndte maskinen at danse. Jeg lukkede af for vandstandsglassene. Det var det første, man foretog sig for ikke at blive ramt af skoldhed damp og vand. Det var en ren refleksbevægelse, og jeg kørte aldrig en tur uden at prøve alle haner først. Det stod også i reglementet, men under normale forhold var der mange, der ikke tog så tungt på det, men vi havde hørt for meget til ikke at sikre os, at hanerne var i orden. Et halvt år før var to af vores gode kolleger fra Struer blevet skoldet ihjel, da deres førerhus blev fyldt med vand og damp. Det var under et luftangreb.

Det hele gik meget hurtigt, men man nåede alligevel at tænke: Så nu vælter vi. En P-maskine vejer 114 tons, så man kan godt forestille sig, hvad der sker, hvis man vælter rundt med sådan én, men der skete ikke noget. Selv om vi havde 100 km's fart, holdt vi os på benene. Vi kørte et langt stykke i sveller og ballast, og så brasede vi ind gennem et hegn og ud på marken, hvor vi gik i stå. Vognene var der ikke sket noget med, og vi kom med en postbil ind til Varde.

Næste dag var sporet i orden igen, og vi skulle så køre »Piraten« tilbage. To gange var der engelske flyvere over os, men vi så dem begge gange. Den ene gang var ved Vemb og den anden ved Naur. Hver gang huggede vi bremserne i og sprang af, så vi kunne komme i dækning. Det gjorde soldaterne også, så snart de mærkede, at vi begyndte at bremse, men der skete ikke noget. Der var også nerver på i



Både langs den jyske øst- og vestkyst kørte der daglig orlovstog med tyske soldater og telefonpiger. Lokomotivfolkene kaldte disse tog for »Piraterne«. De skulle køres som 100 km-tog, og på østkysten blev de kørt med P-, E- eller 38'ere. På vestkysten brugte man Pr-maskinerne. Lokomotivfolkene brød sig ikke om disse tog, som var efterstræbt af sabotørerne. Her har de fået ram på en af »Piraterne« ved Frøjk udenfor Holstebro. (Jernbanemuseet)

toget. Det var ikke bare os. Flyverne gik ned over os et par gange, men de skød ikke. Dem var vi bange for. For et halvt år siden havde de skudt på fire tog. Det var dengang, de to kolleger blev dræbt, og der var adskillige rejsende, der blev såret. Også nogle af vore kolleger blev alvorligt

såret den dag. Der havde også været andre tilfælde. Den 7. januar havde englænderne skudt på 10 tog, og 30 mennesker var blevet dræbt, så det var med at komme af vejen, hvis man havde mulighed for det.

Alt dette kunne man selvfølgelig ikke lade være at tænke på, da vi skulle køre, og ind imellem talte vi da også om det mand og mand imellem, men der var aldrig nogen, der sagde, at han ikke ville køre. Det var noget, der skulle gøres.

Thybanen var ellers ikke rar at køre på, fordi der var så mange ubevogtede jernbaneoverskæringer. Vi havde set mange hestekøretøjer, som nåede over i sidste øjeblik, men om aftenen var der ingen trafik.

Vi havde nu haft mørklægningen i fem år, så den havde vi næsten lært at leve med. Der var ikke meget lys i signallerne, men vi var så godt kendt med strækningen, at vi vidste, hvor vi skulle se efter dem. Fremad kunne vi ikke se meget. Der var ikke meget lys i frontlanterne, men heller ikke før havde vi kunnet se så meget. Der blev ikke snakket meget under turen. Selv om de andre ikke vidste noget, har de selvfølgelig tænkt, at der kunne ske noget. Det gjorde man jo altid, men jeg havde det ikke godt.

Vi holdt dampen oppe, så det er da muligt, at Nielsen har haft en anelse om noget, og det var en af de ture, hvor farten blev holdt hele vejen. Vi skubbede godt på. Med mellemrum kunne vi se, at der stod tyske vagtposter langs linjen, og det var ikke med til at gøre os mere rolige, for så vidste vi, at det var en af de transporter, man var ude efter.

Der var somme tider nogle af vores unge mennesker, der drillede vagtposterne. De tog syvtallet, den lange ildrager, og så varmede de den op til den var rødglødende. De lagde den så sådan, at den stak ud fra maskinen, og så fik vagterne et ordentlig svirp, hvis de ikke kom af vejen. – På en tur, jeg havde, mens jeg var fyrbøder, skulle vi også drille tyskerne. Det var »Piraten«, vi kørte, og føreren havde set tyskerne bakke nogle smørdritler op i en personvogn. Jeg stod ovre i førersiden, da han sagde: Kør lige en meter frem. Det gjorde jeg så med det resultat, at smørdritlerne faldt ned og gik fra hinanden. Der var nogle portører og stationsarbejdere, der fik ekstra smør den dag, for vi kørte, før tyskerne fik tid til at samle det op.

Det sidste stykke mellem Oddesund og Struer går banen ned ad en lang bakke og over en smal dæmning mellem Limfjorden og en indsø, der hedder Kilen, og så stiger den igen, løber langs med en gade op mod hovedsignalet og stationen. Vi havde fart på ned ad bakken og op over dæmningen, men så kunne vi se, at signalet stod på Stop, og vi begyndte at tage farten af og kørte langsomt op mod det.

Vi kørte langs husene og haverne ved Strandvejen, og jeg havde lige sagt til Nielsen: Så kom vi da så langt, da drønet kom. Jeg nåede lige at se tenderen på K-maskinen foran os give et hop, så forsvandt den for os, og vi blev løftet op. Sådan følte det. Man handler helt på reflekserne, når der sker sådan noget, så jeg havde allerede lukket for vandstandshanterne, da vi tippede over, og så rullede vi med hele

D-maskinen ned ad en skrænt og ned i et brændeskur, der blev totalt knust. Det var 72 tons jern og stål, der rullede ned, og vi var heldige, at vi blev inde i førerhuset. Nielsen faldt selvfølgelig ned på mig og gulvet var blevet til tag, da vi lå stille. Vi havde fået nogle småskrammer og var næsten døve af braget, så vi råbte til hinanden, da vi kravlede ud. Jeg kunne ikke forstå, at jeg gik så underligt og opdagede så, at eksplosionen havde revet hælene af begge mine træskostøvler, men ellers var der ikke sket noget. Vi gik så i gang med at slukke fyret, så der ikke blev anrettet større skader. Vi brugte sne til det, og mens vi var i gang med det, kom tyskerne løbende med bårer og sanitetstasker, men dem var der ikke brug for. Jeg ved ikke, om de havde tilskadekomne, for de forreste vogne så ikke godt ud. Det var et forfærdeligt rod det hele, og så begyndte de at skyde.

Koblingen til K-maskinen blev sprængt ved eksplosionen, så pokker tog ved maskinen, og de havde nær ikke fået hold på den. Den røg forbi signalet og helt ind på stationen, før de fik bremsen. Vi ville så gå hjem, men det måtte vi ikke for tyskerne. De afspærrede området og undersøgte husene rundt omkring. I min taske havde jeg nogle af de små kasseroller, vi brugte til middagsmad, og der var en tysk officer, der pegede på den: Eine Bombe, eine Bombe. – Nein, sagde jeg, eine Kasserolle, eine Kasserolle. Vi måtte stadig ikke gå hjem, men så gik vi op på sporet for at komme den vej, og der blev vi stoppet nogle gange af vagterne og måtte vise Ausweis. De ville have, at vi skulle blive til et forhør samme aften, men det ville vi ikke. Vi sagde, at vi ville komme igen næste dag, og så gik vi hjem. Jeg kom da til fødselsdag. Der sad min kone jo, og de havde godt nok hørt braget og skyderiet bagefter, men de troede, jeg var i Langå, så de havde ikke været urolige, i hvert fald ikke for mig, men jeg tror nok, jeg råbte højt resten af aftenen, for jeg var næsten døv i flere dage.«

Gunnar Voldum, som var fyrbøder på K-maskinen, siger: »Vi var faktisk ikke forbavset, da det skete. Det var den slags, vi regnede med, når vi kørte militærtog. Stedet var også rigtigt valgt, lige i en kurve, og havde signalet ikke stået på Stop, var der sket meget mere, for så var sprængningen jo sket inde under vognene, som den skulle have gjort. Nu havde vi ingen fart på, og ladningerne gik mellem de to maskiner og under D-maskinen.«

Der var nu også en anden grund til, at der ikke skete mere. Der havde været meget lidt tid til aktionen. En af deltagerne i den, Lars Rølle, fortæller:

»Det var lidt af et stykke hastværksarbejde af mange forskellige grunde. Jeg var lige kommet hjem fra arbejde, da jeg fik besked på, at vi skulle sprænge, og at jeg ville blive hentet. Vi havde en kontaktmand, en trafikassistent på stationen, og han havde givet besked om transporten. Der var ikke så meget tid, så ladningerne var monteret i forvejen. Der manglede bare »blyanterne«. Det var nu også af hensyn til de mange vagtposter, der stod tæt på linjen. Det skulle gå stærkt med at få lagt skidtet op.

Vi sad og ventede i en lejlighed lige i nærheden af banen. Der går haver lige op til banen, så vi kunne nemt komme derop. Det var så meningen, at lederen skulle tage op til Knarbjerg bakke, (det er bakken lige før dæmningen), og derfra skulle han give signal med en lygte, så vi var sikre på, at det var det rigtige tog. Vi havde før været ude for, at der var blevet ændret på togfølgen i sidste øjeblik. Vi skulle kunne se hans lygte tværs over fjorden fra den lejlighed, vi sad i. Der er vel en tre-fire kilometer.«

Ingeniør Erik Rørbæk Madsen, der ledede aktionen, oplyser, at man havde et net af kontaktfolk, som gav meddelelse om, når en transport skulle afgang. En af hans kontaktfolk var den senere indenrigsminister Toft, som boede på Thy. Rørbæk Madsen malede, og han talte med kontaktmændene i telefonen om priser på malerierne, og de priser, der blev nævnt, var de aktuelle klokkeslet. En anden kontaktmand var daværende trafikassistent Brogaard, der på Struer station var godt informeret om trafikken.

»Den pågældende aften var der meldt to tog, et dansk og et tysk, og jeg fandt det uansvarligt ikke at sikre mig, og derfor kørte Karl Petersen og jeg ud til bakkerne, så vi kunne give signal. Gruppen ville nemlig ikke have mange minutter at arbejde i. Det var det rigtige tog, der kom. Vi kunne se ilden i feltkøkkenerne, der stod oppe på godsvognene, og vi sendte det aftalte signal.«

Lars Rølle så signalet, og han kunne også høre, at det var et tog med to maskiner for. Det skulle gå hurtigt med at få ladningerne op på sporet, for der var tyske vagtposter. »Vi kunne se dem til begge sider, da vi lå deroppe. Vi havde en

mand stående nedenfor banen, og han fortalte bagefter, at et ægtepar, som var ude at gå aftentur, havde set, at der foregik noget, og han havde hørt manden sige: Der her kommer vist ikke os ved. Vi må hellere se at komme væk.

Vi fik lagt ladningerne og trykket blyanterne, og så forlod vi stedet for at aflevere vores våben i et depot i nærheden. Vi kunne høre toget komme nærmere, og vi kunne også høre, at det kørte langsommere og langsommere, og én sagde: Nu har de s'gu' fundet møget, men det varede ikke ret længe, før braget kom, og så gik vi hjem.«

Rørbæk Madsen og Karl Petersen havde også opgivet. De havde ikke troet, at kammeraterne kunne nå at få ladningerne op, men pludselig så de det store lysglimt og hørte eksplosionen. De havde imidlertid besvær med at komme hjem, for toget spærrede vejen, og det vrimlede med tyskere. De måtte tage den lange vej udenom Kilen, en tur på adskillige kilometer i mørke og med meterhøje snedriver på vejene. Det var sent, da de nåede hjem, men der skete dem ikke andet, end at de blev stoppet af tyskerne, som skulle se deres legitimationskort.

Straks efter at Rølle var kommet hjem, blev han kaldt ud. Han var frivillig brandmand og regnede med, at han skulle assistere ved det ødelagte tog, men det var en generatorbrand i en bil, og han fik lejlighed til at se den forvirring, der var omkring toget. Tyskerne skød vildt omkring sig, selv om der ikke var noget at skyde på.

Vogne med biler og andet materiel lå væltet rundt mellem hinanden, og tyskerne udkommanderede en lokal vognmand til at køre med noget af materiellet, og til ham havde en af officererne sagt, at dette her passede ham udmærket. Det hastede ikke med at komme til fronten.

Det varede mellem to og tre dage, før toget kunne komme videre. Det blev sendt mod Skive, men sporet blev sprængt på vejen, hvorefter det gik tilbage til Struer for at blive dirigeret over Holstebro-Ringkøbing.

En anden af sabotørerne fortæller, at man i gruppen var lidt sure over, at DSB havde en meget effektiv reparations-tjeneste. »Der var en meget emsig baneingeniør, som havde sagt: Vi skal sgu nok reparere de spor lige så hurtigt, som de kan sprænge dem, og det ville vi sætte en stopper for. Vi snakkede så med nogle banefolk om det, men de var lidt kede af at sprænge hjælpevognen, for de syntes, det var

synd for det gode og kostbare værktøj. Selv om de var modstandsfolk, så sad respekten for værdier dybt i dem, men de var godt klar over, at vi måtte gøre det, og de havde fået seks ladninger, så arbejdet kunne gøres grundigt. En aften skar de hul i et vindue til hjælpevognen og lukkede sig ind. Der var vagtposter ved banegården og remisen men ikke ved hjælpevognen.

Inde i vognen samlede de alle ilt- og gasflasker, donkrafte og andet specialværktøj i en stor bunke og lagde ladningerne under. For en sikkerheds skyld blev der sat to blyanter i, for det var koldt, så der kunne være en svips. Der blev brugt to blyanter med 30 minutters forsinkelse, så alle kunne nå hjem. En af deltagerne fortæller, at han var gået i seng og lå og ventede på braget, som selvfølgelig ikke kom, og han var parat til at tage ned og fjerne ladningerne, så man ikke bagefter kunne se, at det var stedkendte folk, der havde været på spil, men han nåede ikke at komme ud af sengen, før det store knald kom. Eksplosionen var så voldsom, at næsten alle ruderne i de personvogne, der holdt på baneterrænet, blev knust, og nogle af de store donkrafte blev slynget flere hundrede meter væk. – Det eneste, der stod uskadt tilbage, var en wc-skål, og den kunne man ikke reparere meget med.«

Det var, hvad der lå bag de fem linjer i DSB's situationmelding. Samme aften og nat var der sprængninger mellem Herning og Studsgaard, ved Ulfborg station, mellem Hviding og Brøns, mellem Herning og Sunds, på Ringkøbing station, Troldhede station, mellem Farris og Sommersted og mellem Holsted og Brørup. – Det var en ganske normal aften og nat på de jyske baner.

Generalen, der gik amok . . .

Der var kommet gang i sabotagen på vestbanen, og fra de forskellige stationsbyer og mindre stationer opererede forskellige grupper, så sabotagen efterhånden kom til at danne et effektivt mønster, der voldte tyskerne store kvaler. Derfor måske deres irritation og voldsomme reaktion, som indtraf nogle uger senere.

Umiddelbart efter den vellykkede sprængning den 7. februar fik Struer-gruppen meddelelse om en anden trans-

port, der kom nordfra, men man vidste ikke, om den skulle videre over Viborg eller Holstebro. Man besluttede derfor at sætte tre hold i aktion, så transporten blev lukket inde. Toget skulle passere kl. ca. 23, men da klokken var blevet 2, uden at det var kommet, cyklede Rørbæk Madsen ind til byen, og han fik også fat i en af sine kontaktmænd. Tyskerne havde ændret planer: Toget skulle overnatte i Struer. Der gik igen besked ud til grupperne, og lidt ud på natten lød de første brag på Thybanen, og et par minutter efter kom der endnu to brag lige efter hinanden. Det var Holstebrobanen og Viborgbanen, der blev sprængt. Toget var nu lukket inde på selve stationen, men klokken var også blevet 5 morgen, før sabotørerne kunne komme hjem og sove et par timer, før de skulle på arbejde.

Natten mellem den 24. og 25. februar skete en af de mest dramatiske sabotager under hele krigen. Aktionen i sig selv var for så vidt ikke så dramatisk og adskiller sig måske ikke fra så mange andre, men den fik nogle følger, som absolut ingen havde forudset. Aktionen ramte nemlig den tyske general Georg Lindemann, som var øverstbefalende for de tyske tropper i Danmark i krigens sidste måneder. Han havde været på inspektion af befæstningerne ved Hanstholm og var på vej til sit hovedkvarter, som lå i Silkeborg. Med sig i toget havde han et følge af højtstående officerer og naturligvis en eskorte.

E. Rørbæk Madsen var også ansvarlig for denne aktion, og af sin kontaktmænd, Toft på Thy havde han fået at vide, hvornår toget skulle afgå mod Struer. Hans lokale kontaktmænd oplyste, at toget ville passere Struer ved 1-tiden om natten. – »Der var en generel ordre til at stoppe militærtransporter, og der var ikke gjort undtagelse for generaler. Derfor besluttede jeg at stoppe toget.«

Tæt op ad banen mellem Struer og Hjerm ligger to gårde, St. Hillersborg og Lille Hillersborg. På den første boede Mads Hillersborg, som var med i gruppen, og her var også et lager af våben og sprængstof. Der var ikke megen tid den nat, så Rørbæk Madsen fik ikke adviseret andre end Mads Hillersborg og sin svoger Børge Christensen. De havde af erfaringerne fra den 7. lært, at det var en fordel af sprænge i en kurve, og i nærheden af gården Lille Hillersborg anbragte de så ladningerne.

Der var mange tyske vagtposter på banen, netop fordi



General Lindemann's reaktion efter sabotagen mod toget. Gården »Lille Hillersborg« blev brændt ned til grunden. Beboerne fik ikke lov til at tage deres ejendele med, og det var meningen, at dyrene skulle være brændt inde. En tysk officer forbarmede sig dog over dem. Generalen »forsvarede« sig senere med, at han mente, sabotørerne havde holdt til på gården. (Hjemmeværnsmuseet, Holstebro)

det var generalens tog, men de kom usete op på skinnerne og fik anbragt ladningerne og dækkede dem til med grus, så vagterne ikke kunne se noget, hvis de skulle komme. De kunne allerede høre toget sætte i gang på stationen i Struer, og de løb da op på en bakke, hvorfra de ville overvære sprængningen.

Toget sneglede sig af sted, men pludselig kom glimt og braget, og de tre sabotører skyndte sig fra stedet. De havde så travlt, at de glemte deres cykler, som de først fik hentet flere dage efter. De måtte tage turen ind over markerne, igennem et ælte af sne og pløre for at komme hjem, og på afstand kunne de høre forskellige udrykningskøretøjer, men først dagen efter vidste de, hvad der var sket.

Generalens sovevogn var blevet afsporet, men der var ikke sket større skader.

»På Lille Hillersborg havde vi også hørt eksplosionen,« siger fru Hulda Espensen, »og vi var selvfølgelig noget chokerede. Det var vi hver gang, der var sprængninger på banen. Det varede da heller ikke længe, før det bankede på døren, og en dansk banemand kom ind og spurgte, om han måtte låne telefonen. Det var vi vant til, for der skete temmelig meget på den strækning, så han kom ind og ringede til Struer. Det var lokomotivfører Hugo Jensen, der kørte generalens tog. Vi var ikke stået op, for vi havde jo ingen dårlig samvittighed. Der var kun min mand oppe, og udenfor var der helt stille nu, men pludselig kunne vi høre, at der skete noget. Gården var fuld af soldater, der råbte og skreg. De stormede ind i huset og råbte og gjorde tegn til os, at vi skulle komme ud. Vi var helt fortumlede og fik lidt tøj på, så vi kunne gå ned i beskyttelsesrummet i kælderen. Det gjorde vi altid, når der var luftalarm, men de ville have os ud på gårdspladsen. Børnene var helt forvildede. De kunne ikke forstå, hvorfor vi skulle ud midt om



De tyske soldater »angreb« også et ledvogterhus og brændte det ned. Også her mente generalen, at sabotørerne havde holdt til. Familien, der boede i huset, arbejdede imidlertid for tyskerne men var ikke hjemme, da »vennerne« gik til angreb. (Hjemmeværnsmuseet, Holstebro)

natten, og det hele gik så hurtigt, at min mand ikke engang nåede at få seler på. Han måtte gå med hænderne i lommerne for at holde bukserne oppe.

Da vi kom ud, var der allerede ild i laden. Det brændte over det hele, og de havde lavet spærreild udenfor stalddøren, så køerne ikke kunne komme ud. Vi fik bagefter at vide, at den danske lokomotivfører havde protesteret, men han fik at vide, at han skulle holde sig væk. Vi gik over til naboen, og på vejen mødte vi vores karl. Han havde prøvet at få køerne ud, men tyskerne havde jaget ham væk. Da han så, at vi var kommet af sted med kun det tøj, vi havde på, ville han gå tilbage og få nogle af vores ting ud, men det var umuligt, for der var ild i hele stuehuset. Vi kunne se ild i alle vinduer, og vi kunne se tyskerne gå rundt og hælde

noget på ilden. Det har sikkert været benzin eller petroleum.

Vi stod og så på, at vores hjem brændte, uden at vi kunne gøre noget. Heldigvis klarede køerne sig. Der var brandsikre lofter, og de holdt, indtil tyskerne endelig gav lov til, at køerne måtte slippes ud, men ellers var alt brændt. Næste dag fandt vi en klump smeltet sølv under ruinerne. Det var vores sølvtøj. Det var, hvad der var tilbage af vores hjem.

Det var først uhyggeligt bagefter, for mens det står på, er man så chokeret, at man ikke helt fatter, hvad der sker.

I nærheden lå et vogterhus. Det blev angrebet og brændt ned, fordi soldaterne troede, at der var sabotører i det, men ham, der boede der, arbejdede for tyskerne. Han var dog ikke hjemme den nat.

Vi vidste selvfølgelig ikke, at Mads Hillersborg havde haft noget at gøre med sabotagen. Vi kendte ham jo godt, og han skaffede os også husly på friskolen, som han havde noget at gøre med. Mens vi boede der, kom tyskerne og endevendte hele huset, og næste dag fortalte Mads Hillersborg, at der bag en falsk væg på loftet var et våbenlager, som han skulle have flyttet. Senere på dagen kom han med en hestevogn, læsset med halm, og derunder skjulte han våbnene og kørte dem til Vandborg. På vejen måtte han skjule hele vognen i en halmstak, for det vrimlede med tyskere alle vegne. Han satte livet på spil, for der var jo dødsstraf for at have våben.

Da vi i efteråret 45 havde fået gården bygget op, fortalte han os, at han havde været med ved aktionen, men vi var jo lige gode venner for det. – Det var krigsforhold, og det var den slags, der kunne ske. Denne gang var det altså os, det var gået ud over, men vi var lykkelige over, at ingen var kommet noget til.«

Daværende trafikassistent N. Loumann Nielsen havde vagt på Struer station den nat, og han oplyser, at man var lettet over at slippe af med toget, da man jo kunne frygte, at »der ville ske noget«. Han så toget forlade stationen, trukket af en K-maskine, og han ventede ret hurtigt at høre fra Hjerm station, at det var passeret, men der kom ikke nogen melding, og han ringede derfor stationen op. Der er kun 6–7 km til Hjerm, så toget skulle kunne være der indenfor 10 minutter til et kvarter. Den fungerende oplyste, at der



D-maskine med hjælpevogn på »ulykkesstedet«. Hjælpevognen er en gammel E-vogn. Den rigtige har sabotørerne sprængt, da de syntes, at en baneingeniør var lidt for emsig, når der skulle repareres efter sabotagerne. (Struer Museum)

ikke var kommet noget tog, men han »havde da hørt en stuer knald«, og så kunne man jo nok regne ud, hvad der var sket. Loumann Nielsen besluttede at sove et andet sted end hjemme, da man jo måtte regne med, at tyskerne ville forhøre jernbanefolkene, men der skete ikke noget.

I toget befandt sig også pensioneret trafikinspektør Vaarmark, som var beordret til at ledsage generalen, og han havde bedt adjutanten om at komme til at tale med generalen, da han ville søge at hindre ildspåsættelsen, men adjutanten frarådede på det bestemteste, at man opsøgte generalen, som nærmest »var sindssyg af raseri«.

General Lindemann har efter besættelsen vedgået, at han gav ordre til nedbrændingen af gården og vogterhuset. Han hævdede, at der havde været lys i de to huse, og at han derfor havde mistanke om, at sabotørerne holdt til der. – Der var ingen hjemme i vogterhuset, og på Lille Hillersborg lå familien og sov, da eksplosionen skete. Der har sikkert været lys bagefter, da den danske lokomotivfører havde banket på døren.

Generalen kunne ikke huske, at han havde forbudt Espensen at tilkalde brandvæsnet. Han var opbragt over sabotagen og ville statuere et eksempel, så befolkningen

kunne se, at den slags ikke kunne betale sig. Først senere på natten havde hans officerer fået lov at tilkalde brandvæsnet, men da var det for sent. Det har været den udrykning, sabotørerne kunne høre. Tyskerne satte hårdt mod hårdt, og i løbet af den kommende måned henrettede de 36 sabotører.

Aktionen vakte også røre langt ind i modstandsbevægelsens rækker, idet den militære del hævdede, at den var helt unødvendig og blot tjente til at ophidse tyskerne. Den bragte ny næring til det lidt spændte forhold, der var mellem den civile og militære del af modstandsbevægelsen, men forholdene faldt da heldigvis snart i lave igen. Tiden var ikke til interne stridigheder.

Fangetransport på »fribaneordre« . . .

Under den sidste del af krigen kørte lokomotivfører Poul Guldager på Sjælland. Han var stationeret i Korsør, og som de fleste andre kørte han i reserven, da han en dag fik besked på, at han skulle køre et godstog til København, og at han skulle have en ung fyrbøder, som hed Hansen.

»Det er godt, det er dig, der skal køre«, sagde Hansen, »vi skal nemlig have en fangevogn med.«

Det viste sig, at der i vognen var nogle sabotører fra Fredericia og Taulov. Dem havde Guldager stiftet bekendtskab med året før, da de »havde taget skinnerne fra ham«, mens han var udstationeret i Jylland. Der var ikke sket noget udover, at toget var blevet lukket inde i Fredericia, og nu ville skæbnen, at han skulle transportere dem til København, hvor de skulle i forhør hos Gestapo.

Vognen var først rangeret op lige efter maskinen, men så blev der givet ordre til, at den skulle være bagest i toget. Maskinen havde da holdt så længe på pladsen, at Guldager besluttede at køre i hus for at have vand nok til turen, og maskinen blev koblet af.

»Jeg var klar over, at der var noget på færde, for jeg var blevet opsøgt af en læge og en Røde Kors-mand, som havde været henne for at se til fangerne. De sagde til mig, at vi endelig måtte holde køreplanen. Vi måtte hverken vinde eller tabe tid, så de hele tiden kunne vide, hvor vi var. Jeg ville selvfølgelig gerne vide, hvad det hele gik ud på og

Fribaneordre for Tog 1378
ad venstre spor Korsør -
Taulov

17/4 45 F. Honoré
H

I 25 år gemte Poul Guldager den fribaneordre, han fik på et stykke alm. papir, da han skulle køre en fangetransport fra Korsør til København. Fangerne skulle have været befriet, men aktionen blev ikke til noget, og fangerne blev henrettet. (Jernbanemuseet)

sagde til dem, at jeg syntes, jeg havde krav på at få det at vide, og de fortalte da, at det var meningen, at vi skulle »holdes op« undervejs, så fangerne kunne blive befriet, men de sagde ikke noget om, hvor aktionen skulle finde sted.

Da vi kørte i hus, sagde fyrbøderen til mig: Jeg skal lige ordne noget. Du har ikke set, at jeg er væk, og så forsvandt han. Lidt efter lød der en eksplosion lige udenfor stationen. Det viste sig, at han havde været ude at ordne to skinner, så kun det venstre spor var passabelt. Han havde også sørget for, at vi havde fået to geværer og et par håndgranater med på maskinen, og jeg gik derfor ud for at skaffe et par hjelme. De skulle være på maskinerne, men de var ofte forsvundet. Jeg vidste, at der var et par på en gammel G-maskine, og dem tog jeg så.

Vi blev kørt for toget, og den vagthavende spurgte, om jeg ville køre ad venstre spor. Det ville jeg godt, sagde jeg, men jeg skulle have en »fribaneordre«. Han beklagede, at stationen var udgået for blanketter hertil, men vi blev så enige om at dele ansvaret, og han rev et blad ud af sin lommebog og skrev fribaneordren på det.

Vi kørte, og vi ventede selvfølgelig hele tiden, at der skulle ske noget. Jeg havde et øje på uret, og jeg holdt tiden. Hansen vidste heller ikke, hvor aktionen skulle ske, og der var selvfølgelig nerver på, for vi vidste, at der var en større bevæbnet eskorte med.

Vi kørte hele vejen over Sjælland til Roskilde, uden at der skete noget, og vi regnede så med, at det ville ske ved Glostrup eller i nærheden af de gamle voldgrave. Det var faktisk det sidste sted, der kunne være tale om, hvis det da ikke skulle være på selve godsbanegården.

Hansen var efterhånden helt ødelagt. Han var udmattet, og han var bitter. Det var helt klart, at nogen havde forhindret aktionen, for man havde hele tiden fulgt os over telefon og telegraf. Man vidste hvert minut, hvor vi var, men nogen greb ind og forhindrede, at fangerne blev befriet, og den 19. april blev de henrettet af tyskerne.«

Den 25. april meddelte det tyske pressekontor, at 9 sabotører var blevet henrettet. De 7 for at have deltaget i adskillige jernbanesabotager i den hensigt at skade den tyske værnemagt. De 7 var Fredericia-Taulov gruppen.

Lokomotivfolkernes »dobbeltstilling« . . .

»Vi var imod tyskerne, men vi skulle også selv bruge de samme skinner til vore brændselstog«, siger pens. lokomotivmester J. F. Honoré, og det dækker egentlig ganske godt den dobbeltstilling, lokomotivfolkene følte, de stod i. De vidste, at det var livsvigtigt, at brændselstransporterne frem for alt blev holdt i gang, og det gjaldt selvfølgelig også transporter af fødevarer og andre vigtige leverancer, og de vidste også, at de var nødt til at køre militærtransporter for tyskerne, for havde de nægtet, ville det have været ensbetydende med massearrestationer og formentlig deportationer, – måske henrettelser efterhånden som tyskerne blev mere og mere desperate. Resultatet var på forhånd givet: Tyskerne skulle nok få deres transporter igennem på den ene eller den anden måde, mens det ville være højst tvivlsomt, om de så ville have bekymret sig om civilbefolkningens forsyninger. Det er de vilkår, der er i et besat land,



Når de døde og sårede var fjernet og vragresterne kørt bort, kunne banekolonnen begynde at udbedre skaderne. Her ser det ud, som om man ikke forhaster sig med arbejdet, hvilket tyder på, at der ikke har været tyske jernbanefolk i nærheden. Læg mærke til »arbejdstøjet«, som er karakteristisk for tiden. Det var meget ofte det aflagte søndagstøj, der blev degraderet til arbejdstøj. (Frihedsmuseet)

men de er selvfølgelig ikke ensbetydende med, at man helhjertet går ind for at hjælpe besættelsesmagten, og man kan vist godt sige, at lokomotivfolkene gjorde, hvad de kunne for, at transporterne ikke skulle komme frem alt for hurtigt. De led under denne dobbeltstilling. Det var en stadig samvittighedskonflikt, de måtte arbejde under, og

den var endnu værre for de lokomotiv- og banefolk, som skulle sørge for, at strækningerne blev ryddet efter hver sabotage. De vidste, at modstandsbevægelsen havde risikeret livet for at forstyrre den tyske trafik, og de vidste, at det var af betydning, at linjen var spærret så længe som overhovedet muligt, men de vidste også alt for godt, at de danske godstog skulle igennem. Den danske godstrafik måtte ikke gå i stå alt for længe ad gangen, hvis samfundet stadig skulle kunne fungere.

»Derfor passede vi på den ene hjælpevogn, vi havde i Brande«, siger J. F. Honoré. »Vore folk havde ikke alt for megen lyst til at rydde op efter en sabotage, men det skulle gøres, for vi skulle have vore egne tog igennem.

Vores hjælpevogn var interimistisk. Den originale var blevet sprængt i luften med værktøj og det hele, så vi måtte klare os med en ombygget E-vogn og noget dårligt værktøj, vi havde kunnet skaffe os her og der. Til mandskabet havde vi en 1-klases personvogn, og den måtte vi også somme tider sove i. Om aftenen rangerede vi personvognen op i den ene ende af stationen og E-vognen i den anden, så de i hvert fald ikke begge to gik med, hvis der skete noget. Jeg indrømmer gerne, at jeg hver aften gik en runde og så efter bomber, for vi havde så megen brug for de to vogne, at vi ikke havde råd til at miste dem, og det er ikke få bomber, jeg har demonteret. Jeg fandt flere gange bomber, der var klinet fast under vognen, og det var den slags, man kunne se på, hvor lang tid der var igen, til de røg, og dem demonterede jeg.

Vi var med i et spil, hvor pligten var den stærkeste.

Det var et hårdt job, vi havde, for der var ikke en dag, hvor vi ikke var ude. Det var selvfølgelig ikke sabotager hver gang. Der skete også mange almindelige afsporinger under rangering, og det var os, der måtte »pille« vognene op igen.

Vi var en aften lige kommet hjem med hjælpeetoget efter en tur til Sønderjylland. Vi hørte dengang til i Brande, og vi havde et ret stort distrikt at dække. Jeg var lige blevet vasket og klædt om, da der kom bud, at vi skulle rykke ud igen. Det hastede. Det var en stor transport oppe i nærheden af Herning. Mandskabet var udmattet. Alle havde arbejdet hårdt, og der var ikke noget at sige til, at de gerne ville holde fri. Mange af dem var fra helt andre egne af landet, så de ville selvfølgelig gerne hjem en tur, men vi fik da samlet tilstrækkeligt mandskab sammen, så vi kunne komme af sted. Jeg kom af sted i mit civile tøj, og jeg fik ikke engang mit Ausweis med.«

Den transport, der var tale om, var særtog 9919, transport nr. 277111, som den 19. februar kl. 23.10 blev saboteret mellem Herning og Gødstrup. Der var to D-maskiner for, men de kom over sprængningsstedet. 6 vogne kørte op i hinanden og blev ødelagt. De var læsset med biler og lå knuste i bunker på flere etagers højde. 8 tyskere blev dræbt og 32 såret.

»Da vi kom op i nærheden af stedet, så vi den største ulykke, vi nogensinde havde set. Vognene lå maset sam-

men op i 3. sals højde. Det var grundigt arbejde, der var gjort her. Vi stoppede, og jeg blev samlet op af en generatortbil, for at jeg sammen med nogle andre jernbanefolk kunne køre rundt om »ulykkesstedet«, så vi kunne danne os et skøn over, hvor vi først skulle sætte redningsarbejdet ind, men vi havde ikke kørt ret langt, før bilen blev standset af nogle tyskere, og jeg blev hevet ud og fik kommanderet »Hænderne op«.

Tyskerne havde indrettet kommandostation på en bondegård i nærheden, og der skulle vi hen. På vejen kom vi forbi en ledvogter, der så ud, som om han ikke begreb et muk af det hele, da jeg kom der med hænderne oppe over hovedet og bevogtet af tyske soldater. Jeg fik råbt til ham, at han skulle ringe til Herning station, at de skulle se at få mig ud, men han så stadig ud, som om han ikke forstod noget.

Vi kom op til gården og ind i en stue. Jeg fik besked på at stå ved væggen og holde hænderne oppe. Der var ikke noget med at tage dem ned, og jeg kunne ikke få lov at gå på toilettet. Det skulle jeg imidlertid, men det kom ikke dem ved, så jeg måtte lade vandet i bukserne, så der efterhånden var en pæn sø foran mig på gulvet.

Heldigvis var man i Herning begyndt at savne mig, og i hjælpeetoget kunne man heller ikke forstå, hvor jeg blev af, så en trafikinspektør Frederiksen tog ud for at lede efter mig. Han kom også frem til ledvogteren og spurgte ham, om han ikke havde set en stor kraftig mand: Det var mig, og nu dæmrede det pludselig for ledvogteren, så det varede ikke længe, før Frederiksen fik mig ud, så vi kunne komme i gang med arbejdet, – jeg i mine våde bukser – midt i februar måned.

Transporten havde bestået af godsvogne med lastbiler på, og tyskerne havde siddet i bilerne, da de røg i luften. Der var 8 døde og en mængde sårede, og som altid var der panik, og soldaterne skød omkring sig, bare de hørte en lyd ude fra mørket. Det var ikke noget hyggeligt sted at arbejde. Vi måtte skære de døde soldater ud, og der var flere af vore folk, der måtte give op, fordi de hele tiden skulle kaste op. Det var det værste, vi havde set. Det var kvalmende.

Næste morgen havde jeg igen vanskeligheder med tyskerne. Denne gang var det kommandanten, som beskyldte mine folk for at have hugget værktøj fra godsvog-

nene. Der var nemlig en værkstedsvogn i transporten, og vi havde godt set, at den indeholdt en masse splinternyt værktøj lige til en drejebænk, men vi havde også set nogle af soldaterne tage værktøj, som de byttede med mad hos landmændene i nærheden af banen. Selvfølgelig havde mi-

Saboteret tysk militærtransport ved Funder mellem Herning og Silkeborg. Trævognene er knust og presset ovenpå hinanden. Midt i det hele sidder de tyske soldater og venter på at komme videre. Det kan tage flere dage efter en sådan ødelæggelse. Mange af disse sabotager kostede adskillige tyske soldater livet. (Jernbanemuseet)

ne folk også fået deres del af værktøjet. Tyskerne var meget ivrige efter at få fat i den tobak, de døde havde haft i lommerne, og det var ikke så let for dem, men mine folk kunne, og så fik de værktøj i stedet for.

Transporten havde været på vej til Silkeborg, og sabotørerne havde valgt det rigtige sted – en udgravning med træer på begge sider. En flad bane eller en dæmning er ikke så velegnet, for her kan man bare skubbe de ødelagte vogne i grøften, men i en udgravning kiler de sig sammen i en stor dyng, som ikke er sådan at fjerne. De to D-maskiner var sluppet med mindre skader. Den ene havde fået lidt under tenderen, men ladningerne var gået under toget, som de skulle, og det tog os det meste af en uge, før sporet var





Væltet tysk lokomotiv ved Birk (Herning). Der har været fart på, for maskinen har liggende på siden skubbet jorden op foran sig. Adskillige lokomotivfolk var ude for sådanne vælteture, og det var et under, at de slap fra dem med livet i behold. Til venstre en godsvogn, der af de efterfølgende er presset op forbi lokomotivet. (Herning Museum)

ryddet igen. Vi turde ikke bruge det nyerhvervede værktøj, og det vi havde var elendig.

Der var en stor kran på vej sydfra, men den blev saboteret undervejs. Der var også en stor kran i Århus, men den fik tandkransen sprængt, så det blev håndarbejde. Sabotørerne havde også forsøgt at køre en rangermaskine ud i ruindyngen, men det mislykkedes.

Det var et hårdt og ækelt stykke arbejde, men der var dog også plads til humoren midt i alt det barske, for mens vi lå og kravlede rundt i ruinerne med de døde tyskere, hørte vi pludselig »Alte Kameraden« spillet på klaver. Det var vores lokomotivfører på hjælpetoget, Edmund Andersen. Han havde midt i ruinerne fundet et uskadt klaver, og der sad han midt i rodet og spillede, mens der var død og

ødelæggelse rundt om ham. Det var i det hele taget ikke noget eftertragtet job at køre hjælpetog, så vi sørgede gerne for, at mandskabet blev skiftet ud, så de enkelte kun kom til at køre 3 uger ad gangen.«

Et par dage efter blev et tysk tanktog afsporet ved Sallingsund, hvor den danske lods, lokomotivfyrbøder J. A. Christensen, Viborg blev såret.

Lussinger til stationsforstanderen . . .

Var der nerver på hos de danske sabotører og hos lokomotivfolkene, så var der det sandelig også hos dem, sabotagen var rettet imod, tyskerne. Det fik tidligere stationsforstander F. Norling, Rindsholm at mærke den 23. marts 1945, da der skete en sabotage i nærheden af stationen.

I sin rapport til distriktet skriver han: »Fredag eftermiddag blev der anmeldt et særtog 9840 Viborg–Langå med afgang fra Viborg 21.30. Anmeldelsen blev ført ind i kalenderen og meddelt vogterhus 16.

Portør E. Andersen havde tjeneste, og kl. 21.30 var jeg tilbage på stationen. 9840 blev afmeldt fra Viborg 21.36. Jeg bad Andersen afmelde og ringe til Rødkærsbro og stille gennemkørsel. Kl. 21.50 hørte vi en kraftig detonation, og både portøren og jeg så efter toget men kunne ikke se eller høre det. Noget efter så vi en kraftig damp stige op i luften ca. 150 m fra det yderste sporskifte mod Viborg.

Vi var klar over, at toget var standset. En rum tid efter kom lodsens på den tyske maskine samt togtføreren og togtbetjenten gående mod stationen ad skinnerne med lys i hver sin lygte. Togtføreren forklarede, at der var sprunget en bombe under toget. Maskinen og de 3 forreste vogne stod på sporet, 4. vogn var afsporet med en truck, så var der en afstand på ca. 2 vognlængder, hvor der holdt en vogn på tværs af sporet og de næste 4 hældende til siden. Resten stod på sporet.

Togkontoret blev underrettet og det samme blev Viborg. Trafiksektionen ringede og bad mig gå til ulykkesstedet og spørge, om ambulancer var nødvendige. – Jeg adlød ordre – min hustru var ked af, at jeg gik – pas på evt. ueksploderede bomber – gå ved siden af skinnerne, sagde hun. Iført uniformskappe og hue med rødt bånd og med en tændt lygte begav jeg mig ad sporet ud til stedet. Ved det yderste sporskifte gik jeg ud til venstre og ud på landevejen. Der holdt to biler, en lillebil og en lastvogn. På skråningen stod lokomotivføreren for det tyske tog sammen med lokomotivfyrbøderen, der i øvrigt havde en forbindelse om hovedet, og jeg spurgte om ambulancetog eller biler var nødvendige. Hertil svarede benægtende.

Pludselig stod en lille civil herre foran mig med en maskinpistol og bad temmelig ophidset om at se mit legitimationskort. Da han så det, sagde han ophidset: »Norling, Norling, ha, ha, ind i vognen, ind.« Derinde sad et par unge mennesker, og da jeg havde siddet der ca. ½ time, kom den civile igen og beordrede mig ud, og da vi stod bag lastbilen, sagde han: »De er sabotør, hører De, sabotør. Tilstå eller jeg skyder«, idet han samtidig holdt maskinpistolen lige imod mig. Jeg svarede nej, hvorefter han gentog, og jeg gentog mit nej. – Så sagde han: »Hvor ligger ammunitionen? Vi ved, at De ved det. Tilstå«. – Dette svarede jeg benægtende på, hvorefter han med knyttet hånd gav mig et meget hårdt stød i siden. Jeg kunne næsten ikke få vejret.

Han gentog, hvorefter jeg fik en knaldende lussing først på højre og så på venstre side af hovedet. Ved den sidste lussing tabte jeg min hue, som han beordrede mig til at samle op. Derefter blev jeg beordret ind i bilen. Noget efter kom en CB-betjent, som de også havde anholdt, og nogen tid efter kom den Gestapo, der havde slået mig sammen med en anden også civilklædt herre og satte sig foran de to unge mennesker i vognen. Også her faldt der lussinger, og noget efter blev CB-betjenten kaldt ud, og et dump mod vognen og råben gjorde mig klart, at han sikkert også var genstand for rå overlast.

Efter et par timers forløb blev vi kørt til Rindsholm station, hvor min kone lige stod og talte med 8. trafiksektion i telefonen. Jeg gik til telefonen og gav den besked, som lokoføreren for 9840 havde givet mig og lod samtidig sektionen forstå, at jeg nok måtte forlade tjenesten. Derefter blev min hustru af den ene Gestapo ført ind i lejligheden og med maskinpistol i ryggen beordret til at åbne skuffer og skabe – selv blev jeg af min »onde engel« ført rundt både i stuen, på 1. sal og ned i kælderen, hvor også den anden Gestapo mødte op, og der foreholdt de mig igen, at jeg, såfremt jeg bekendte, hvor ammunitionen var, ville slippe billigt, idet de påny truede med skydning.«

Norling beretter videre, hvordan portør Andersen også blev anholdt, hvorefter de blev kørt til Århus til Gestapo-hovedkvarteret. De havde ikke sovet hele natten, og da de blev anbragt i en celle, forsøgte de at sove men kunne naturligvis ikke.

»Kl. 11.45 blev jeg hentet til forhør,« skriver Norling. »En dansktalende ung mand afhørte mig. Han var venlig imod mig og sagde ved afslutningen af forhøret, som varede ca. ½ time, at han troede, jeg talte sandhed, og at han ville hjælpe mig. Derefter blev jeg i bil ført til arrestbygningen og sat i enecelle. Fik mellem 12.30 og 13.00 en skål kartoffelsuppe og ved 18-tiden 2 tykke stykker rugbrød med skrabet smør på det ene stykke samt et lille stykke ost og en brun drik. Sult var der ingenting af. Ved 20-tiden blev en seng slået ned. Jeg sov ikke om natten.

Søndag morgen kl. 7 to tykke stykker rugbrød og en brun drik, som jeg dog ikke fik noget af. Sulden var stadig ikke overvældende. Ved middagstid fik jeg en kop suppe, som smagte helt godt og noget sovs med kogte gulerødder

og et stykke kød – meget lille og så sejt, at jeg spyttede det ud igen.

Ved 15.30 tiden blev jeg hentet til forhør hos Gestapo – og under forhøret kom min »onde engel« og fortsatte det. Hr. Renner kom og kaldte mig ud i gangen. Han spurgte, om hans folk havde brugt vold imod mig. Dertil svarede jeg bekræftende og forklarede, hvorledes det foregik. »Ja, det må mine folk ikke«, og jeg kom ind til forhør igen.

»Min onde engel« svingede da et stykke papir foran mig og spurgte, om jeg kendte Niels Christensen, Rindsholm, hvilket jeg bejaede. »Ser De hr. Norling, nu kan De ligeså godt tilstå. Christensen har tilstået, at han har fået ammunition af dem og han har fået at vide, når toget passerede Rindsholm.«

»Jeg har ingen ammunition givet Christensen, og han kommer kun på kontoret, når han får sin løn«. Efter at have truet og gentaget, at jeg ville få en mild dom, måtte han lade spørgsmålet ligge.

»Jeg har endnu en anmeldelse på Dem«. – »Fra hvem?«, spurgte jeg. »Rager ikke Dem«, var svaret, »men De kan måske tænke Dem, hvem der er anmelderen«. – Ja, det kunne jeg vistnok, og så fortalte jeg, at anmelderen sikkert var fru X (navnet er udeladt af forfatteren), hvis mand havde været ansat ved banen. Han havde fået 6 måneder for at skrælle cykler, og hun havde søgt om at få ham ansat igen, hvilket jeg var imod. Hendes svigerinde er tolk hos tyskerne, og hun har fået hende til at sætte mit navn på listen over sabotører. Dette har hun selv fortalt til en familie, som har ladet det gå videre til mig.«

Dermed syntes denne anmeldelse at være udtømt, og jeg blev ført tilbage til cellen kl. 19.45, og kl. ca. 22 blev jeg ført tilbage til arrestbygningen.

Kl. 24.00 blev jeg vækket og kaldt til forhør hos hr. Renner, der oplyste, at jeg var fri. Det hele hvilede på en falsk anmeldelse. Han gav mig på en vis måde en undskyldning for, at hans folk havde brugt vold imod mig. »Også mine folk har nerver, og vi slås jo for vort fædreland Tyskland.«

Tyskerne sørgede derefter for et hotelværelse til ham, og han slutter med at takke distriktschefen hos DSB, som åbenbart greb ind i sagen.

Slået og fængslet i to døgn på grundlag af en falsk ankla-

ge, en privat hævnakt og tyskernes hysteri og vilkårlighed. Det var risikoen for tjenestemanden i disse år.

Magnetbomberne

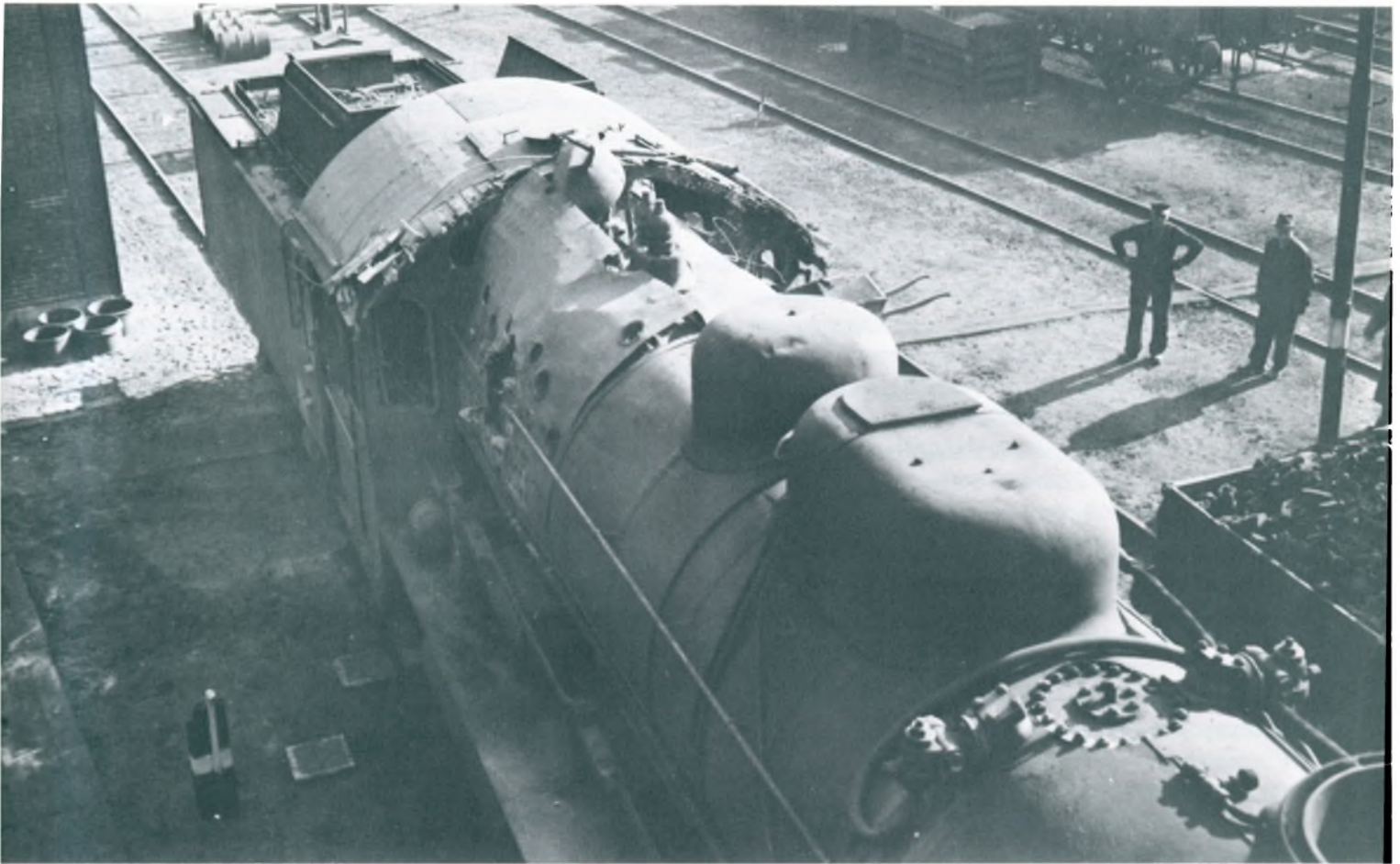
Samme dag som særtoget ved Rindsholm blev saboteret (det var for øvrigt et lazarettog), blev også et dansk godstog udsat for en voldsom sabotage, et af de tilfælde, som var en følge af en forudgående sabotage og de sædvanlige forsinkelser, der krigen igennem satte sabotørernes sikkerhedssystem på alvorlige prøver.

Strækningen mellem Hinnerup og Århus havde været udsat for sabotage, så højre spor var ude af drift, og togene mod Århus kørte derefter på fribaneordre, som lokomotivførerne fik pr. telefon fra station til station. Man ventede det tyske ovlovstog fra Norge, men det var meget forsinket, og man besluttede derfor at sende et dansk godstog af sted først for at få trafikken afviklet, uden at forsinkelserne hobede sig yderligere op. Kontorchef C. J. Andersen, som dengang gjorde tjeneste i Brabrand, sendte toget af sted mod Århus.

»Jeg havde set det passere, men pludselig hørte jeg en voldsom eksplosion efterfulgt af en kraftig hvæsen. Det lød, som om det kom lige syd fra stationen, så jeg tog en cykel og kørte derud, og der holdt toget med dampen strømmende ud fra kedlen og et par chokerede lokomotivfolk, som stod og så på skaderne.

Lokomotivet var på siderne ramt af to bomber eller miner, som havde været anbragt i kæder eller tove, som hang ned fra en viadukt. Det var naturligvis meningen, at de skulle have ramt maskinen på det tyske tog, men nu var det gået ud over den danske H-maskine for godstoget. – Minerne klappede sammen om maskinen og slog to store huller i kedlen lige foran førerhuset, som var rystet løs, og det var noget af et under, at de to mænd ikke var kommet til skade, for den ene side af førerhuset var næsten knust.«

Det var et af de få tilfælde, hvor man direkte søgte at ramme lokomotivet. Den normale praksis var, at lokomotivet »slap« over, mens ladningerne skulle gå under toget. Det var jo også godsvognene, der skulle ødelægges, selv om man selvfølgelig også var interesseret i at få ram på træk-



H-maskine ramt af to magnetbomber, som formentlig var hængt ned fra en viadukt ved Brabrand. Bomberne var tiltænkt det tyske orlovstog »Piraten«, men tyskerne ændrede togsfølgen, og sendte et rent dansk godstog af sted. Kedlen blev delvis ødelagt, og førerhuset slået løs, men de to lokomotivmænd kom intet til. (Jernbanemuseet)

kraften. Det havde man dog hidtil gjort ved at sabotere lokomotiverne, mens de holdt i remiserne eller udenfor, og det var så vidt vides også både den første og eneste gang, den slags sprængladninger blev brugt. –

Denne sabotage blev snart kendt blandt lokomotivfolkene, og fra nu af holdt man nervøst øje med alle viadukter. Endnu et faremoment var føjet til den række, der blev en

større og større belastning for folkenes nerver. Lokomotivfolkene var nervøse, hver gang de så mennesker på viadukterne, og lokomotivfører Stensdal i Padborg kan berette om et sådant tilfælde, hvor han og hans kollega var helt overbevist om, at de skulle saboteres fra en viadukt, men hvor »sabotørerne« viste sig at være tyske soldater, der flygtede for et luftangreb. Detaljerne ved dette angreb er nærmere beskrevet i et efterfølgende kapitel.

Det var en sabotageform, der med rette var meget upopulær blandt lokomotivfolkene, som nu havde en følelse af, at de hensyn, man tidligere havde vist dem, var glemt og sat til side. Nu bagefter kan man sige, at der jo heldigvis ikke kom flere af den slags sabotager, men det vidste ingen af

dem. De havde set følgerne, og de måtte næsten gå ud fra, at man ville forsøge igen, da det i mange tilfælde ville være lettere for sabotørerne at anbringe bomber på denne måde fremfor at skulle kravle op på en skarpt bevogtet jernbanelinje. Det var ikke alle broer og viadukter, der var under bevogtning, og det var hurtigere at komme væk ad vejen. Sabotørerne kendte den pris, de kunne komme til at betale for deres indsats. Alene i marts måned henrettede tyskerne 36 sabotører, de fleste unge mennesker i 20'erne. De var dog ikke alle sammen jernbanesabotører. Adskillige var dømt for sabotager mod fabrikker og virksomheder, som arbejdede for tyskerne eller for »våbenrøveri« og »overfald« på tyske soldater. Der blev ikke længere givet pardon.

På jernbanerne fortsatte himmelfartskommandoerne. Natten til Skærtorsdag blev en stor tysk transport saboteret syd for Vamdrup. Tyskerne havde indrangeret to godsvogne med danske fanger, og bomberne sprang lige efter disse vogne, uden at fangerne kom noget til, til trods for at 11 vogne løb af sporet og 6 væltede. Toget var lastet med tyske tanks og andet materiel, og der skete store skader.

Jernbanesabotagen – effektiv eller ikke i den samlede krigsførelse – var et begreb, der blev anerkendt af de allierede, og i marts 1945, omtrent samtidig som disse begivenheder fandt sted, udtalte den amerikanske senator Lucas i senatet: »General Eisenhower har i sin erklæring gjort det klart, at den danske sabotage er et yderst virksomhedsfuldt led i de militære operationer, der nu finder sted på både vest- og østfronten. Ved sabotage mod tyske troptransporter gennem Danmark kæmper de tapre danske patrioter ikke alene i kampen på den nordlige front, men også i kampene på vest- og østfronten. – De spiller en vigtig rolle i den fælles strategi mod Tyskland. De danske sabotører har i høj grad formindsket de tyske troppers bevægelighed i Danmark, samtidig med at de hindrer tyskerne i at sende tropper til fronterne.«

Det var ikke alene lokomotivfolkene, som var udsat under sabotagerne eller følgerne af dem. Det gjaldt også togpersonale og passagerer, som måtte bruge toget, hvis de skulle fra den ene by til den anden.

Den 28. april forulykkede et tog syd for Næstved, og 3 passagerer blev dræbt og 35 såret. Herimellem er lokomotivpersonalet.

Lokomotivfører C. M. Johansen og lokomotivfyrbøder K. Egenhardt, begge København holder i Næstved og skal køre tog 135 mod Falster. Der har været sabotage på dobbeltsporet mellem Næstved og Lov, så kun det ene spor er farbart. De skal altså bruge venstre spor, men det glemmer den fungerende i Næstved og stiller togvejen ind til højre spor. Fejlen bliver hurtigt opdaget, men da er toget ude på fri bane, og man kan ikke underrette Johansen. Ingen af de to mænd på maskinen opdager, at der mangler en hel skinnelængde i den højre skinnestreg, og maskinen og 3 vogne bliver afsporet og vælter ned ad en skråning. Maskinen tager ikke større skade, men vognene bliver delvist knust, og 3 personer bliver dræbt. Lokomotivfører Johansen får forskellige forbrændinger på hænderne og i underlivet under den voldsomme rutchetur ned ad skråningen, og også Egenhardt kommer til skade. Han får en hjernerystelse.

Lige til det sidste troede tyskerne, at de kunne skræmme danskerne til at indstille sabotagen. Deres terrorgrupper udførte bombeattentater mod 8 persontog, hvorved 30 mennesker blev dræbt og omkring 100 såret, men det lykkedes dem aldrig at drive den kile ind mellem befolkningen og modstandsbevægelsen, som de håbede på. Disse terrorgrupper bestod af 18 tyskere og 14 danske landsforrædere. Heraf blev de 3 henrettet af modstandsbevægelsen under krigen, og 6 fik dødsdomme efter kapitulationen.

I april måned var der 535 aktioner på banerne, og det var mere end i alle de foregående krigsår tilsammen, og selv i de 4 dage i maj måned, hvor kapitulationen kunne ventes hvert øjeblik, var der 2 aktioner.

I befolkningen talte man naturligvis meget om jernbanesabotagen, men det var ifølge kampens natur kun de færreste, der vidste en smule om, hvad der skete på de mørke skinner og i de sorte førerhuse på togene. Størstedelen af befolkningen var henvist til passiviteten og forstod måske ikke helt, og derfor er det velgørende at læse den kronik, forfatteren Erling Kristensen skrev i Politiken den 1. maj 1955, 10 år efter krigen. Han var en af de passive, der led og forstod.

Erling Kristensen oplever i sin kronik som tilskuer den sabotageaktion den 23. marts 1945, som stationsforstander Norling, Rindsholm har skildret tidligere i dette afsnit.

»Bomber under hjulene«

Af Erling Kristensen

»Da vi på befrielsesdagen i femogfyrrer lovede os selv og hverandre aldrig at glemme, hvad det havde kostet igen at blive frie mennesker, da var det ikke blot et løfte men en ed, aflagt i en højtidelig stund.

Vi ved i dag, at intet er glemt, men det er med følelig beskæmmelse, vi erkender, at heller intet huskes så smertende stærkt, som det burde huskes. Forstanden, selvholdelsesdriftens nøgterne tjener, vil vide, at sådan skal og må det være, men den mere følelsesbetonede samvittighed er af en anden mening. Den stiller det uomgælige krav, at eden skal holdes, og ikke blot på tiårsdage, men så længe vi, der oplevede krigen, er i live.

Vi ved, at vi lever, fordi andre ofrede sig, og selv om det er en naturlov, at taknemmeligheden i dag ikke kan optræde med samme smertende styrke som for ti-femten år siden, så er ingen af dem, vi føler os i gæld til, glemte. Men i det følgende er det mig magtpåliggende at mindes en enkelt kategori af krigens mennesker. Jeg tænker her i taknemmelighed på det kørende jernbanepersonale, og først og fremmest på de lokomotivmænd, førere og fyrbødere, der gennem de lange onde år, døgn efter døgn stod på deres mørklagte maskiner og gennem et mørklagt land bestandig var på vej mod de sprængte skinner afgrunde med sabotagebomber, ulykker og død.

Indtil natten den 17. august 1943 var det ikke for alvor blevet os klart, hvad det var, man bød disse navnløse krigens aktører af farer og sindsoprivende nervebelastning. De og banen derhenne i udgravningen var indtil da sindene til dels uvedkommende. Men i den kølige månenat sprængte banen sig i bogstaveligste forstand ind i bevidstheden, og den er blevet der siden.

Det var den første højeksplosive bombe på vor strækning, der gik, og den vækkede os, så vi aldrig siden er faldet helt i søvn. Endnu gør det ondt at mindes, hvad sabotørerne tvunget af den bitre nødvendighed måtte udsætte sig selv og andre for. Vi husker, hvor ondt det gjorde at tænke på mændene på det saboterede tog... Og vi glemmer al-

drig, hvor godt det gjorde, da den næste eksplosion røbede, at det »kun« var tidsindstillede bomber, der lå derhenne og øvede deres makabre, men dødsens nødvendige værk.

Selv om der ikke var væltet noget tog, så blev det en af de krigens lange nætter, der har fået en særlig plads i erindrungen. Jeg husker dens tyste måneskin. Husker hvordan bombeflyverne oppe under stjernerne knurrede sig frem mod bombemålene i Tyskland, husker de fanatisk opskræmte værnemagtssoldater, der pr. bil og motorcykel straks myldrede frem langs jernbanestrækningen, hvor bomberne med kortere og længere mellemrum blev ved at knalde.

Jeg mindes også, at det så nær ved banen og i vor situation ikke var klogt at vise sig påklædt ude. Men samtidig at det var umuligt at holde sig inde, og jeg oplever endnu, hvordan det følte på den bare krop at stå lyttende i husets skygge og høre tyskernes kommandoskrål, mens de tidsindstillede bomber bjæffede og sendte skærver og hvinende skinnestumper op mellem de højlydt bristende telegraftråde.

Eksplosionernes lydrampe ekko galopperede bort mellem bakkerne. Bombemaskinernes spinden mellem stjernerne var en mystisk og uforglemmelig baggrundsmusik... Hele det store rum med måne og stjerner følte spændt til det dirrende bristepunkt, mens det afmægtige fnug, man selv var, stod i bar skjorte og dirrede med i forskrækket undren over, at sindets pres ikke sprængte ens frysende krop i stumper og stykker.

Mellem detonationerne rugede en stilhed så satanisk i sin lurende lumskhed, at det følte som en befrielse, hver gang en bananduftende sabotagebombe sprang op af søvne og øvede sit værk mod træ, stål og sten. Banen havde fået røst og mæle. Den skreg på sprængstykkernes ru sprog, og den blev ved at skribe, også da lærkerne forlængst var begyndt at synge, og solen rød og venlig sendte sit varmenende lys ind i krigsmorgenens ramme kølighed.

Det følte påfaldende, så lidt morgenen brød sig om baneudgravningen og det, der foregik der, men endnu mere påfaldende, hvor vanskeligt det var for en selv og de andre nysgerrige at bevare blot skinnet af ydre ro og menneskelig værdighed. I tilbørlig afstand stod vi med fjollede grin på ansigterne og så en tysk soldat mave sig frem for at

fjerne en endnu ueksploderet bombe... Prisen for en soldat måtte efter kuranten være mindre end prisen for et par skinner... Han nåede det ikke!

I den almindelige forvirring var der tilsyneladende slet ingen notering på menneskeliv. I en pause mellem detonationerne så vi den stedlige kolonne banearbejdere bemandede en trolje og formålsløst pumpe af sted lige ind i bombefeltet, hvor en af de tidsindstillede bomber var så nådig at detonere ikke under men lige bag den fuldt bemandede trolje.

Det var en bleg arbejdskolonne, der sekunder senere bar deres køretøj over det sprængte sted og pumpede tilbage – så blege at flere af tilskuerne ikke kunne styre sig. Man lo fjollet og makabert, hvor man i fredstid ville have skjult ansigtet og grædt.

Da den sidste detonation endelig godt middag igen satte telegraftrådenes hvinende spilleværk i gang, havde det kostet vor bane det meste af en snes skinnelængder at gøre sig gældende i den del af sindene, hvor gråd og angst har til huse.

Det lod sig gøre i løbet af et par dage at erstatte de sprængte skinner med andre, men sprængningerne i sindet lod sig ikke udbedre. Hver gang et tog nærmede sig udgravningen, var man i pinende våde. Krigsnætterne med de himmelfejende lyskastere og de dragende bombemaskiners tænderskærende knurren havde længe været svære at komme igennem. Nu var det umuligt at sove, før nattens sidste tog havde passeret udgravningen, og selv da kunne tankerne ikke slippe mændene på det krigsblændede lokomotiv. Vi så dem for os, som de stod der med fyrets flamme på de spændte ansigter. Hvert sekund kunne eksplosionerne rive skinnerne bort og åbne en dødens afgrund. Jerndørken under deres fødder kunne forsvinde i eksplosionernes gråblå lyn, og lokomotivet vælte i skyer af ild og skoldende damp.

Det var ikke »den brede vej«, de kørende jernbanemænd befor, og uden om de troløse skinner, der i deres situation knap var for spindelvæv at regne, lå krigen truende og kompakt: Trusler fra alle fronter, sabotager på alle baner. Den 2. december skrev vi i dagbogen: Mens børnene laver juletræspynt, fortæller BBC, at Bethlehem er mørklagt... 5. december: Fem sabotører i Jylland henrettet for jernba-

nesabotage, Nordahl Grieg skudt ned på bombetogt over Berlin... 6. januar 44: Kaj Munk findes dræbt i Hørbylunde Bakker... 31. januar: Sabotage lammer i perioder helt jernbanetrafikken.

Så mørkemættede og tunge var de sindsrædselsbetingelser, mens lokomotivmændene stod på deres maskiner og dundrede fremad mod krigsmørkets farer, og vi pint af deres uviste færd stod ude og lyttede efter togenes svindende rullen og den spøgelsesagtige hvisken fra himmelrummet, der fremkom, når allierede flyvere på deres dødstogter nedkastede flyveblade eller lattede sig for de flokke af radarforstyrrende stanielstrimler, der så mangen morgen glimtede i græsset og gjorde hele plantager til pyntede juletræer.

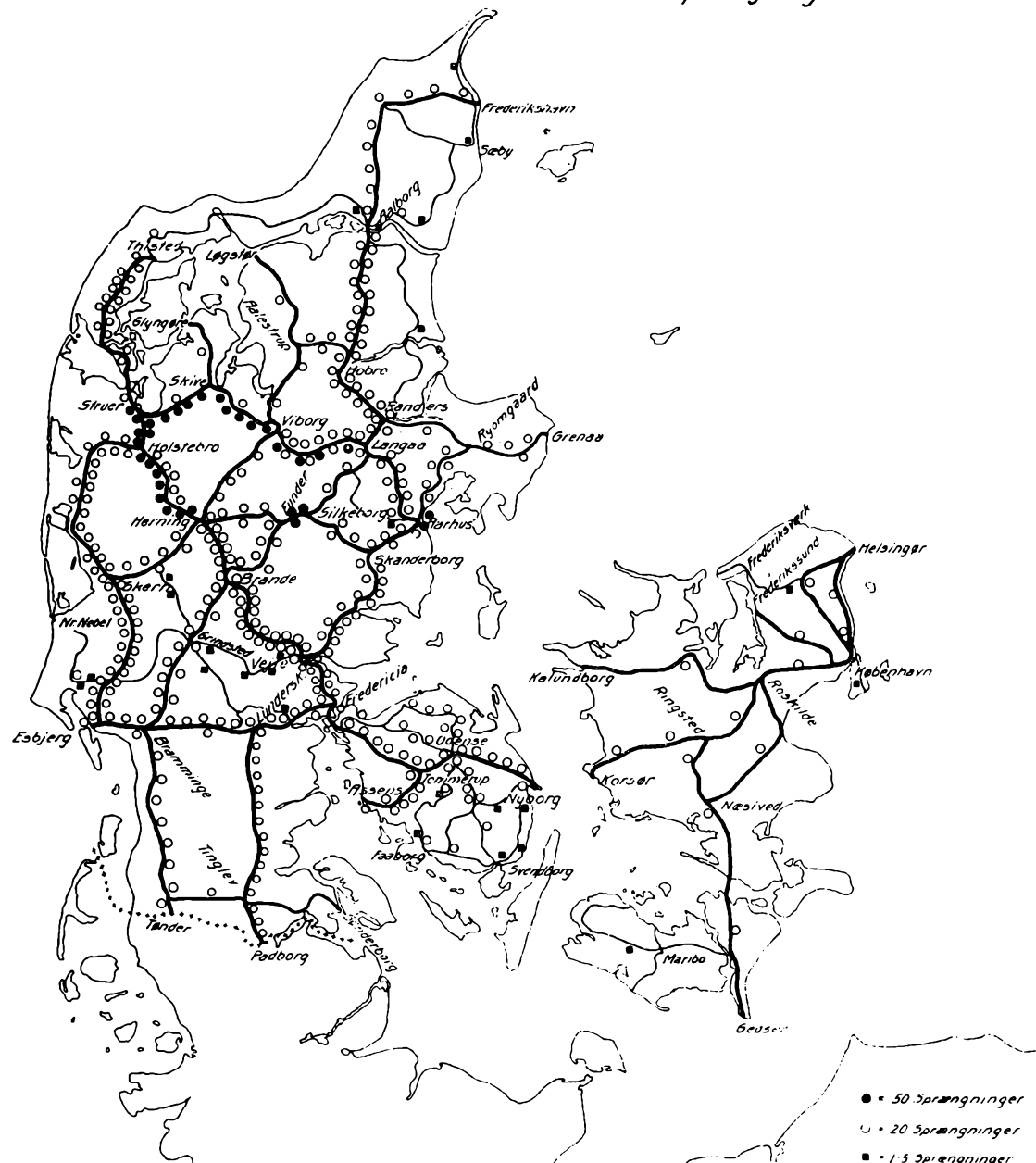
Vi passive er nok blevet misundt, men vi led af passivitet og af bekymring for flyverne deroppe i mørket, for sabotørerne, hvoraf flere og flere måtte segne ved skydepælene med bind for øjnene. Jernbanemændenes skæbne kørte os lige ind på livet, og i togenes rullen lød bestandig spørgsmålet: Hvordan er det under disse krigens vilkår muligt stadig at få folk til at stå på lokomotiverne, og til trods for elendig brændsel, mørklagte tog og stationer at betro sig til skinner, der oftere og oftere ender blindt – lige ud i mørket.

Spørgsmålet forblev ubesvaret, men sommer og efterår, vinter og forår rullede togene på vej mod katastrofen. Og i 1944 netop en grødefuld forårsnat rakte en sprængningens stikflamme igen tunge ad himlen, og et galgenfro ekko galopperede bort over egnens dale og bakker.

I nogle tyste og smertende minutter vidste vi ikke, om lokomotivfolkene lå derhenne og forblødte eller brændte op. Men sabotørernes humane system med forsinket tænding havde gjort, at vi fik lov at se et par fysisk uskadte,

Kortet viser sprængningerne fordelt på de forskellige strækninger i Danmark. Hvis man sammenligner med kortet side 153, der viser togafsporingerne og tabellerne på side 155 og 156, er det ganske interessant at sammenligne antallet af sprængninger med antallet af afsporinger. Det højeste antal sprængninger sker mellem Århus og Aalborg (797), men der er kun 5 afsporinger. (Det betyder imidlertid ikke, at banen ikke kan have været blokeret i flere døgn.) Mellem Padborg og Lunderskov er der »kun« 283 sprængninger, men der er hele 25 afsporinger. (Jernbanemuseet)

Jernbanesabotage. Sprængninger.



men blege lokomotivmænd vakle ned fra deres hvæsende maskine. Jeg tror nok, vi græd af udløst spænding, og vi aflagde ikke nogen ed på, at vi aldrig ville glemme disse mænd og deres indsats – taknemmelige sind er ganske udramatiske... Men jeg husker, hvordan de stod der i grålysningen – to små mænd ved den store, sorte maskine – de stirrede tilbage mod togstammens virvar af væltede godsvogne, hvoraf nogle var knust og andre kørt op i hinanden... Jeg husker, at sprængningens hvin og materiellets styrtende bragen havde vækket alle egnens forårsfugle – lærkerne trillede, og solsortenes morgenfløjter skingrede fra alle grantoppe.

Kontrasterne sloges som vilde om sindets valplads. Ud fra væltede vogne og hældende bremsehytter kravlede konduktører og togfører tydeligt mærkede af det usandsynlige, at de i dette øjeblik var levende mennesker...

Med den ynkeligt sammenfiltrede vognkirkegård bag sig så det ud, som om de skammede sig ved at kunne stå, gå og sanse. Og vi, der blot var tilskuere, skammede os ved at se på dem. Og da de lidt senere kom tilbage fra den nære station, begreb man ikke, at lokomotivfolkene kunne entre deres frakoblede maskine og køre videre, som om intet var hændt – køre videre mod andre bomber.

Intet øjeblik blev her tænkt på mod eller andet urealistisk pjank. De bortkørende og de, der blev tilbage, var bare mænd, der gjorde deres pligt. Men det virkede som en nådig befrielse, at så længe det væltede tog sad som en klump i udgravningens hals, behøvede ingen sabotør og ingen kørende jernbanemand at frygte for at blive dirigeret mod dette djævelske sted.

Strækningen blev atter farbar, og natten til den 7. september måtte alle kørende jernbanefolk landet over køre med livet i hænderne. Det var sabotagevejr – buldrende blæst, byger og jagende skyer. Og allerede før midnat klirrede ruderne, og i vor udgravning brød et tog jamrende sammen for eksplosionens giftgrønne lyn.

Detonationen havde lydt som et suk i blæsten, og larmen fra togets sammenbrud, som det sidste af en altopgivende gråd – bagefter ikke en livets lyd, kun mørke og vejrets gunger.

Som sædvanlig behøvede værnemagten kun få minutter til at nå frem med Gestapo, skyts og politihunde.

De blændede lanterners stilling røbede, at lokomotivet stod på hjulene – og efter al sandsynlighed også på skinnerne. Jeg føler endnu, hvor det lettede, og hvilken fryd det var uset af tyskerne at kunne snige sig hjemad med en nogenlunde vished for, at lokomotivmændene også denne gang var sluppet nådigt fra »ulykken«.

Som så ofte før søgte man ro i, at vi endnu var blevet forskånet for krigen... Men jernbanefolkene derude i sabotagenatten var ikke skånet for noget som helst. Toget, der lå væltet derhenne, var antagelig sendt ud som stødpude for et andet og for tyskerne mere værdifuldt tog.

Det viste sig at være rigtigt. Det var et forkeret tog, bomberne havde standset. Det rigtige, et ammunitionstog, blev fiffigt sendt ud ad en anden bane, men sabotørerne var på pletten og væltede det ikke længere borte, end at vi lå i sengen og hørte bomberne glamme.

Vi var lykkeligt forskånet for krigen og ynkede ikke et øjeblik os selv. Men hvert eneste kørende lokomotiv var en krigsfront så ond og farlig, at det forekommer ubegribeligt, at lokomotivfolkene nerver ikke slog klik, så man simpelt hen nægtede at køre.

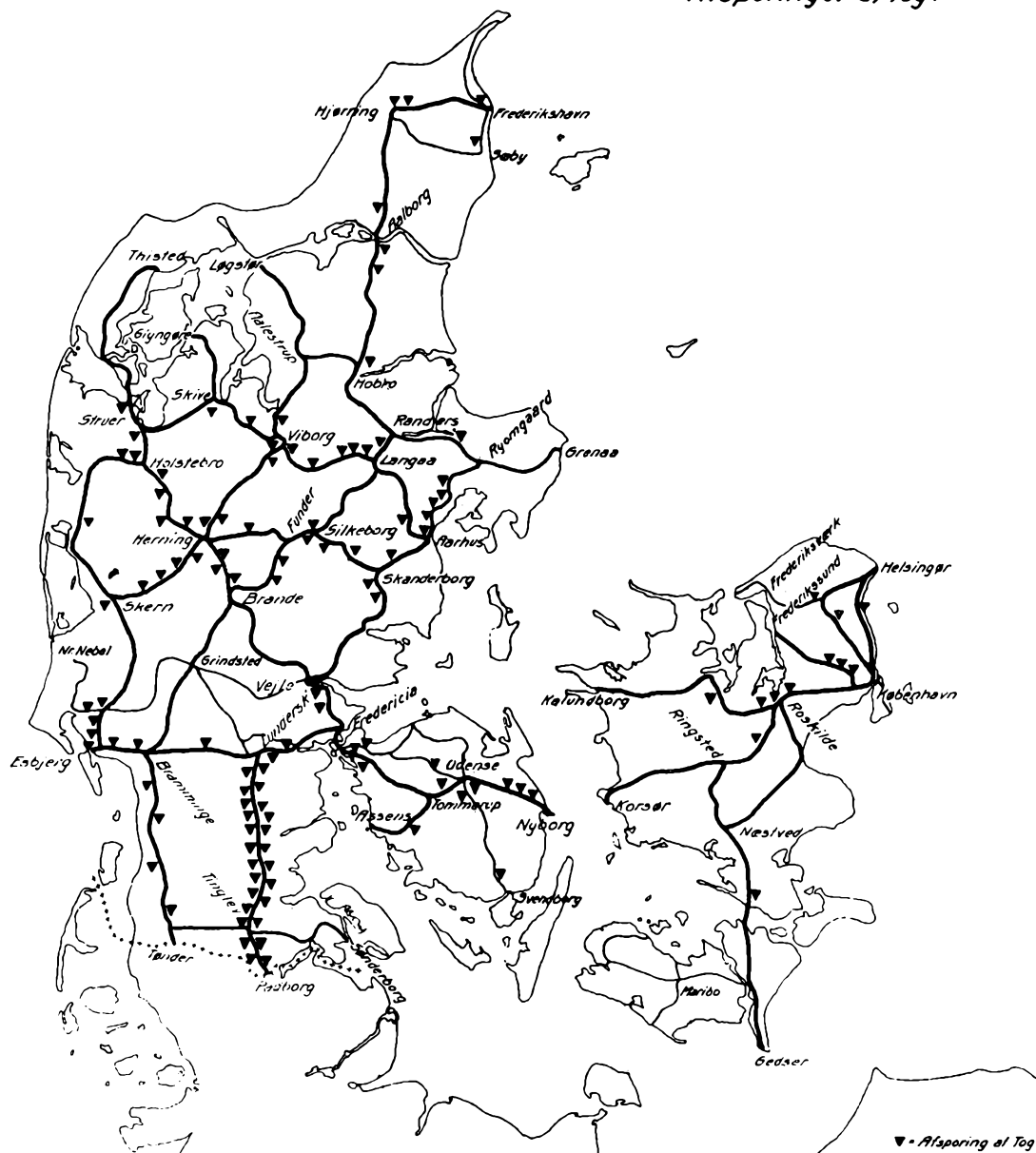
Men togene kørte dag og nat, søgn og hellig. Bomberne bragede under hjulene, og netop en helligdag, søndag den 24. september, rev sabotørerne et tog af skinnerne på den lige nævnte strækning. Bragene gjorde den solklare søndag søgn og trist. Tyskerne tabte al besindelse, skød på folk, fæ og alt levende, arresterede i flæng, spærrede søndagsspaderende inde i væltede jernbanevogne og lod dem sidde der, mens rifler og maskinskyts knitrede udenom.

Serier af mirakler reddede livet for folk, der havde deres hjem langs den bombede banestrækning. Bombernes forsinkede antænding gjorde, at lokomotivfolkene nogle timer senere kunne bestige et nyt tog og køre af sted mod andre bomber.

Krigens hovedfronter rykkede nærmere, og vi var stadig forskånet, men bomberne sprang under togene, og vor udgravnings jordvolde blev rodet op af det sønderbrudte og væltede materiel. Den 24. februar lynede og tordnede en

Kortet viser tydeligt, at tyngdepunktet for jernbanesabotagen lå i Jylland. Et endnu bedre indtryk får man af kortet side 151. Se endvidere teksten hertil. (Jernbanemuseet)

Jernbanesabotage . Afsporing af Tog .



snestidsindstillede bomber, der havde ligget godt skjult under nattens snefald. Tyskerne skød, så kuglerne peb forbi vore mørklagte vinduer. Og på andre strækninger rullede sprængte tog ned ad skråningerne eller blev hængende splittede og sønderlåede i andre udgravninger.

Jernbanebroer blev sprængt, sporskifter og drejeskiver sprang i luften. Overalt, hvor togene skulle frem, væltede eksplosionerne op fra grus og skinner. Og da sabotørerne om aftenen den 23. marts 1945 væltede et tomt ambulancetog i vor udgravning, vidste ingen, om det var al tings ende eller begyndelse.

Valpladsen derhenne var et kaos uden lige. De lange rødekors-mærkede vogne lå væltet ned i grøften, andre

stod på enderne op ad de stejle skråninger. Og tyskerne, der stik imod alle krigsregler, havde anvendt ambulancetog til troppetransport, gerådede i et så uforglemmeligt raseri, at de jernbanefolk, det gik ud over, ikke yderligere skal mindes om det . . .

Endnu et par tog væltede på strækningen, men i vor udgravning havde det sidste sabotagebrag lydt. Og tiden kom, da lokomotivfolkene igen kunne køre med lys på maskinerne og tryghed i sindene . . . Det følte som en ny befrielse at kunne skrive disse sidste ord og til dem føje en dybt alvorlig tak til de kørende jernbanemænd, der i onde år optog så mange af vore tanker.«

Jernbanesabotagen tidsmæssigt.

	1942	1943	1944	1945
Januar	–	2	8	57
Februar	–	5	8	276
Marts	–	10	3	431
April	–	8	5	535
Maj	–	5	3	2
Juni	–	6	19	0
Juli	–	9	23	–
August	–	22	18	–
September	2	33	85	–
Oktober	–	13	53	–
November	4	49	69	–
December	–	13	34	–
	6	175	328	1301

Jernbanesabotagen – Fordeling over landet og objekterne.

Statsbanerne	Skinner	Tungepartier	Krydsninger	Broer	Remiser	Drejeskiver	Sikringsanlæg	Vandtårne	Galge-, kørelæsse-, vandkr.	Lokomotiver	Vogne	Antal sprængninger	Afsporing af tog
Strækning:													
Kbh.–Helsingør	15	6	8		1		1		4		33	68	2
Vanløse–Fr.sund	16										2	17	3
Kbh.–Roskilde	15										1	16	3
Roskilde–Næstved	10	2		1					1		1	15	
Roskilde–Kalundb.	15	4	1									20	1
Roskilde–Korsør	40	9									1	50	1
Ringsted–Gedser	35	9	12	5							1	62	1
Nyborg–Fredericia	290	8	17		1	2	1	1	1	2	2	325	7
Fredericia–Esbjerg	345	21	13	3			3	2			3	390	5
Esbjerg–Skjern	420	22	15		1		2	2		5	4	471	4
Skjern–Holstebro	380	10	16				2		1			409	3
Holstebro–Struer	270	4	6				1			1		282	1
Struer–Thisted	340	1	6								3	350	1
Padborg–Lunderskov	225	37	2	4			1	3		7	4	283	25
Fredericia	10	13	8							2	1	34	
Freder.–Århus	365	33	8			1	5	3	2	6	3	426	6
Århus–Ålborg	730	34	11	4				3	1	9	5	797	5
Ålborg–Fr.havn	150	18	16	1				1				186	4
Århus	40	31	27	2			1				12	113	
Tønder–Bramminge	150	13	3		1	1			1			169	4
Bramminge–Funder	365	22	4	1							2	394	2
Funder–Silkeborg	155	9				1						165	1
Silkeb.–Laurbjerg	90											90	
Skanderborg–Skern	250	10	5				2	1		1		269	8
Vejle–Herning	525	28	26		1					1	1	582	3
Herning–Holstebro	520									3	2	525	4
Struer–Viborg	400	15	4		1	3	3			1	1	428	2
Viborg–Langå	275	6	1									282	5
Herning–Løgstør	155		1	2								158	5
Hobro–Ålestrup	65											65	
Randers–Ryomgård	20	8										28	1
Århus–Grenå	185			1						3	1	190	4
Skive–Glyngøre	20											20	
Sønderborg–Tønder	20	6										26	
Tommerup–Assens	125	4	3				1				1	134	1
Sprængning i alt	7030	383	213	24	6	8	23	16	11	41	84	7839	112

Jernbanesabotagen – Fordeling over landet og objekterne.

Privatbanerne.													
Strækning:	Skinner	Tungepartier	Krydsninger	Broer	Remiser	Drejeskiver	Sikringsanlæg	Vandtårne	Galge-, kørelæsse-, vandkr.	Lokomotiver	Vogne	Antal sprængninger	Afsporing af tog
Hillerød–Fr. værk–Hundested	1											1	1
Amagerbanen	2	1									2	5	
Lollandske jernb.											2	2	
Odense–Svendborg	81	4	10				1					96	2
Nyborg–Fåborg	16	5	4									25	
Nyborg–Svendborg	15											15	
Odense–Nr. Broby–Fåborg	53	8	7									68	
Nordvestfynske jernbane	65	3	2									70	2
Odense–Bogense	101	3	4	2		1	1	2		1	4	119	
Skagensbanen	2											2	
Thisted–Fjerritslev	18											18	
Fjerritslev–Nr. Sundby–Fr. havn	34				1					6		41	1
Ålborg–Hadsund	1											1	
Randers–Hadsund	20			1								21	
Århus–Hammel–Thorsø	22			1								23	
Vejle–Vandel–Grindsted	11			2						6		19	
Troldhede–Kolding–Vejen	18		2	1								21	
Varde–Nr. Nebel	22	1			1					4		28	1
Sprængning i alt	482	25	29	7	2	1	2	2		17	8	575	7

Antal aktioner.

Hele landet

Statsbanerne	7030	383	213	24	6	8	23	16	11	41	84	7839	112
Privatbanerne	482	25	29	7	2	1	2	2		17	8	575	7
Sprængning i alt	7512	408	242	31	8	9	25	18	11	58	92	8414	119

Fem døgns rejse . . .

Var tiden vanskelig og risikofyldt for jernbanefolkene, var den det også for de mennesker, som var henvist til at bruge togene. Selv om sabotagerne ikke var rettet mod persontog, så kunne de, hvis uheldet var ude, komme ud for den. Tyskerne ændrede som bekendt ofte i sidste øjeblik togtfølgen for at beskytte deres transporter, og så kunne sabotagen ramme et »uskyldigt« persontog, og flere af dem var også udsat for beskydninger fra allierede jagerfly. Adskillige mennesker blev dræbt eller såret under disse angreb, hvor det primært var lokomotiverne, flyverne var ude efter, og endnu flere rejsende blev dræbt ved de brutale bombeattentater, som dansk/tyske terrorgrupper netop rettede mod persontog – og helst tog med så mange rejsende som muligt. Endelig var der minefaren under sejladsen over Storebælt, hvor der også var forekommet sprængninger på færgerne.

De fleste mennesker holdt sig da også hjemme, hvis det var muligt, og når togene var overfyldte, skyldes det selvfølgelig, at der efterhånden var færre og færre persontog, samtidig med at de stort set var den eneste mulighed for transport mellem byerne – i hvert fald hvis der var tale om nogen afstand. Kortere rejser eller ferieture om sommeren blev foretaget på cykel, men også denne transportform var truet, da slanger og dæk helt forsvandt fra markedet, og »skrælning« og tyveri af cykler var da også den mest udbredte form for kriminalitet.

Handelsrejsende, som i dag kører fra kunde til kunde i

bil, tilbragte dage og nætter i uopvarmede mørke tog under krigen. I bagagenettet lå deres store kufferter med vareprøver og kataloger, og i pakvognen stod deres cykler, hvis de var så heldige stadig at have nogen. De stod af i stationsbyerne og på landstationerne, og så gik den sidste del af turen på cykel med kufferten på styret eller bagagebæreren. Det var et anstrengende og drøjt liv, men forbindelsen med kunderne skulle holdes vedlige, for der måtte jo komme en tid, hvor det var muligt igen at sælge alt det, kunderne sukkede efter.

En længere rejse tog tid, og den kunne godt kræve flere overnatninger undervejs. I hvert fald krævede den godt humør, tålmodighed og et godt helbred, for efterhånden var der ikke brændsel til opvarmning af personvogne eller ventesale, hvor man måtte være forberedt på at tilbringe timer med at vente på et forsinket tog eller nætter, hvis der overhovedet ikke kom noget tog.

Kom man endelig med, hjalp det noget, at man på fællesklasse, som det hed dengang, sad otte i hver kupe, og at man allesammen var pakket godt ind i tykt tøj, så man kunne varme hinanden lidt. En vintermorgen kunne man se frostånden som skyer i kupeerne. Termotøj og vindtætte frakker, som man kender i dag, var ukendte begreber. Tykke uldne frakker, det var sagen, og var det rigtigt koldt, var en vest af sammensyede aviser god til at holde den værste vind og kulde ude, og dertil kom tykke hjemmestrikkede sokker i skistøvlerne eller træskostøvlerne.



Efterhånden som persontogtrafikken blev indskrænket, steg trængslen i de enkelte tog. Alle otte pladser i hver eneste kupe var besat, og i sidegange, på endeperroner, toiletter ja selv mellem »harmonikaerne« stod man som sild i en tønde. Det var ikke noget usædvanligt syn at se folk blive hjulpet ind gennem vinduerne, men trods trængslen var humøret som regel højt. De lyse cottoncoats var meget almindelige under besættelsen. Mange forretninger tjente godt på at sy gamle lagner om til frakker. Man afleverede to lagner og fik én frakke. (Frihedsmuseet)

158

Opfindsomheden var stor og moden særpræget. Nutidens unge piger i de smarte lange støvler, der sidder tæt ind til benet, har sikkert svært ved at forestille sig selv i store

tunge skistøvler med jernbeslag og lange posedede skibukser med hængebag og over det hele lange frakker, der skjulte alle former, men det vigtigste af alt var at holde kulden ude.

Jeg var i næsten fire år under krigen henvist til at bruge tog hver eneste dag. I de første tre år kørte jeg daglig turen frem og tilbage mellem Holstebro og Struer, en strækning som under normale forhold skulle kunne tilbagelægges på et kvarters tid, men under en besættelse er forholdene aldrig normale. Vi var en halv snes unge mennesker, der hver morgen tog af sted kl. 7.30, og da var der sjældent vanskeligheder. Vi kom jo med fra udgangsstationen, hvor der ingen forsinkelser var, og maskinen kom lige fra remisen og havde som regel damp nok, men om aftenen, når vi skulle hjem ved 17.30 tiden, var vanskelighederne der. Det var et fast ritual at ringe til stationen og spørge, om 376 var forsinket. Det var det som regel, og det betød, at man så fik at vide, at man godt kunne blive og arbejde lidt længere, men det havde også den fordel, at man så havde bedre tid til at gå på posthuset med de breve og pakker, der altid kom i sidste øjeblik, og en posttur var noget, man skulle ordne efter arbejdstid. I Holstebro var posthus og banegård anbragt i hver sin ende af byen, og det gav ofte en løbetur på et par kilometer.

Da vi rejste hver dag, kendte vi alle togbetjente og togførere, og de var altid flinke til at give os en plads i en pakvogn eller godsvogn, hvis persontoget var så forsinket, at det var blevet overhalet af et godstog, og det var ikke få ture, vi tilbragte stående op ad trævæggen i en iskold godsvogn. En aften havde vi spurgt togføreren, om vi kunne komme med i pakvognen, da 376 var mere end en time bagefter. Han havde en passager i forvejen, sagde han, men hvis vi ville rejse sammen med ham, var det i orden. Hans passager var en død tysker, som lå i en kiste, der stod midt i vognen. Vi stod så i mørket og holdt fast i kisten, mens vi raslede af sted. Der var ikke lys i vognen, og der blev ikke sagt så mange vittigheder om tyskerne som de andre aftener.

Persontogene holdt ved alle stationer, og der var altid folk, der skulle af eller på, og der var navnlig gods, som skulle omlades – ikke mindst cykler. Man havde dengang et begreb, der hed rejseposten. Det var en mand eller kvinde, som mod betaling påtog sig alle mulige ærinder for



Forholdsregler ved Flyvervarsling

De rejsende vil blive alarmeret af Personalet.

Udvis Ro og Besindighed.

Udstigning af Tog, der holder paa Linien, er forbudt.

Søg saa vidt muligt Dækning under Vindueshøjde.

Mørklægningsreglerne for Togene skal strengt overholdes (Træk Gardinerne for Vinduerne, tænd ikke Tændstikker, Lommelampe og lignende).

Under Ophold paa Stationer bør de rejsende blive i Toget, medmindre de har naaet deres Bestemmelsesstation, eller de af Personalet faar anden Anvisning. Togene vil hurtigst muligt blive sendt bort fra Stationerne uanset Afgangstider. Paa visse københavnske Stationer vil Tog dog blive tilbageholdt og de rejsende blive underrettet.

Efter Omstændighederne vil Togene passere Stationerne uden Standsning.

Unødigt Ophold paa Jernbanestationer skal undgaaes.

DISTRIKTSCEFEN

Plakater som denne hang i alle kupeer under hele besættelsen. Som regel mærkede passagererne ikke meget til overflyvningerne, men under den sidste del af krigen tog man ingen chancer, og navnlig i Jylland kunne de rejsende komme ud for at tilbringe timer i beskyttelsesrummene, som var indrettet enten under stationsbygningerne eller i peronundergangene, som var forstærket med sveller og betonplader. (Jernbanemuseet)

folk fra de små byer. Han kunne træffes på bestemte tider som regel på byens hotel eller kro, og her afleverede man sine pakker til ham eller gav ham besked på, hvad han skulle købe, når han kom til byen. Han hentede medicin på apoteket, bøger hos boghandleren o.s.v., og han tog ofte turen flere gange om dagen, når det kunne lade sig gøre. Rejseposten var altid i godt humør, han var kendt af alle, og

han kendte alle. Ham, vi fulgtes med, hed Olander og var en festlig fyr, der kunne underholde en hel kupe i timevis. Han ville en dag springe på toget men faldt og kom ned mellem to vogne med det resultat, at han fik begge ben kørt af. Vi savnede ham virkelig, for selv om der kom en ny rejsepost, blev det aldrig det samme.

I efterårsmånederne 1944 måtte jeg som regel en gang om ugen tage turen mellem Viborg og København, og det tog ofte så lang tid, at jeg følte, at jeg næsten boede i toget. Toggangen var efterhånden så indskrænket, at der kun var ganske få persontog. De var stuvende fulde, og man skulle i forvejen sikre sig særlige adgangsbilletter til Storebæltsfærgen. Koldt var der. Der var kun den varme, vi selv producerede, og forsinkelserne begyndte allerede i Århus, hvor vi kunne holde i halve eller hele timer og vente. Når højtalerne annoncerede: Århus Hauptbahnhof, Århus Hauptbahnhof, vidste vi, at det tyske orlovstog, »Piraten« var kørt ind, og så var det næsten sikkert, at vores tog ville blive sendt af sted i forvejen som stødpude, hvorefter »Piraten« fulgte lige efter os. Vi var aldrig ude for sabotage mod selve toget, men vi talte selvfølgelig meget om den. Det var dengang, man talte med sine medpassagerer, og navnlig talte vi om bombeattentaterne, men der var egentlig ikke nogen frygt for at rejse. Vi skulle af sted, og når vi hørte bragene ude på linjen, blev de opfattet som indledningen til en større forsinkelse og ikke andet. Vi hørte dem mange gange, når vi holdt i Århus, og så kunne man lige så godt belave sig på at finde et sted at overnatte. Vi havde altid forskellige adresser på flinke mennesker, der ville stille en seng til rådighed, og det gjorde ikke noget, at den stod på et uopvarmet loftsværelse med tunge klamme dyner, når bare man kom til at sove, for man kunne altid være sikker på, at der næste morgen var dejlig varm kaffe og en stor madpakke til den videre rejse. – Jeg husker endnu tydeligt en novembernat, hvor jeg overnattede på et loftsværelse eller rum med en tremmedør ud til et stort tørreloft. Jeg havde ikke set lokaliteterne ved lys, så jeg anede ikke helt, hvordan der så ud, men der var ikke hyggeligt. Bedre blev det ikke, da der var en luftværnssirene lige over mig, oppe på taget, og den gik i gang midt om natten, så hele taget rystede og dirrede, mens støvet dryssede ned over sengen. Jeg kendte som sagt ikke lokaliteter-

ne. Jeg anede ikke, hvor trapperne var, så jeg blev deroppe i mørket og småblundede, indtil den satte i gang med afvarslingen.

Den østlige længdebane var sårbar, og trods den kraftige bevogtning var der utallige afbrydelser, hvor al trafik lå stille i flere timer, ja nogle gange i flere dage. Det var således ikke usædvanligt, at en rejse fra Viborg til København kunne tage 2–3 dage, og det var med lidt blandede følelser, man hørte nogle rejsende rase over de satans sabotører, samtidig med at man i støvlen havde papirer, som gerne skulle over så hurtigt som muligt.

Den værste tur, vi havde, var i februar 1945, hvor vi skulle fra København til Holstebro. Der var »nogle løse ender«, der skulle samles op. Der var ingen kontakt med nogle mennesker, som vi skulle have hørt fra, og to af os blev sendt af sted for at finde ud af, hvad der var sket. »Når vi nu alligevel skulle derover«, kunne vi lige så godt tage nogle papirer med, som man ikke ville sende pr. post. De blev lagt ind i en nydelig forbindelse, som jeg fik på højre arm, der hvilede i et trekantet tørklæde, så jeg så tilpas dårlig ud.

Hvad der stod i disse papirer, og hvilken betydning de havde, vidste vi intet om, og jeg aner den dag i dag ikke, om de overhovedet havde nogen betydning. Der var absolut intet heroisk over den tur. Det var bare en som så mange andre, og jeg omtaler kun papirerne, fordi de er forklaringen på, hvorfor vi satte så meget ind på at komme til Jylland, som vi gjorde. Havde det været en ganske almindelig rejse, havde vi opgivet allerede efter den første dags forhindringer, for forhindringer kom der, og turen kan måske ikke siges at være et generelt udtryk for, hvordan det var at rejse i foråret 1945, men den kan tages som et eksempel på, hvordan det meget vel kunne være.

I lommen havde jeg et telegram »Mor alvorlig syg. Kom omgående.« Det var mere ægte end de legitimationskort, vi havde. Adresserne herpå kunne i hvert fald ikke stå for en nærmere granskning, og det gjaldt også navnene, som ville blive vanskelige at finde i det folkeregister, der var anført på kortet.

Vi var otte i kupeen, og en dame var så betænksom at tilbyde mig vinduespladsen, så min »dårlige« arm ikke blev klemt, og den var virkelig ved at blive dårlig, for

forbindingen var alt for stram, så det var begyndt at snurre og dunke i den. Før Ringsted måtte jeg ud på toilettet og have bindet lagt om.

Den dag nåede vi ikke længere end til Slagelse. Vi holdt på stationen, og nogle var begyndt at tale om, at det var mærkeligt, at vi skulle holde her så længe, da det første brag kom. Langt forude kunne vi se en røgsky, og efter endnu nogen ventetid fik vi at vide, at toget ikke kom videre den dag, og at vi skulle returnere til København. Her fik vi refunderet vore billetter og udleveret nye færgebilletter – ikke til dagen efter men til den næste igen, da der kun gik persontog hver anden dag. Altså afgang to dage senere – igen med armen i bind. Der havde selvfølgelig været tid til at slippe af med papirerne, men en aftale var en aftale. De skulle med. Vi var nu tre i selskabet, Robert, Ole og jeg. Ole var kommet til i sidste øjeblik. Hans kone var sygeplejerske i den tyske afdeling i Vestre Fængsel, og hun havde i længere tid smuglet breve ud og ind for fangerne, men nu havde tyskerne opdaget, at der skete noget, og hun måtte gå under jorden. Foreløbig var hun i Slagelse, men skulle støde til os i Korsør, så hun kunne komme til Jylland, som de havde aftalt. Han ville gerne have hende væk fra København i krigens sidste måneder. Vi havde altså endnu en grund til at være stædige.

Turen til Korsør forløb uden vanskeligheder, og her gik allerede en masse mennesker og ventede på overfartsmulighed. Om formiddagen blev det meddelt, at det var tvivlsomt, at der blev overfart den dag. Englænderne havde kastet miner ned i bæltet, og farvandet var endnu ikke erklæret sikkert. – Vi havde i mellemtiden mødt Olga, sygeplejersken, som skulle med over. Ole havde nær ikke genkendt sin egen kone, da han så hende. Hun havde fået håret farvet gulerodsrodt og var i noget lånt tøj, så han var lovlig undskyldt.

De blev på stationen, mens vi andre gik til fiskerihavnen for at prøve at finde en fisker, som var villig til at sejle os over. Vi fandt også en mand, som var parat til at sejle os over for 400 kr., men det syntes vi var for dyrt. En månedsløn lå på 250–300 kr., så det var ikke så få penge, men han ville have betaling for risikoen, sagde han. Vi kunne risikere at løbe på en mine, og vi kunne risikere at blive taget af en tysk patruljebåd, så det var vel meget forståeligt,

at han ville have en ordentlig betaling, men sådan så vi ikke på det. Vi syntes, det var optrækkeri og udnyttelse af situationen. Når vi kunne risikere noget, kunne han vel også, var vores ræsonnement. Det var vist meget godt, at vi ikke kom til at sejle med ham, for turen over Storebælt i åben båd i februar måned havde sikkert været meget ubehagelig – rent bortset fra risikoen.

Vi vendte altså tilbage med uforrettet sag, men i mellemtiden havde de to andre fået arrangeret noget, som måske kunne gennemføres. De havde fået kontakt med en fangetransport af civile englændere, som havde været i København og nu skulle føres tilbage til interneringen i Jylland. De var ved besættelsens begyndelse blevet interneret i St. Grønnet ved Vejle, og nu havde de af en eller anden grund været i København, og de var ledsaget af nogle danske fængselsbetjente, også i civil, som Olga kendte fra Vestre fængsel. De var med det samme indstillet på at hjælpe os, så vi blev indlemmet i transporten, og det tør nok siges, at det var en ejendommelig fornemmelse pludselig at være i selskab med mennesker, som udelukkende talte engelsk og som syntes helt upåvirkede af, at de var fanger. Der var god stemning og en noget ophøjet holdning til det hele. Vi spurgte betjentene, om det ikke var tænkeligt, at nogle af englænderne benyttede sådan en lejlighed til at flygte, men det betragtede de som ganske umuligt. De havde givet deres æresord – derfor denne lemfældige bevogtning, og de havde det jo meget godt. – Det var meningen, at transporten skulle med en godsfærge, som ellers ikke tog passagerer med, og det passede os udmærket, men da vi var stillet op i en uordentlig gruppe og skulle gå til færgen, kom en af betjentene farende og hev os ud: Den går ikke, se at komme væk. De er begyndt at rode papirerne igennem. De står udenfor, og vi bliver talt. – Englænderne så lidt forbavsede ud, for de havde ikke været helt klar over, hvad der foregik, men en af dem havde åbenbart fattet det, for vi fik et »Good luck« med på vejen.

Der blev altså ingen overfart den dag, men vi besluttede at blive. Der kunne jo vise sig en mulighed. Hotelværelser var ikke til at opdrive, så vi sov i en kold ventesal. Nogle lå på bænke, andre på aviser på gulvet. Jeg havde fået en bagagebriks. Den var af træ og hård som bare pokker. Det var dog ikke det værste. Der var ret store mellemrum



En rejse fra den ene ende af landet til den anden kunne tage flere dage, og man måtte tage til takke med de overnatningsmuligheder, der var til at skaffe. Den unge mand har været heldig at få et helt bagagenet, men de sidste vintre, hvor der ikke var brændsel til opvarmning, kunne man ikke klare sig på denne måde. Ventesalene på stationerne var heller ikke opvarmede, men de var trods alt ikke så kolde som kupeerne. (Nordisk Pressefoto og Jernbanemuseet)

mellem tremmerne, og det gav en masse skarpe kanter, der kunne mærkes selv igennem min tykke overfrakke. Natten gik med halve timers blund på tremmerne afvekslende med gåture op og ned ad gulvet for at holde varmen. Heldigvis var rationeringsmærker aldrig noget problem for os, så vi kunne få rundstykker med smør og dejlig varm kaffeerstatning, så snart banegårdsrestauranten åbnede, og aldrig har erstatningskaffen smagt så godt som den morgen. Jeg nød stadig alle »invaliden«'s privilegier med at komme først til bordet, få rundstykkerne smurt, men ellers var det ubehageligt. Armen føltes død, og jeg turde ikke tage papirerne i lommen eller i strømpen. Der kunne jo komme en pludselig razzia.

Efter planen skulle der ikke gå personfærger over bæltet den dag, men vi ringede til statsbanernes søfartsafdeling og kom til at tale med søfartschef Bager. Han var meget forstående, men han mente ikke, at han kunne give os en

speciel tilladelse. Det var for risikabelt, sagde han. Dernæst prøvede vi en trafikassistent på stationen. Vi sagde rent ud til ham, hvorfor vi skulle over, men han turde ikke hjælpe os. Endnu så mange år efter kan jeg huske den foragt, vi følte. Det var ikke første gang, vi var ude for mennesker, som ikke turde hjælpe, og det er klart, at de løb en risiko, men det gjorde vi også. Ganske vist havde vi ikke kone og børn at tage hensyn til, men det var som regel mindre tjenester, vi bad om, ting som ikke indebar nogen særlig fare. I dette tilfælde skulle han blot udpege en godsvogn, som med sikkerhed skulle sendes over bæltet. Vi var godt sure, da vi begav os ud for at se på byen. Vi kunne ikke foretage os andet end at se på butikker, men det var hurtigt overstået.

Hen på eftermiddagen kom vi i snak med en portør, som var med til at rangere godsvogne til og fra færgerne. Han så tillidvækkende ud, og vi tog chancen og lagde kortene på bordet. Han var parat til at hjælpe os, og vi aftalte at mødes, så snart det var blevet mørkt. Han kom også og førte os ud til en godsvogn, som vi klatrede op i. Døren blev trukket til, og vi satte os på gulvet. Isnende koldt var der, og vi sagde ikke mange ord til hinanden. Endelig begyndte man at rangere vognen frem og tilbage, og vi syntes, at vi bumpede over sporskifter i én uendelighed. Vi havde slet ingen fornemmelse af, hvor vi befandt os, da døren pludselig blev åbnet. Det var vores ven, der sagde, at vi hellere måtte stige ud. De havde lige fået at vide, at der skulle en troppetransport med samme færge som godsvognen, og han syntes, det var for risikabelt for os. Vi gik tilbage til stationen, og nu havde sygeplejersken fået nok. Hun ville ikke med mere, og dagen efter tog hun og Ole tilbage til Slagelse. Hun blev indlogeret på en gård i nærheden og var her, til krigen var forbi.

Robert og jeg besluttede at gøre et nyt forsøg. Når man er 21 år, har man det nødvendige gåpåmod, og vi gik hen til en af de tyske vagtposter, som stod ved færgeklappen. Han henviste os til Bahnhofskommandanturen, og vi fandt også bygningen. Der var den sædvanlige kasernelugt indenfor af sved, tobaksrøg og våde gulvklude. Al fernis var slidt af trægulvene. De var helt rå af de jernbeslåede støvler, der trampede hen over dem. Soldaten i forkontoret hørte på os, og så tog han os med ind til kommandanten, som vel har



Tyskerne forlangte, at al bagage, der skulle føres over Storebælt, blev undersøgt, og nogle rejsende blev kropsvisiteret. Efter at tyskerne havde fjernet det danske politi, overtog de selv kontrollen, og vinterdage var det meget ubehageligt at stå i lange rækker foran de tyske soldater.

Læg mærke til, at alle bærer hatte, som var en uundværlig del af påklædningen dengang. (Frihedsmuseet)

været kaptajn eller major. Han var en mand i 40'erne og tilsyneladende i besiddelse af en vis portion humor, hvilket ellers ikke var kendetegnende for værnemagten. Vi forklarede, hvorfor vi var kommet, og jeg viste ham telegrammet. Han lyttede fuld af forståelse og sagde så: »Mine herrer, De

kan jo sikkert godt forstå, at jeg ikke kan tillade, at De udsætter Dem for den fare, der er på vandet i øjeblikket. Som De ved, er vi her jo for at beskytte Dem, så længe krigen varer, og det vil være helt uforsvarligt at lade Dem sejle, så længe Deres venner kaster miner ned.« Han havde et glimt i øjet, der tydeligt fortalte, at han ikke regnede med, at vi troede på den svada, og pludselig spurgte han, hvad der var sket med min arm. Jeg forklarede ham, at jeg var faldet ned ad en trappe i mørket, og så kom det: »Mine herrer, hvis der ikke er kommet gang i sejladsen inden kl. 12 i morgen, kommer De her tilbage, og så får De et Ausweis. De skal ikke gå rundt her i den tilstand.« Han rejste sig, smækkede hælene sammen. Samtalen var forbi, og vi tilbragte endnu en nat i ventesalen, småsovende og storfrysende.

Lørdag morgen var kulden uudholdelig, og vi gik udenfor for at gå os til varmen. Ret langt turde vi ikke gå, for der var bevæbnede vagtposter alle steder i mørket, og de var måske nervøse. Vi mødte kommandanten, som enten var ude at gå en tidlig morgentur eller på vej »hjem«, og han kaldte os over på det andet fortov og forklarede, at vore venner igen havde kastet miner ned, men han skulle nok sørge for, at vi kom over.

Det kom vi også, men det blev uden hans hjælp, for op ad formiddagen blev det meddelt, at de rejsende skulle holde sig klar, for man ventede, at sejladsen nu ville blive genoptaget. Alle, der skulle over Storebælt blev kropsvisiteret. Til at begynde med var det det danske politi, der foretog undersøgelsen, som dengang kun gjaldt bagagen. Der var indrettet nogle skure med en slags båse, hvor alle kufferter blev undersøgt, og engang imellem blev der taget stikprøver, hvor rejsende blev kropsvisiteret, men efter at tyskerne havde taget det danske politi, stod de selv for undersøgelserne. Vi stod i lange rækker, da jeg blev kaldt frem af en tysk officer, der stod på den anden side af skranken: »De skal ikke stå der i den trængsel med den dårlige arm. De må gerne gå ombord.« Jeg havde ikke et øjeblik regnet med, at jeg kunne komme i den situation, at de ville undersøge forbindingen, men jeg var alligevel lettet, da jeg gik op på færgen. En tåbelig og måske helt unødvendig risiko var overstået, men sådan var besættelsen også, og i dag kan jeg kun ryste på hovedet af den tur.

»Dit heldige svin« var Roberts kommentar, da han kom op på færgen, efter at tyskerne havde gennemrodet vores fælles bagage. Af hensyn til minefaren, måtte salonerne under dæk ikke bruges, så de fleste rejsende måtte stå på det åbne dæk under overfarten. Det var en kold tur, men humøret var højt, og det var ikke få drøje vittigheder, der blev fyret af. Jeg havde i mellemtiden fået papirerne ned i min støvle, så der var ved at komme liv i min arm igen.

Den dag nåede vi helt til Fredericia, uden at der skete noget. Da vi holdt på stationen, hørte vi braget, og vi kunne se røgen fra eksplosionen, men det må have set voldsommere ud, end det var, for det tog kun et par timer at lægge et par nye skinner ud, så vi kunne komme videre. Klokken var blevet 23, da vi dampede ind til Herning, og da vi holdt der, fortalte en eksplosion forude, at vi ikke kom længere den nat – i hvert fald ikke med toget. Ingen ville begynde at reparere skinner midt om natten, men vi ville igennem. Vi var dødtrætte og snavsede. Vi var ikke blevet vasket eller barberet siden torsdag morgen. Vi havde sovet i tøj og følte os efterhånden elendig tilpas, så vi havde sat os for, at vi ikke ville tilbringe endnu en nat i en kold ventesal. Vi fik fat i chaufføren i en generatorordrevet lillebil, der holdt udenfor i mørket. Han ville godt køre os til Holstebro for 300 kr. Det var sort nat, og der var sne på vejen, så det fandt vi ikke urimeligt og slog til, men vi havde ikke så mange penge tilbage. Igen tog vi en chance og kom i snak med en mand, som så tilforladelig ud. I indpakkede vendinger og

uden egentlig at sige noget forklarede vi ham, at det var vigtigt for os at komme videre, og så forstod han åbenbart resten, for han lånte os 200 kr., og vi fik hans navn og adresse. Vi tilbød ham også at køre med, men han ville ikke ud på landevejen om natten.

Vi skumplede af sted i generatorvognen. Den havde selvfølgelig mørklagte lygter, men det var ikke vanskeligt for chaufføren at orientere sig, for der var lidt måne, og sneen lå kastet op i meterhøje volde på begge sider af vejen. Tyskerne havde brug for den til deres transporter. Vi sad og småblundede, for der var koldt i vognen, og vi fik næsten et chock, da pludselig en tysk patrulje sprang ned fra en af snevoldene. Vi var forberedt på, at de ville rive dørene op og hive os ud, men de trykkede sig op mod snevolden og lod os passere. De må have været meget trætte eller også revnende ligeglade, siden de lod en hyrevogn passere midt om natten.

Vi mødte et par enkelte militærbiler, ellers var der naturligvis ingen trafik, og kl. 3 om natten nåede vi frem til Holstebro og fik banket »vores« mand op. De tykke skiver rugbrød med spegepølse, som lidt senere blev sat foran os, blev næsten spist i søvne, og vi havde helt glemt chaufføren, som var på vej tilbage til Herning.

Tirsdag tog vi tilbage igen, og da forløb turen planmæssigt uden forsinkelser af betydning. – Sådan kunne trafikken også være i krigens sidste uger, og næste dag sendte vi en postanvisning til den hjælpsomme mand i Herning.

Faren fra luften

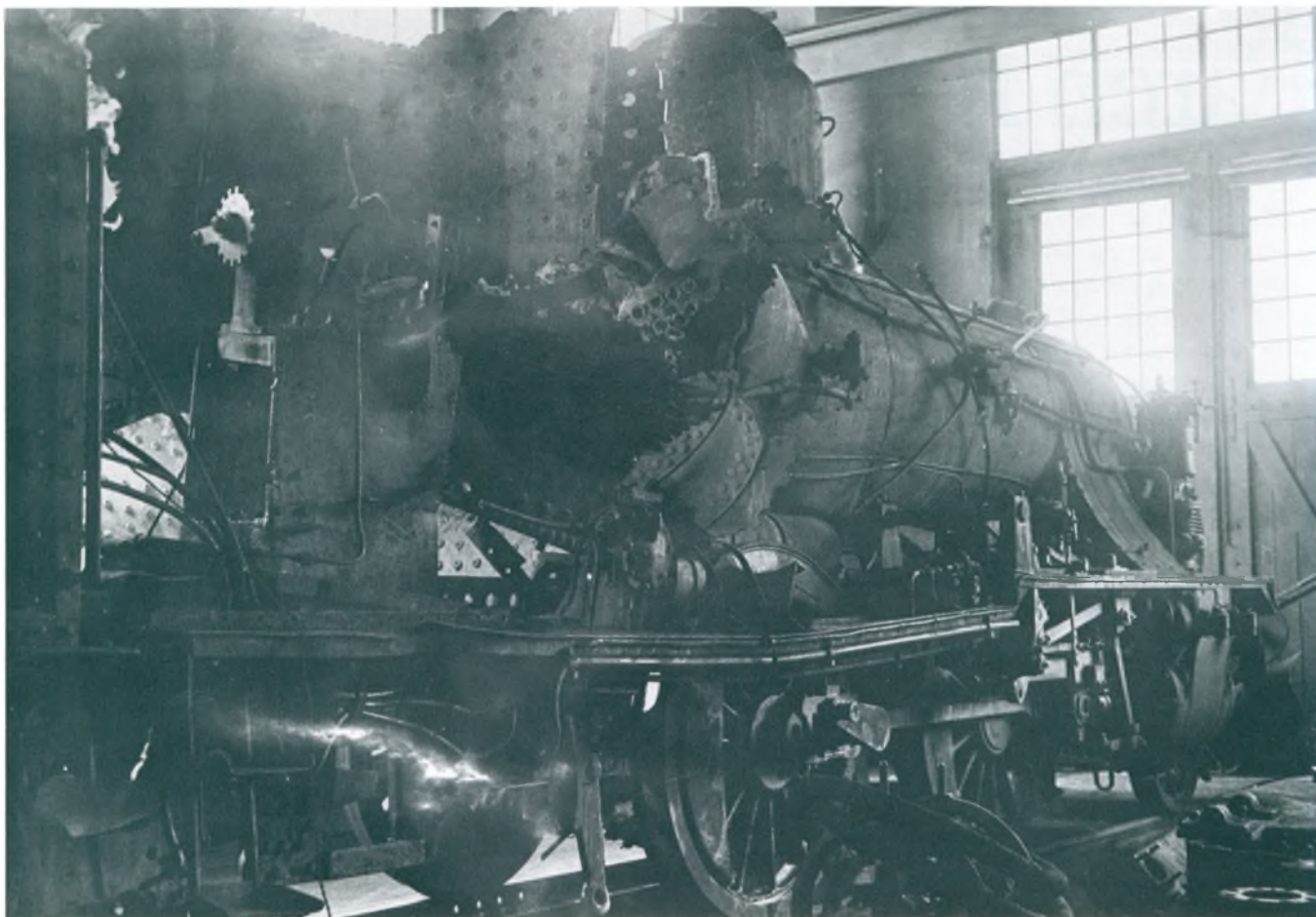
»Vi ventede hvert øjeblik, at det skulle knalde under os, når vi kørte«, siger lokomotivfører Kaj Borg Rasmussen, Nyborg, »men vi ventede da ikke, at det skulle være ovenfra, at vi blev ramt«. Han var ude for en allieret jagerbeskydning den 7. januar 1945, og udtalelsen er karakteristisk for den indstilling, mange lokomotivfolk havde til krigen. Sabotagen kendte man, selv om man ikke havde lært at leve med den. Krigen i luften var noget fjernt og uvirkeligt. Man vidste, at begge parter bombede hinanden, og man vidste, at de allierede kastede bomber over Frankrig og de andre besatte områder. Danmark havde også været udsat for enkelte bombardementer, men de blev betragtet som isolerede togter. Luftkrigen blev aldrig taget helt alvorlig i Danmark, selv om den kom til at koste mange dræbte og sårede, – i hvert fald først i den sidste halvdel af besættelsen.

I dag forstår man måske bedre, hvorfor jernbanerne i de første år under besættelsen var forskånet for de luftangreb, som ødelagde tusinder af lokomotiver og vogne og kilometervis af skinner i de andre besatte lande. Danmark blev ikke betragtet som en farlig angrebsbase mod England sådan som f.eks. Frankrig, hvorfra Luftwaffe startede mange af sine togter, og så længe de allierede ikke havde soldater på det europæiske fastland, var Danmark ikke noget vigtigt opmarchområde for den tyske værnemagt. Der foregik naturligvis til stadighed en transport af soldater til og fra Norge, men disse transportere var af sekundær betydning, og det var lettere at få ram på dem under f.eks. den sårbare sørejse fra Norge, men fra det øjeblik invasi-

onen var sket i Normandiet i juni 1944, fik jernbanerne i Danmark også at mærke, at lokomotiver var frit vildt, og at man betragtede de tyske transportere i Danmark med den største alvor. Det gjaldt om at stoppe dem både ved hjælp af sabotage udført af danskerne selv, men også ved hjælp af de jagerfly, der fik baser nærmere og nærmere Danmark, efterhånden som de allierede rykkede frem og i takt med, at man fik fly med større og større angrebsradius.

Det første luftangreb mod et dansk tog skete den 11. juli 1942, men meget tyder på, at det i virkeligheden var en fejltagelse. I begyndelsen af juli havde tyskerne endnu krigslykken med sig. De stod godt fast inde i Rusland, og i Afrika lykkedes det dem at trænge englænderne tilbage ved El Alamein. Den 10. juli gik englænderne til modangreb og løb en italiensk division over ende, så tyskerne måtte hjælpe den, og det lykkedes dem at standse det britiske angreb. I Nordhavet udslettede tyske u-både og flyvere fra Norge næsten en allieret konvoj på vej til Murmansk. 24 skibe med 3.350 biler, 430 kampvogne, 210 fly og 100.000 tons andet vigtigt gods gik tabt.

Samme dag meddeltes lakonisk: Britiske bombefly har i dag angrebet Danzig. 2 af de britiske fly blev skudt ned. Det var en udløber af dette angreb, der nåede et dansk tog. RAF bombede samtidig Flensborg, og både til- og fraflyvningen skete over Danmark. Man mener, at de engelske piloter har forvekslet Tønder med Nibøl syd for grænsen, og derfor gik de til angreb mod det danske tog. Det skete ved 19-tiden, da toget var på vej fra Tønder mod Ribe. Halvvejs i Ribe – ved Døstrup – blev det angrebet af en



D 872 ramt af engelsk luftbombe ved Døstrup mellem Tønder og Skærbæk. Angrebet skete 11. juli 1942 og var det første i Danmark. Det menes, at piloten har forvekslet banen med strækningen fra den danske grænse til Nibøl i Tyskland, som var et militært mål. Lokomotivføreren blev dræbt på stedet, og lokomotivfyrbøderen døde to dage senere af skudsår og forbrændinger. Lokomotivets fyrkasse blev sprængt. (Jernbanemuseet)

166

engelsk bombemaskine, som kastede en bombe, der ramte lokomotivet med voldsom kraft. Fyrkassen blev fuldstændig sprængt, og førerhuset og underdelen af maskinen ødelagt, samtidig med at hele maskinen blev løftet af spo-

ret. Lokomotivfører N. H. Andersen fra Tønder blev dræbt på stedet, og fyrbøderen, ekstrahåndværker H. Andersen, også fra Tønder, blev alvorligt såret. Han havde fået den ene arm skudt over og store forbrændinger på underliv og ben fra skoldende vand og glødende kul fra den sprængte fyrkasse. Han blev bragt til Ribe sygehus, hvor han døde to dage senere. Han nåede at fortælle, at ingen af de to mænd på maskinen havde set flyvemaskinen. De opdagede intet, før bomben eksploderede. Samtidig var der faldet bomber i Tønder, hvor flere huse blev ødelagt eller beskadiget. Ialt kostede angrebet 6 døde og 6 sårede. Det skulle ganske givet have været rettet mod Nibøl, som ligger på den samme banestrækning, men på den tyske side

af grænsen. Herfra var der baneforbindelse til de store flyvepladser på Sild, og i den følgende tid sker der flere steder i den sydlige del af Danmark angreb, som må tilskrives navigations- og orienteringsfejl.

Året 1943 indledes med det store tyske nederlag ved Stalingrad, hvor 124.000 tyske soldater bliver dræbt, 90.000 tages til fange af russerne, men det lykkes at redde 25.000 sårede og 10.000 andre soldater ud af katastrofen. Nederlaget betragtes af de allierede og i de besatte lande som et tegn på, at krigslykken nu for alvor er ved at vende, og i Afrika presser Englænderne voldsomt på mod de tyske stillinger. Begge parter sender store luftstyrker mod hinandens byer, og det er således også tilfældet natten mellem den 20. og 21. april. Flere af de engelske »flyveruter« går ind over Danmark. Et af de tog, der bliver ramt, tog 2985, der holder for stop uden for Forlev Station, er på vej mod Korsør. Det bliver kørt af lokomotivfører Volmann Hansen og lokomotivfyrbøder Carlo Knudsen.

»Jeg husker endnu så tydeligt den arbejdsdag«, siger Carlo Knudsen, »for det var en af dem, man aldrig glemmer. Vi var startet allerede ved 9.30 tiden om formiddagen med at gøre maskinen klar i Korsør, hvorfra vi skulle køre et tog på 900 tons til København.

Vi kørte med en E-maskine nr. 964, og dem var Volmann Hansen ikke vant til at køre, så han brugte meget damp. Vi var nye på turen begge to, men jeg havde, mens jeg var i København, kørt en del med E-maskiner, så jeg syntes, jeg kendte dem. Det var sådan, at når man kørte med de dårlige kul, kunne det være svært med fuldt tog at komme op på de 15 atm., vi skulle køre med. Nålen stod mange gange kun på en 8–9 stykker, og så var man faktisk på røven, som man sagde. Volmann Hansen gav for meget regulator, så vandet i kedlen løftede sig og gik ind i luftpumperne, så vi ikke kunne bremse. Det var så fyrbødernes job at kravle udenpå under kørslen og banke på pumperne med en hammer eller pille så meget ved dem, at de kom i gang igen. I mellemtiden måtte føreren stå og skovle lidt kul på, mens han havde lukket ned for regulatoren, så vi kunne få damp på igen. Det var et slid. Vi nåede i hvert fald København ved 14-tiden, og jeg var så hjemme i mit hjem for at hente en madpakke. Jeg havde stadig mit hjem i København, selv om jeg var blevet forflyttet til Korsør.

Ved 19.30 tiden mødte vi igen, og vi talte om, at det var Hitlers fødselsdag. Det kan jeg tydeligt huske, for Volmann Hansen var meget rasende på Hitler og talte altid om alt det forfærdelige, der burde ske ham.

Da vi kom ned omkring Sorø, sagde han pludselig til mig: Du, Knudsen, kan du ikke komme herover, og jeg gik over på hans side. – Vi kunne se noget – ligesom et stort flot fyrværkeri. – Hvad tror du, det kan være, sagde han. Det kan jo ikke være fyrværkeri. Det er forbudt, sagde han. Ingen af os vidste det, og ikke et øjeblik slog det os, hvad det i virkeligheden var. Vi havde nok at gøre med at holde os kørende, for fyret var så udpint, at jeg sagde til ham, da vi fik gennemkørsel i Slagelse: Nu bliver De altså nødt til at spærre af, ellers kommer vi ikke hjem, og han lukkede så for regulatoren. Det går meget ned ad bakke, og man kunne faktisk køre hele vejen til Korsør uden at bruge damp, når man først var ordentligt i gang.

Vi rullede stille og roligt ned ad bakken, da det pludselig bragede løs, og så var jeg ikke et øjeblik i tvivl om, hvad der var ved at ske. Jeg havde stået og rodet med syvtallet i fyret for at få det til at give lidt mere varme fra sig, og det blev min redning. Jeg smed mig omgående ned på dørken og råbte til føreren, at han skulle smide sig. Jeg kan huske, at jeg blev ved at råbe: Læg Dem dog ned Volmann Hansen, men det ville han ikke. Han stod presset op mod kedlen, da salverne kom. Han var allerede begyndt at bremse og blev stående. Der var på E-maskinerne noget vi kaldte en hurtiglukker, hvor man kunne lukke af for fordelingsstykket og til injektorerne, til varmen og til en del andre steder, hvor man skulle bruge hjælpevarme. Den havde jeg lukket for, og vi kunne ikke forstå, at hele førerhuset blev fyldt med damp. Det varede lidt, før vi holdt stille, og jeg famlede rundt og fik fat i en skovl, som jeg holdt op for ansigtet som et skjold, og det viste sig så, at hovedkraftdamprøret til injektoren var skudt igennem.

Vi krøb udenpå og holdt os fast, til vi var helt i stå, og så løb vi ind på marken, men der kom ikke flere angreb.

Lidt efter, da der var blevet roligt, gik vi tilbage, og det viste sig da, at et rør var skudt over, men der sad en afspærringsventil på selve kedlen, og den fik vi lukket for. Den ene injektor kunne ikke bruges, men man kunne klare sig med den anden. Der var også skudt hul i tenderen, men

det proppede vi en pind i, så vi ikke mistede alt vandet. Vi kunne følge kuglerne, hvor de havde ramt. Man kunne næsten trække en linje fra røgkammerdøren og hen til den første vogn. Det var tydeligt, at det kun var maskinen, de havde været interesseret i. Kuglerne var gået ind og sad i beklædningen, men havde ikke slået hul på selve kedlen, og så havde de brændt sig fast i hjulene et par steder. I min side var der en værktøjskasse, hvor der også sad en 3–4 kugler. På den del af strækningen var der det, der for mig var en udvendig kurve, så jeg havde altid hovedet ud af vinduet for at se efter signalet, for mange førere forlangte, at man skulle sige til først, så snart man kunne se det, men netop fordi vi var så dårligt kørende, havde jeg koncentreret mig om fyret i stedet for signalet, og det blev nok min redning.

Vi var kommet til at holde lige ved en jernbaneoverskæring, men vi turde ikke blive ved maskinen, for vi kunne nu se, at der var skyderi ved Korsør. Det var det fyrværkeri, vi havde set udenfor Sorø, og da vores maskine pludselig begyndte at blæse, turde vi ikke være der, for dampspøjlen måtte kunne ses langt bort. Vi kom ind i et hus lige ved siden af banen. – Det viste sig, at de holdt konfirmationsfest og skulle lige til at have dessert, da skyderiet begyndte. De fleste af gæsterne skyndte sig da hjem, fordi de ikke ville være lige i nærheden af banen, men vi blev så i stedet for inviteret på is, lagkage og kaffe, og det var lidt af en oplevelse efter det, vi lige havde været ude for. Vi fik budt cerutter, og selv om jeg slet ikke røg, skulle jeg alligevel prøve en cerut med papiromblad, så chokeret var jeg. Vi var der til klokken var næsten fem om morgenen, da vi fik ordre til at køre ind til Korsør. Jeg måtte så ud og tænde op, og da vi havde fået damp på maskinen, rullede vi ned til Korsør.

Klokken var da 8 om morgenen, og Volmann Hansen sagde til mig, at jeg bare skulle rejse hjem til København. Det var meningen, at vi skulle have haft »rådighed« fra 14 til 22, og med de regler, der var dengang, skulle der være mindst 10 timer mellem to tjenester, men lokomotivmesteren mente, at vi vel nok kunne blive og tage den tjeneste, han havde sat os til. Lokomotivføreren holdt på sit og sendte mig hjem. Der skete da heller ikke noget, men jeg havde det dårligt et par dage efter. Det var som om det først

var gået op for mig, hvad der var sket, og navnlig hvad der kunne være sket.

Vi undrede os meget over, at ingen overordnede bagefter kaldte os op for at høre nærmere om angrebet, men det skete aldrig. Det var som om det slet ikke havde fundet sted.

Samme nat blev tog 2148, der holdt på Orehoved station angrebet af en enkelt maskine, der fløj hen over det og skød, men der skete ikke anden skade, end at en tankvogn blev skudt læk, hvorefter flyveren forsvandt. Der var natten igennem kraftig overflyvning, og der var luftalarm i 4 timer.

Der går nu et helt år, før danske tog igen bliver angrebet fra luften, men til gengæld sætter sabotagen ind, og risikoen bliver pludselig mangedoblet for lokomotivmændene. Sabotagerne er hovedsageligt rettet mod banerne i Jylland, hvor de fleste transporter jo finder sted. Sjælland er i denne forbindelse næsten fredet område.

I »den store krig« har de allierede fremgang. Efter invasionen i Italien trænger de frem, og det samme er tilfældet i Rusland, hvor tyskerne nu taler om frontforkortninger. Luftkrigen raser stadig, og det nye år 1944 indledes med nogle voldsomme luftangreb på Berlin. I Danmark går sabotagen videre.

Mellem jul og nytår sker der adskillige sabotager, og man begynder at betragte 1944 som det år, hvor afgørelsen må komme. Længere kan det da ikke vare. Verden er krigstræt, og alle længes efter en fred, hvor man kan færdes uden frygt, selv om Danmark er et af de lande, hvor krigen mærkes mindst. Selvfølgelig er der problemer, men ingen dør af sult eller kulde. Samfundet fungerer, men lokomotivfolkene er trætte efter 4 års kørsel under mørklægning og i en evig kamp for at holde de stramme køreplaner, og indenfor det sidste år er sabotagen blevet en så alvorlig belastning, at lokomotivmanden ikke ved, om han kommer hjem efter sin tjeneste. Det virker også på familierne, som går hjemme og venter uden at kunne forstå, hvor han bliver af. Der kan gå flere dage, og ingen besked kan de få. Efterhånden går det op for dem, at de er brikker i et spil, hvor de ingen indflydelse har på, hvordan de skal flyttes. De skal bare spille med efter nogle regler, som de ikke selv kender.

I januar måned indleder general Montgomery arbejdet i England med at revidere de planer, der er udarbejdet for et angreb på den franske kyst, og i Rusland presses tyskerne stadig tilbage. Den 11. januar bruger de for første gang raketbevæbnede jagere i forsvaret mod 600 amerikanske bombere, der angriber byerne Halberstadt, Braunschweig, Magdeburg. Krigen synes at ville vare evigt.

R.A.F. slår til

På jernbanerne er der aldrig stille. Der forekommer stadig sprængninger, og den 15. april angriber engelske jagere det danske godstog 2027 udenfor Ejby på Fyn. Toget bliver trukket af en P-maskine, og køres af lokomotivfører M. P. Petersen, Nyborg, og aspirant S. A. Andersen som lokomotivfyrbøder. Togfører er pakmester H. S. Jensen. Ingen af dem opdagede, at engelske jagere pludselig går ned langs togets venstre side og bestryger det med maskingeværer. Maskinen bliver ramt flere steder og får forskellige skader. De to lokomotivmænd bliver lettere såret af splinter, men de bliver på maskinen, som kører ganske langsomt ind mod Ejby station, hvor den går helt i stå. Skaderne er for store, og vandet løber både fra kedlen og tenderen. En læge fra byen forbinder dem, og de kan derefter tage et persontog hjem fra Ejby, mens en hjælpemaskine fra Fredericia fører toget videre.

Kaj Lund, Svenstrup, er den dag fyrbøder på et andet godstog, som holder i Ejby under angrebet. De venter på et sidespor for at blive overhalet af 2027, og de overværer angrebet, der går så hurtigt, at de ikke engang når selv at tænke på, om det nu er deres tur bagefter. Begge lokomotivfolkene styrter ud til det ramte lokomotiv og hjælper deres sårede kolleger ned fra maskinen.

Den 16. juni bliver persontog 339 beskudt mellem Handbjerg og Struer. Det køres af lokomotivfører R. A. Sprogø og ekstrahåndværker B. B. Andersen og er kun fem kilometer fra Struer, da angrebet sætter ind. Der er flere flyvere over toget, men kun en enkelt dykker ned og beskylder lokomotivet. Sprogø slår øjeblikkelig bremserne i, så snart han er klar over, hvad der er ved at ske, og begge mændene kryber sammen for at være i dækning. Et af projektilerne går helt igennem førerhuset uden at ramme

nogen af dem, men maskinens styring er ødelagt, og tenderen og den første vogn efter maskinen, en pakvogn får forskellige skader. Ved et under bliver ingen af passagererne ramt, men de må vente i toget, indtil en hjælpemaskine fra Struer kommer til.

Lokomotivmændenes organisation er begyndt at beskæftige sig med faren fra luften, og i medlemsbladet for den 20. juni er indrykket følgende:

BEMÆRK

Det er uforsvarligt at flytte de paa Lokomotiverne anbragte Staalhjelme fra de for dem bestemte Pladser. — Tænk om man skal til at søge efter Hjelmene, naar Uvejret bryder løs!

Pas paa ikke at beskadige Indpakningen; den skal nemlig skærme Hjelmene mod Snavs.

Der var ingen, der kørte med hjelm, og når uvejret brød løs, kom det så hurtigt, at der ikke var tid til at finde nogen form for beskyttelse frem. Der var kun én ting at gøre, og det var at kaste sig ned på dørken eller springe af. At hjelmene ikke blev taget i brug viser også, at man ikke rigtig troede på faren fra luften. Man regnede hele tiden med, at det nok skulle gå, og at det var sabotagen, man skulle være på vagt overfor.

Som omtalt andet sted kom det i sommeren til en ny konfrontation med tyskerne, folkestrejken fra den 30. juni til den 3. juli.

Dansk Lokomotiv Tidende slutter sin omtale af strejkesituationen med disse ord: »– For første gang i vor etas historie indtraf den situation, at jernbanehjulene gik i stå, at fyrene slukkedes under lokomotivkedlerne, og stationerne henlå som døde byer. Ingen, der har oplevet disse timer, vil nogensinde glemme dem – det var, som om selve

livets pulsslag var standset. – Men roligt og værdigt gik det hele til, og takket være den solidaritetens ånd, der råder i vor store etat, gik ingen værdier tabt, som kunne bevares, og trafikken kunne hurtigt bringes ind i regelmæssig drift igen. – Nær var vor samfund ved en katastrofe af uberegneligt omfang, og meget gik der tabt, mens produktionsmaskineriet lå stille, men også adskilligt af folkelig national værdi blev skabt under de truende skyer, vi forstod, hvor nær vi er knyttet til hinanden, og hvor meget samarbejde og solidaritet betyder ikke alene i en enkelt klasse, men indenfor det hele folk. –«

»Den blodige søndag«

Søndag den 27. august var en af de sidste varme dage, hvor man tog til vandet – de steder det kunne lade sig gøre.

I Struer ved Limfjorden lå mange mennesker ved vandet. Afstandene var ikke større, end man kunne gå eller cykle, og andre gik tur i de store lyngbakker bag Kilen, som er en indsø forbundet med Limfjorden gennem en smal kanal. Nogle få vidste, at der ikke så langt fra lyngbakkerne nogle nætter blev kastet våben ned fra engelske fly, og andre var med i sabotagegrupper, men det vidste flertallet af befolkningen naturligvis intet om. Det er jo en modstandsbevægelses betingelser og vilkår. Byen havde ikke oplevet store sabotager og efterfølgende tyske modforholdsregler, men selvfølgelig vidste man fra de illegale blade, hvad der skete andre steder i landet. Man havde læst om folkestrejken i København og hørt tyskernes proklamationer i radioen, og man vidste også om de mange arrestationer, der skete over hele landet. Nogle havde familiemedlemmer, der sad i fængsel for illegal virksomhed. Tyskerne for hårdt frem det forår og den sommer, og Jylland havde fået sin del af de arrestationer og dødsdomme, der satte sindene i bevægelse.

Modstandsbevægelsen havde indledt året med et par store sabotager i København, mod B&W og maskinfabrikken Nordwerk, og tyskerne og deres »danske« håndlangere havde svaret med en række terroraktioner. De havde bl.a. sprængt Studenterforeningen, en række filmstudier og nogle bladhuse i luften. Deres frygtede, hemmelige politi,

Gestapo, og danske stikkere var godt i gang med at bore sig ind i modstandsbevægelsen, og det kostede dyrt. Især i Jylland var det lykkedes dem at arrestere adskillige mennesker, der havde med våbenmodtagelserne fra England at gøre, og alene i Hvidsten havde de arresteret 14 mennesker, men modstandsbevægelsen lod sig ikke standse. Sabotagerne og likvideringerne af de farlige stikkere fortsatte.

Den 4. juli skete der en voldsom eksplosionsulykke på Århus havn, hvor nogle tyske ammunitionsvogne sprang i luften og 41 mennesker blev dræbt og 250 såret. Tyskerne meddelte omgående, at årsagen var sabotage foretaget af en kommunistisk gruppe, som imidlertid var blevet dræbt ved eksplosionen, »hvorfor der ikke ville blive tale om yderligere foranstaltninger«. Efter den sidste vending var der i hvert fald ingen, der troede på, at der havde været tale om sabotage.

Mellem den 31. juli og den 7. august blev 5 medlemmer af den tyske værnemagt skudt ned, og som repressalie myrdede tyskerne den 9. august 11 danske fanger på landevejen ved Borup mellem Roskilde og Ringsted. Den svenske radio antydede, at der var tale om gidseldrab, men tyskerne nægter overfor det danske udenrigsministerium ethvert kendskab til episoden. Senere udsender de en officiel meddelelse, at nogle fanger under en transport til Tyskland med magt havde søgt at befri sig, hvorfor man havde skudt dem under flugtforsøg. Der var 12 fanger på lastbilen, men den tolvte mand overlevede et skudsår i hovedet. Han lå under de døde på ladet og lod sig glide ned på jorden, hvorefter det lykkedes ham at slæbe sig hen til et hus, hvorfra han blev hjulpet. Stærkt invalideret vidnede han i en gribende retssag efter krigen og udpegede en af morderne. Der var tale om brutale mord, hvor de forsvarsløse mænd var blevet skudt i nakken. Frihedsrådet opfordrede til en 24 timers strejke i protest mod mordene, og i København og en række større byer lå arbejdet stille.

Man nærmede sig den 29. august, årsdagen for det endelige brud med samarbejdspolitikken med Tyskland, og tyskerne forsøgte gennem falske anmeldelser, udstedt i Frihedsrådets navn, at få danske embedsmænd til at strejke og lokke modstandsbevægelsen til aktioner, men forsøget mislykkedes. Frihedsrådet advarede og sagde, at tiden

endnu ikke var inde til den endelige kamp og opfordrede i stedet for befolkningen til at markere dagen med 2 minutters stilhed kl. 12.

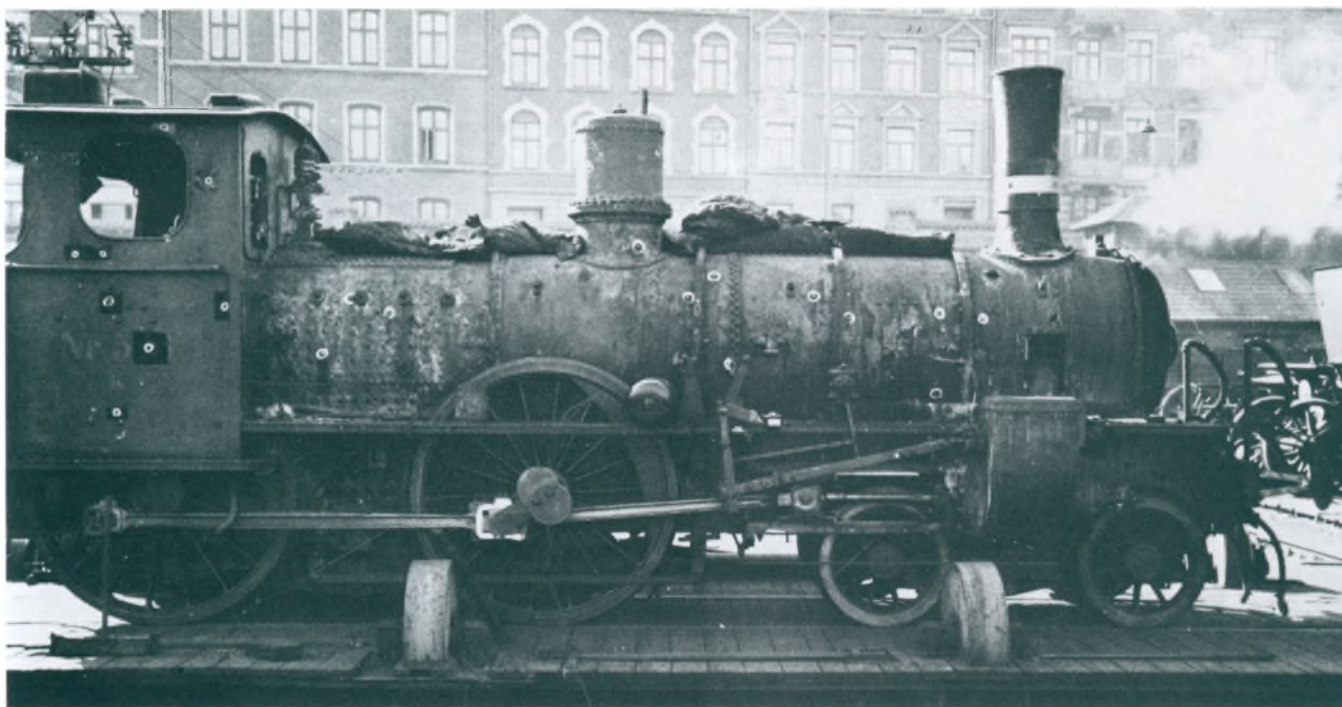
Sådan var situationen i det Danmark, der nød sommer-solen den 27. august. Man lå ved stranden og kunne glemme krigen for en tid, hvis det ikke havde været for de mange hvide kondensstriber, som nogle formationer bombefly trak hen over himlen. En af indflyvningsruterne for togterne mod Tyskland gik ind langs Limfjorden. Den 6. juni var de allierede gået i land i Frankrig og pressede nu tyskerne tilbage. For 3 dage siden var Paris blevet befriet.

Der var usædvanligt mange fly den dag. Formationerne blev ved at komme. Maskinerne lå tæt op til hinanden, og på et vist tidspunkt kunne man tælle op til 400 fly, der kom ind vestfra og drejede mod syd. Det var et betagende, men også lidt uhyggeligt syn, for man vidste selvfølgelig, at de var på vej for at bombe Tyskland, og at mange mennesker ville dø, men man kunne ikke forestille sig, hvad det ville sige, for man havde ikke haft krigen inde på livet, og det var jo også tyskerne, fjenden, det gik ud over.

Henunder aften begyndte rygterne at gå. Man talte om døde og sårede på sygehusene langs vestkysten, og efterhånden fik man vished. Krigen var pludselig rykket nærmere. Den var blevet nærværende.

Der kørte den eftermiddag adskillige tog på den jyske vestbane, og lokomotivfolkene havde også set de mange fly, men de havde ikke forestillet sig, at de selv kunne være et af målene, og at nogle af dem i løbet af få minutter kunne være dræbt af skud eller skoldet ihjel af damp, der væltede ud af overskudte rør og sprængte kedler. En af dem, der

K 596 beskudt ved He i Vestjylland den 27. august 1944. Begge lokomotivfolk blev såret ved angrebet. Aspirant Ib Olsen så alvorligt, at han lå på sygehuset ca. et år. Maskinen er ramt af ca. 50 projektiler, og et af dem sad ca. 100 mm inde i en hjulbandage. Kedelbeklædningen er her afmonteret. Siden af førerhuset har fået otte træffere, mens den første salve er gået ind bagfra i mellemrummet mellem maskine og tender. Det var den, der ramte de to lokomotivfolk. Også togets personvogne blev ramt, og der var dræbte mellem de rejsende. (Centralværkstedet, Århus)



stod på sin maskine den dag, var tegneren Ib Olsen, Struer. Han var dengang 22 år og havde kørt som fyrbøder i et års tid. Hans far var lokomotivfører, og det var for ham ganske naturligt at søge ind ved banerne. Han var glad for at køre, selv om det var hårdt arbejde, og selv om han – som så mange af kollegerne – havde været ude for sprængninger under toget, uden at der dog var sket noget alvorligt. Han skrev et års tid efter den 27. august en beretning om dagen, og nu 35 år efter kan han supplere beretningen. Det er en dag, han aldrig kan glemme.

»Vi kørte tog 339, et persontog fra Struer til Esbjerg. Vi var kørt fra Struer kl. 12.43, og da vi holdt i Holstebro, var der flyvervarsel. Klokkeren var ca. 15.00, da vi nåede Ulfborg. Normalt kørte jeg med en ældre fører, der hed Nielsen, men han var syg den dag. Der var så en anden, der skulle have kørt, men han havde fået fri, fordi hans kone skulle føde, og så blev det lokomotivfyrbøder Richard Lynggaard Olsen, der skulle føre toget. Han var i reserven, og det var altså hans tur den dag.

Vi holder i Ulfborg og venter på et godstog sydfra, som vi skal krydse, og jeg går op i tenderen for at lempe kul ned. Godstoget kommer, og min makker derovrefra kommer over for at snakke lidt. Han siger, at det er godt, det ikke er ham, der skal til Esbjerg i den varme. Han kan lige nå at komme hjem til stranden. Jeg siger til ham, at jeg også gerne vil bytte med ham, og så bliver der blæst luftalarm. Vi får begge to travlt, og der bliver givet afgang. (Der var dengang ikke bestemmelser mod at køre under luftalarm). Vores maskine er en K-maskine, nr. 596, en af de ældre, og lige før vi når He station, hører vi en række eksplosioner. Det lyder, som om de kommer under maskinen, og jeg regner med, at det er sabotage, for det har jeg oplevet en gang før. Lynggaard begynder omgående at bremse, og jeg ser ud for at se, hvad der er galt. Så kommer en ny række eksplosioner, og jeg ser tre jagere, der kommer strygende langs toget. Jeg vil springe af i farten, men der kommer en ny salve, og kuglerne pisker ind i førerhuset. Vandstands-glasset bliver smadret, og dampen står med 12 atm's tryk ind til os. Jeg opfatter et slag mod min højre fod og falder om på dørken. Jeg kan se, da jeg ligger der, at min ene sko er borte, og at resterne af strømpen sidder i blodige trevler. Jeg er klar over, at vi kan blive kogt levende, hvis vi bliver,

og jeg begynder at kravle over mod sideåbningen. Først bagefter får jeg at vide, at Lynggaard også er blevet ramt i det ene ben. Jeg lader mig falde ned i ballasten, og jeg vil så prøve at komme ind under tenderen, fordi jeg regner med, at vandet og kullene vil give en vis beskyttelse. Man når at tænke mange ting, når sådan noget sker, og jeg var helt klar over, at det var et luftangreb, og at det ikke var ovre. Toget holdt ikke helt stille, og jeg kommer så ind under en personvogn. Det viste sig, at føreren var ramt under det ene knæ. Projektilet fortsatte ned til anklen, og desuden var han blevet såret forskellige steder på kroppen af splinter, men han fik hold på maskinen og lod sig falde af.

Mens jeg ligger under vognen, kommer en ung mand kravlende ind. Vi kan se, at passagererne også søger at komme i sikkerhed, og mens vi ligger der, kommer det tredje angreb. Vi kan høre, hvordan projektilerne slår ned gennem vognene og ned i sveller og skinner. Han ligger lige foran mig, og pludselig løfter han sig op på albuerne, og så falder han ned igen. Jeg kan se, at hele bagehovedet er skudt bort, og at han er død. Jeg bliver selv ramt i den samme salve. Det giver et svirp hen over maven, men det gør ikke så ondt, selv om det ser forfærdeligt ud. Jeg er klar over, at jeg må væk, og det lykkedes mig også at kravle ned i grøften. Jeg synes, det varer flere timer, men bagefter får jeg at vide, at angrebene havde taget omkring 3 minutter. Jeg var ved bevidsthed, da redningsfolkene kom. De var ved at træde i mig, da de begyndte at hjælpe de sårede fra vognene, for de troede vist, at jeg var død. Mit tøj var flået, og jeg var smurt til i blod, olie og jord, og først da jeg sagde noget til dem, gik det op for dem, at jeg var i live, og jeg kom på hospitalet.

K-maskinen var ramt af ca. 50 projektiler. Flere af dem trængte ind i kedlen, og derfor strømmede dampen ud. Tenderen var gennemhullet, så vandet løb ud, og hovedluftbeholderen var ødelagt. Et af projektilerne var trængt næsten 100 mm ned i en hjulbandage og sad, som om det var boret ned i det svære gods.

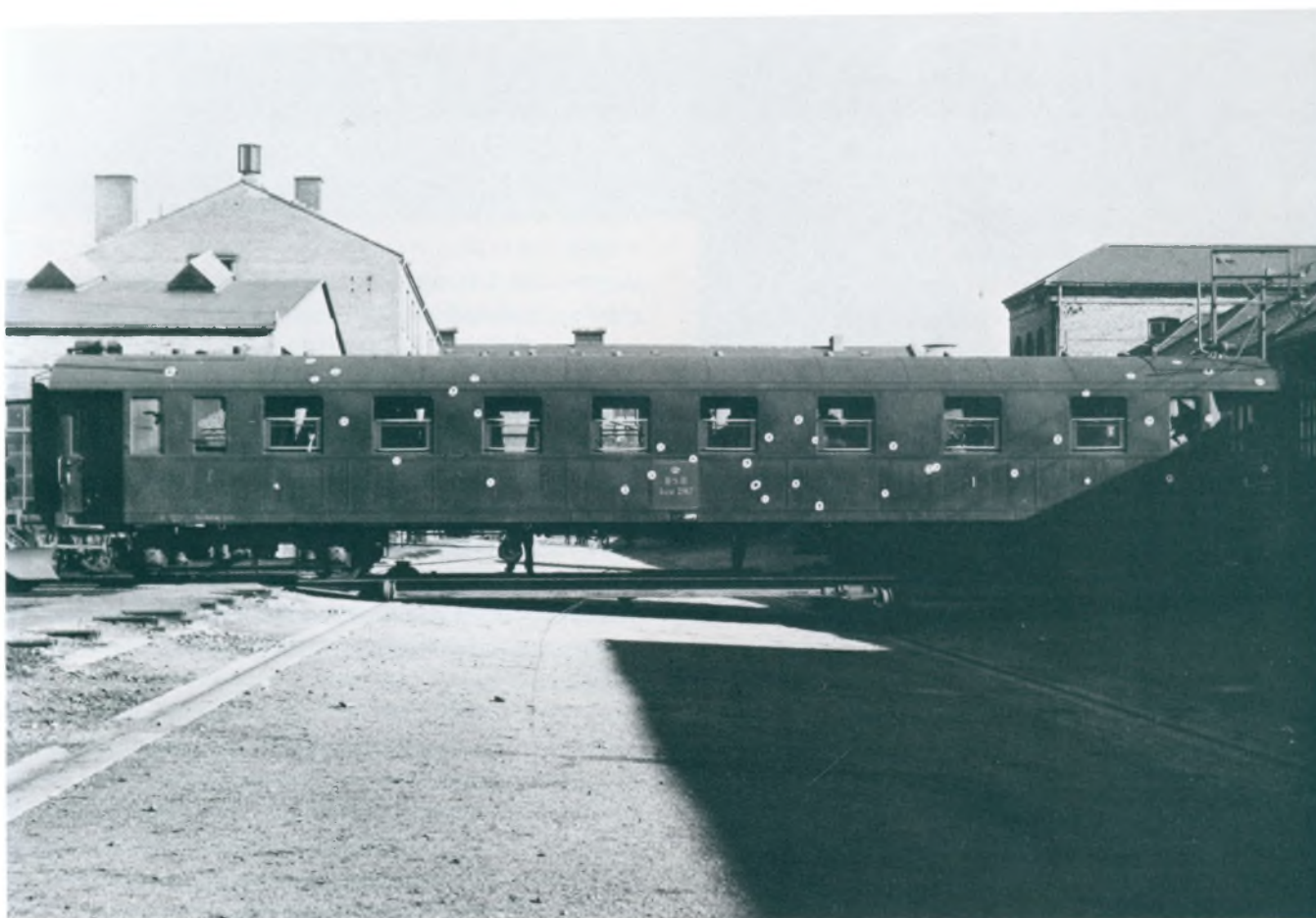
Makkeren, som Ib Olsen havde talt med under opholdet i Ulfborg, nåede ikke stranden. Hans tog, særtog 8332 blev også angrebet. Han hed P. H. Nielsen, og føreren hed A. L. S. A. Jensen. – Nielsen havde tidligere været ude for luftangreb, nemlig en dag da han sammen med lokomo-

tivfører Svend Tønder Petersen kørte det tyske orlovstog »Piraten«, som løb mellem Struer og Tønder. De havde opdaget flyverne og var kommet af, og der var heller ikke sket dem noget, men denne dag, søndag den 27. august var heldet ikke med ham. –

De stod på en K-maskine, nr. 597, og de var tidligere på

Under angrebet på tog 339 blev flere personvogne ramt af kugleregnen. Adskillige passagerer sprang af og søgte dækning under toget eller i grøfterne. Aspirant Ib Olsen søgte sammen med en ung mand dækning under en sådan personvogn. Ved et følgende angreb gik kuglerne ned gennem hele vognen og dræbte den unge mand, mens Ib Olsen blev såret for anden gang. (Centralværkstedet, Århus)

dagen kørt fra Struer med tenderen forrest. Derfor havde de kørt med bagejlet rullet ned, og de havde ikke fået det rullet op, da de begyndte tilbageturen. Det var en af årsagerne til, at angrebet fik så frygtelige følger, som det gjorde. Ingen af dem nåede overhovedet at se flyene, før angrebet var der. Maskinen blev ramt af et halvt hundrede projektiler. Fløjterøret blev skudt over, og P. H. Nielsen blev samtidig ramt i hovedet. I løbet af få sekunder var førerhuset fyldt med skoldende damp og vand. De to mænd blev ramt i ansigtet og på hænderne, og da bagejlet var nede, kunne dampen ikke slippe ud. De var faktisk spærret inde i et dødelig farligt dampbad, og stående i den udstømmende damp lykkedes det lokomotivfører Jensen





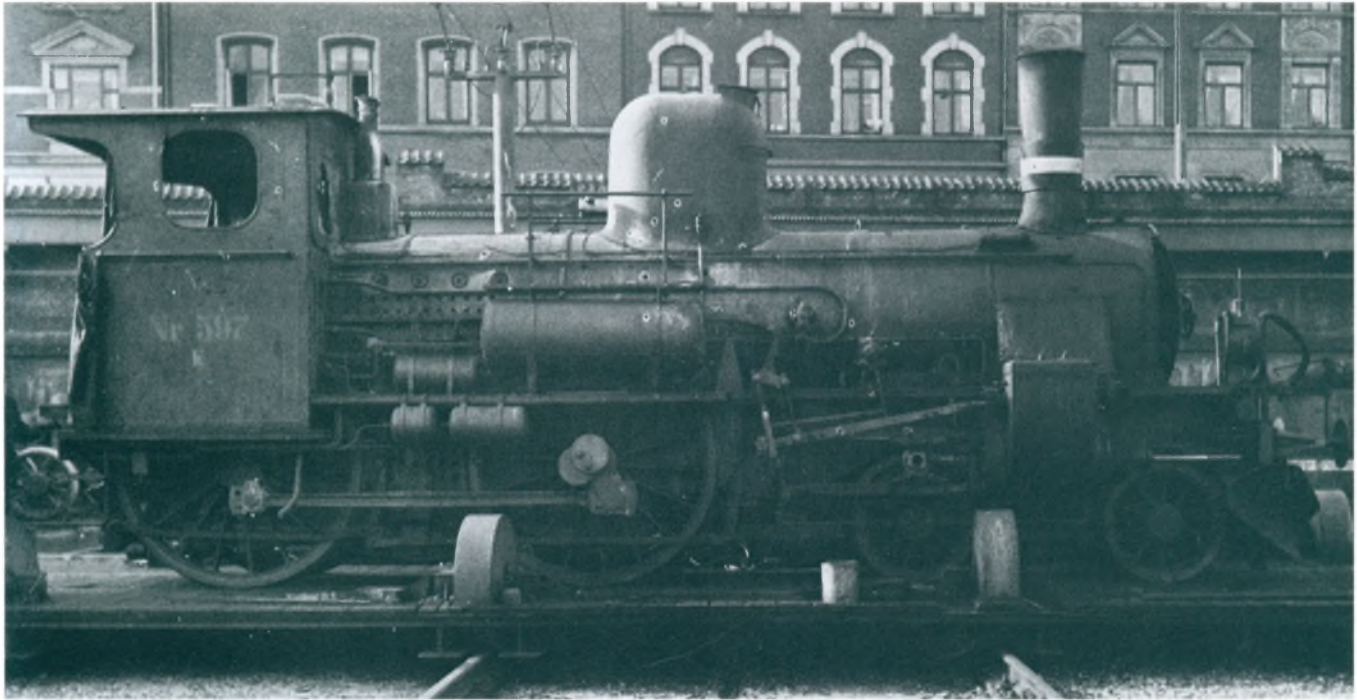
Ituskudt køkken i en af vognene fra tog 339. Det overmalede vindue er knust og inventaret ødelagt. Et par måneder i forvejen blev samme tog også beskudt, denne gang ved Handbjerg, men der skete kun skader på lokomotivet, og ingen mennesker blev ramt. (Centralværkstedet, Århus)

at nå bremsen og tage farten af toget. Huden i deres ansigter og på deres hænder hang i laser, og Nielsen var alvorlig såret i hovedet, men da farten var taget af toget, lykkedes det dem at komme af, og de var selv i stand til at gå hen til et vogterhus, hvor de ville søge dækning. Man undrede sig over, at det overhovedet var muligt for dem at stå på benene, for de var begge så alvorlig medtaget, at de døde

samme aften på hospitalet. Lokomotivføreren var ved bevidsthed hele tiden og blev ved at sige, at man skulle se efter fyrbøderen, som han mente var værst medtaget.

En del af enkelthederne om tragedien omkring tog 8332 stammer fra den eneste overlevende, togfører Niels Kiler Nielsen, som beretter: – Jeg havde dagen i forvejen fået besked om, at jeg skulle køre tog 8332 som togfører, og trafiksektionen havde spurgt mig, hvor jeg ville have min bremsevogn til at gå, og jeg havde sagt, at jeg ville have den allerbagest i toget. Der havde jo dengang været flere beskydninger af tog, og vi vidste allesammen, at det først og fremmest var lokomotiverne, flyverne var ude efter. Derfor forlangte jeg, at bremsevognen skulle være bagest. Da vi kom til Vemb og skulle overtage toget, så jeg, at man havde rangeret bremsevognen op lige bag maskinen, og jeg bad da rangermesteren om at få den rangeret ned bag i toget, men han svarede: – Vi skal nok bestemme, hvor den skal gå. – Det må I også godt, sagde jeg, men jeg bestemmer, hvornår vi skal køre herfra, og vi kører ikke, før den er rangeret om. Det var blevet en tvangstanke hos mig, og den viste sig at være rigtig. Jeg er i dag helt overbevist om, at det er takket være den, at jeg er i live endnu. Vognen blev altså rangeret om. Det tog selvfølgelig sin tid, og mens vi var ved at foretage de nødvendige bremseprøver, før vi kunne køre ud på strækningen, hørte vi en summen af mange flyvere over os. Jeg mente, at der var omkring 100, men det er jeg ikke sikker på i dag. Vi blev færdige med bremseprøven, og vi kørte, selv om der var kraftig overflyvning, men vi var ikke kommet mere end nogle få hundrede meter udenfor stationen, før der kom tre flyvere hvinende ned langs toget, – hen foran det hvor de vendte for at komme tilbage langs den anden side. Jeg holdt øje med dem, for jeg var helt overbevist om, at de havde motorskade, så langt nede var de, men pludselig kunne jeg se ildglimtene flamme op fra dem, og så hørte jeg knaldene.

Jeg smed mig ned på gulvet og ventede hvert øjeblik at blive ramt. Jeg kunne mærke, at vi var ved at gå i stå, og det varede ikke mange minutter eller sekunder, før vi holdt. Der var nu helt stille udenfor. Det eneste man kunne høre, var en hvæsen af damp. Jeg fik et vindue ned og kiggede ud. Det var i læsiden, og jeg kunne overhovedet ikke se maskinen. Den var fuldkommen skjult i en dampsky. Jeg

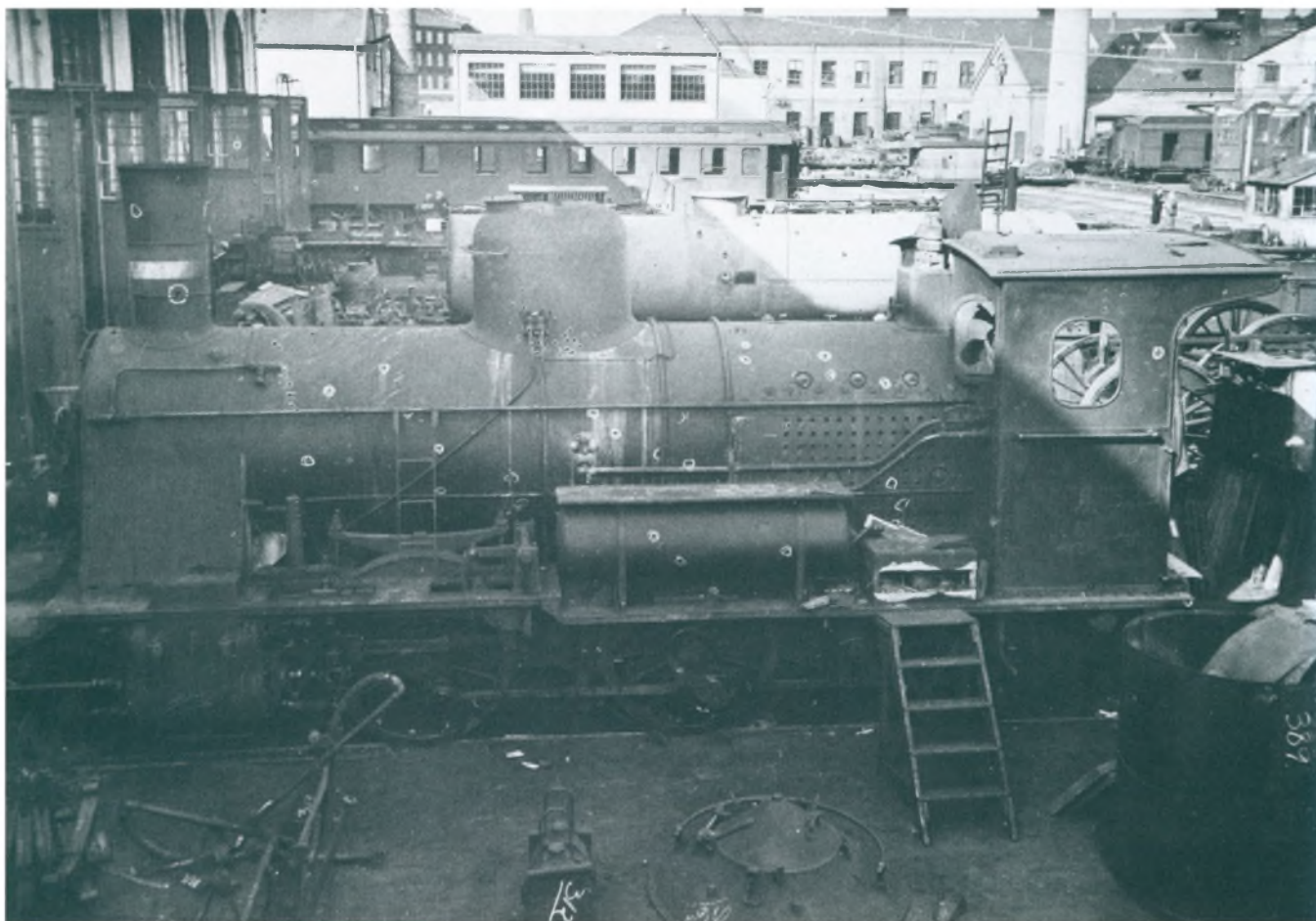


K 597 kørte med bagejlet nede, og da bl.a. fløjterøret blev skudt over, var førerhuset øjeblikkeligt fyldt med skoldhed damp, og begge lokomotivfolkene fik alvorlige skoldninger. Lokomotivfører Anker Jensen og ekstrahåndværker P.H. Nielsen, som også havde fået skudsår i hovedet, døde få timer efter angrebet. Den eneste overlevende var togfører N. Kiler Nielsen, som havde forlangt sin togførervogn anbragt bagest i toget. (Centralværkstedet, Århus)

gik så over i den anden side, og nu så jeg en mand vakle ned fra maskinen og begynde at slæbe sig ned langs toget.

Jeg skyndte mig ned og begyndte at løbe op imod ham, og jeg kunne nu se, at det var lokomotivfører Jensen. Der hang noget hvidt ned fra hans ærmer, og jeg troede først, det var et par arbejdshandsker, der var blevet flået, men det var huden på hans hænder og arme, der var blevet skoldet, så den havde løsnet sig. Han må have lidt frygtelige smerter. Fyrbøderen var ikke kommet. Det ser ikke godt ud, sagde jeg til Jensen, kan du selv klare dig lidt. Han sagde, at han godt selv kunne gå hen til et vogterhus, der lå lidt borte, »men kan du ikke gå ud og se til fyrbøderen. Det er

meget værre med ham. Du må gå ud og hjælpe ham«. Han lå oppe på maskinen, da jeg kom derud, smurt til i blod, for han var ramt i hovedet. Om det var af splinter eller det var et strejfskud, kunne jeg ikke se, og han var også frygtelig skoldet af vand og damp. Jeg fik ham ned. Han kunne selv hjælpe lidt til, og så begyndte vi at gå tilbage, mens jeg støttede ham, men det varede ikke længe, før han ikke kunne holde sig oprejst mere, og jeg kunne ikke bære ham, så jeg måtte lægge ham ned i sporet, og så prøvede jeg at tilkalde hjælp fra stationen. Jeg kunne se, at der var folk derinde, og jeg kunne også se, at de stod og så efter os, men der var ingen der reagerede. Der var ikke mere end et par hundrede meter derind, og jeg stod med en livsfarligt såret mand, men heldigvis kom der nogle mennesker fra husene i nærheden, og vi fik fyrbøderen båret ind i vogterhuset og sendt bud efter en læge. Det varede mere end 20 minutter, før han kom, for alt var brudt sammen på grund af beskydningen af tog 339, men det vidste vi jo ikke noget om dengang. Telefoner, alt var blokeret. Jeg hørte lokomotivfører Jensen sige til lægen: – Tror De, jeg dør af det her. Det



176 mente lægen ikke. Det sagde han i hvert fald, men inden aften var begge lokomotivfolkene døde. De var så medtaget, at de ikke havde mulighed for at klare det. – Da lægen var kommet, kunne jeg ikke være til mere nytte, så jeg gik ind til stationen. Vi måtte se at få toget af vejen, for vi havde fået at vide, at der holdt et ambulancetog på Bur station, og det skulle gerne igennem. Først nu fik vi at vide, at der var andre tog, der var beskudt, og at der var mange døde og sårede, men det tog lang tid, inden der kom en hjælpemaskine og trak toget ind på Vemb station, så strækningen blev fri. Jeg gik hen til stationsforstanderen og spurgte ham, om han ikke havde set, at jeg påkaldte hjælp, og han svarede, at han havde forbudt sit personale at gå derud, for

D 853 efter beskydningen mellem Bramminge og Gørding. Lokomotivfolkene så jagerne og bremsede, men inden de kunne springe af, havde de været udsat for tre angreb. Fløjterør og røret til kedelmanometret blev gennemskudt, og førerhuset blev fyldt med damp. De blev begge alvorligt skodet, og aspirant H.T. Lund døde næste morgen. (Centralværkstedet, Århus)

det var alt for farligt. Jeg var godt gal, for det var vel ikke mere farligt for stationspersonalet, end det var for togpersonalet.

Jeg kunne ikke lade være med at tænke på min stædighed, som gjorde, at bremsevognen var bagest i toget. Det havde reddet mit liv, for det var den eneste vogn, der ikke

var ramt. Alle de andre 14 havde skudhuller. Det var allesammen danske vogne, men de var jo læsset med materiel til tyskerne.

Der gik mange timer, før vi kom hjem, og på hjemturen gik en flyver ned over toget, så vi troede, at det var ved at ske igen, men det viste sig, at det var en tysker. Da jeg kom hjem, bad jeg trafiksektionen om at blive fri for at køre de næste 8 dage, og det gik man også med til, men jeg var ikke mere end kommet hjem, før der kom en pakmester og spurgte, om jeg ikke kunne køre hans tur den følgende dag. Det skal være noget meget alvorligt, der får mig til det, svarede jeg, og han forklarede da, at den dræbte fyrbøder på vores tog var hans søsters søn, og så kørte jeg for ham den næste dag.«

Nord for Lem så piloterne endnu et tog. Det var et godstog 3348, som blev kørt af Esbjerg-folkene, lokomotivfører H. Loof Nielsen og ekstrahåndværker H. C. Husted Christensen. De kørte en D-maskine 858, og de havde begge set 4 flyvemaskiner komme fra sydvest og flyve i samme retning, som toget kørte, men de troede ikke, der var nogen fare på færde, for de vidste ikke, at der var flyvervarsel, og de kunne heller ikke se nationalitetsmærkerne på maskinerne. De så maskinerne vende foran toget og komme tilbage i en bue skråt ind fra højre side mod toget. Loof Nielsen så nogle glimt fra den ene maskine og mærkede, at han var ramt i hovedet. Projektilerne slog ind i maskinen, men han sansede at bremse og råbte til Husted Christensen, at de hellere måtte se at komme af. Så snart farten var lav nok, sprang han selv, men blev i springet ramt af endnu et projektil – denne gang i højre overarm. Dampen stod ud af utallige huller i kedlen, og lokomotivet var indhyllet i en stor dampsky, men to gange vendte flyene tilbage og beskød det fra begge sider. Loof Nielsen blev bragt ind i en ejendom i nærheden, og han bad togpersonalet se efter Husted Christensen, som blev fundet lidt efter. Han havde ikke nået at komme af, men lå såret og skoldet i førerhuset. Der blev sendt bud efter ambulancer, men på dette tidspunkt lagde ulykken ved He omkring tog 339 fuldt beslag på læger og ambulancer fra Ringkøbing, og de to mænd måtte derfor føres til Tarm sygehus, men Husted Christensen var død ved ankomsten. – D-maskinen var blevet ramt af omkring 100 projektiler.

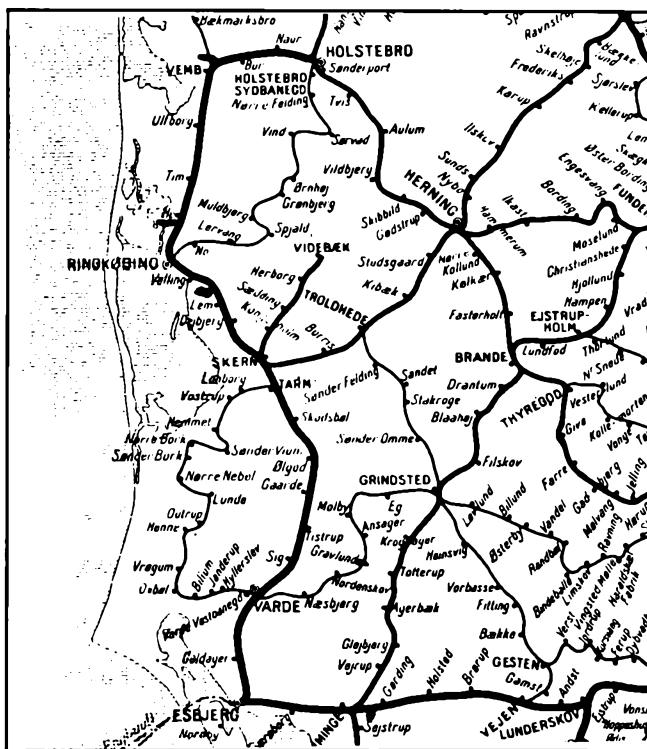
Det sidste tog, der blev angrebet, var tog 2353, som forspændt med D 853 var på vej mellem Bramminge og Gørding. Det var også to Esbjerg-folk, der kørte, lokomotivfører L. N. Andresen og lokomotivfyrbøderaspirant H. T. Lund. De havde også set flyvemaskinerne, som sydfra gik i ganske lav højde hen over toget, og de så dem også vende om. Derefter satte angrebet ind, eller rettere angrebene, for flyene angreb 3 gange, hvor maskinen blev beskudt fra begge sider. Allerede ved det første angreb blev fløjterøret og røret til kedelmanometret gennemskudt, og begge mændene blev alvorligt skoldet af den udstrømmende damp. – Også her lykkedes det dem at bringe toget til standsning, men H. T. Lund var så medtaget, at han døde næste morgen.

Sommersøndagen var i løbet af få minutter blevet forvandlet til det, man bagefter kaldte »den blodige søndag«.

I tog 339 blev 8 passagerer dræbt og lige så mange såret, men også huse og biler blev beskudt. To mennesker, der befandt sig i eller på lastbiler, blev dræbt, da bilerne blev angrebet, og en ung fodboldspiller ved en sportsfest blev også ramt og dræbt, mens flere tilskuere blev såret. Det skete formentlig under en luftkamp over området.

De såkaldte »Flyversedler« fra 2. distrikts arkiv i Århus viser tydeligt, at der var meget kraftig aktivitet i luften den 27. august, da togene blev angrebet. Der var forvarsel, alarmtilstand og flyvervarsel på stationerne: Ringkøbing, Tarm og Skern, altså de stationer, som tog 339 skulle passere. Det kan undre, at så store stationer som Holstebro og Struer ikke er opført på flyversedlen, da meget store luftstyrker passerede hen over netop disse byer. Ib Olsen husker, at der var flyvervarsel, da 339 kørte fra Holstebro, og forfatteren observerede i det pågældende tidsrum mere end 400 allierede fly med kurs sydover. Flyversedlerne lå omhyggeligt sammenheftet i arkivet, og der mangler tilsyneladende ikke nogen.

Remiseformanden i Esbjerg, Hartvig Vaarmark husker også dagen: »Jeg stod i et tagvindue, selv om der var luftalarm, og jeg så de amerikanske maskiner passere. Der var en tysk flyveplads lige udenfor Esbjerg. Derfra begyndte de at skyde på maskinerne, men det skulle de ikke have gjort, for nogle stykker skilte sig ud fra formationen og angreb pladsen.« »Flyversedlen« meddeler lakonisk:



Kort over området, hvor de allierede jagere i løbet af få minutter dræbte 15 mennesker, og lige så mange blev såret. Blandt de dræbte var 4 lokomotivfolk, og mellem de sårede var ligeledes 4. Der var denne søndag, den 27. august 1944 flere hundrede flyvere over Vestjylland, og adskillige steder var der luftkampe. I perioder havde bombeeskadrillerne en »rute«, der denne vej gik til Tyskland. Amerikanerne fløj om dagen, englænderne om natten.

15.10 kraftige angreb på Esbjerg flyveplads. 16.05 Esbjerg flyveplads bombet. Pladsen brænder. 3 tog beskudt ved vestkysten. Enkelte døde. ?? station beskudt. 1 allieret bomber nedskudt nord for Esbjerg samt 2 tyske jagere. 7 km nord for ?? tysk ammunitionsbil beskudt og brændt. Føreren dræbt.

»I den periode kørte jeg også som fyrbøder, siger Vaarmark, »og det var meningen, at vi skulle køre til Ringkøbing, men vi kunne ikke komme af sted, for der holdt et tog mellem Esbjerg og Guldager. Det var beskadiget, så vi blev sendt med en taxa til Guldager, hvorfra vi kunne køre vores tog videre. Det skete med tenderen forrest, og da vi

kom til Ringkøbing, holdt der et af de tog, der var blevet beskudt. Vi gik over og lukkede døren til en af personvognene op. Den lignede et slagterhus indvendig.«

En lastbil med et hold håndboldspillere fra Struer var på vej til en kamp, da de pludselig så en flyver dykke ned og komme nærmere og nærmere. En af spillerne havde et dannebrog på en lang stang, og han gav sig til at vinke med det. Det blev sikkert deres redning, for i hvert fald så de flyveren stige brat og forsvinde.

Lokomotivfyrbøder Lynggaard Olsen, som kørte tog 339, kunne udskrives kort tid efter angrebet, men Ib Olsen tilbragte et år på hospitalet og har den dag i dag mén efter ulykken. Han kom ikke til at køre mere. Han havde ikke lyst, og mens han lå på hospitalet, bad hans mor ham holde op. Hun kunne ikke holde til den belastning, det var at have både mand og søn kørende på skinnerne, men krigen sluttede, inden han blev rask.

Da han var blevet udskrevet fra hospitalet, tog han sammen med sin far til distriktet i Århus, fordi han regnede med, at man måske havde en mulighed for at hjælpe ham til en stilling indenfor etaten. Den kontorchef, han talte med, spurgte ham, om han havde nogen eksamen, og han forklarede, at han havde sin håndværkeruddannelse men ellers udover ikke nogen. Kontorchefen tænkte sig lidt om og svarede så: – Ja, vi kan måske tilbyde Dem en ledvogterplads, men den følte han ingen trang til at tage imod. I det år, han lå på hospitalet, havde der ikke været en hilsen eller en blomst fra DSB. Han følte sig afskrevet. Der var ikke brug for ham mere. Han havde gjort sin pligt og lært, at sådan behandlede statsbanerne sine folk.

Dansk Lokomotiv Tidende havde den 5. august haft en artikel om »Statsbanernes luftbeskyttelsesforanstaltninger«, og den havde lokomotivmændene ganske givet set. I den hedder det bl.a.: »På et enkelt område er inspektoratet i sine bestræbelser for at skabe øget sikkerhed for personalet beklageligvis ikke nået til et helt tilfredsstillende resultat, nemlig i spørgsmålet om at skabe dækning for navnlig lokomotivpersonalet under beskydning af togene fra luften. – Ved tidligere lejligheder har man konstateret brugen af 11 mm panserbrydende projektiler, og for at beskytte sig herimod, skal man anvende panserstål på mindst 30 mm's tykkelse. Det vil være helt umuligt at beskytte alle

Sted	Forvar- sel	Alarmtil- stand	Flyver- varsel	Flyverv. slut	Faren forbi	Bemærkninger
Aabenraa, Tønder	12.47			12.54	15.21	
Tinglev, Gråsten	12.47			12.54	15.21	
Padborg, Sønderborg	12.47			12.54	15.21	
Assens, Fåborg, Sv. borg	12.55			13.03	14.10	
Ringe, Rudkøbing	12.55			13.03	14.10	
Krøskøbing	12.55			13.03	14.10	
Øvrige fynske distrk.	13.04	13.36	13.09	13.36	14.10	
Odense, Nyborg		13.36	13.09	overg.til	14.10	
Kerteminde, Bogense		13.36	13.09	alarmts.	14.10	
Ribe, Gram, Toftlund	13.14		13.36		14.42	
Vojens, Baderslev	13.14		13.36		14.42	
Esbjerg, Fanø	13.16				14.47	
Kolding, Fredericia	13.21		13.36		14.42	
Vejle, Give, Sædding	13.21		13.36		15.44	
Oxbøl, Væde	13.21		13.36		15.44	
Brande, Bramming	13.21		13.36		14.42	
Lunderskov	13.21		13.36		14.42	
Ringkøbing, Tarm, Skern	13.18	13.25	13.47		15.42	
Borris, Herning, Ikaast	13.18	13.25	13.47		15.42	
Silkeborg, Gl. Ry, Ry	13.18	13.25	13.47		15.03	
Skanderborg, Horsens	13.18	13.25	13.47		15.03	
Odder	13.18	13.25	13.47		15.03	
Århus	13.26		13.47		15.03	
Ebeltoft, Hammel	13.27		13.47		15.03	
Badsund, Hobro, Mariager	13.45		13.55		15.05	
Aalborg, Nibe, Thisted	13.45		14.21		14.49	
Ribe, Gram, Toftlund	14.49		15.09		15.44	
Vojens, Baderslev	14.49		15.09		15.44	
Bramming, Lunderskov	14.49	15.10			15.44	
Esbjerg, Fanø	14.55	14.57	15.00		15.43	
Esbjerg, Fanø	15.58				16.06	

»Flyverseddel« fra 2. distrikt's arkiv fra den 27. august 1944.

Det kan undre, at der ikke er meldinger fra så store stationer som Holstebro og Struer, da mere end 400 allierede fly passerede ind over disse byer i det tidsrum, beskydningerne af togene fandt sted, og det ser ellers ud til, at det meste af Vestjylland har været overfløjet.

(DSB-arkiv)

15.10 kraftige angreb på Esbjerg flyveplads
16.05 Esbjerg flyveplads bombet. Pladsen brænder. 3 toq ved vestkysten beskudt. Enkelte døde. ? station beskudt. 1 allieret bomber nedsk. nord for Esbjerg samt 2 tyske jagere. 7 km nord for ? tysk ammunitionsbil beskudt og brændt. Føreren dræbt.

sårbare dele —« og det hedder videre, —»rent bortset fra at sådanne fornødne kvantiteter at sådant panserstål overhovedet ikke kan fremskaffes i dag, vil en beklædning af lokomotivet på ovenanførte måde betyde en vægtforøgelse, som næppe vil kunne tolereres. Opgaven at beskytte personalet fuldstændig mod sådanne angreb må derfor indtil videre betegnes som uløselig, hvilket resultat de tyske rigsbaner, så vidt vides, også er kommet til. —«

Man skriver videre, at man vil søge at få anbragt skærme af 9 mm stål i førerrummene i en del af 2. distrikts lokomotiver, og at det videre forventes, at førerrummene på ca. 60 lokomotiver, der kører på de jyske strækninger, forsynes med stålskærme af en sådan hårdhed og tykkelse, at disse yder dækning mod 11 mm panserbrydende projektiler. Det tilrådes også at bruge de hjelme, der er eller vil blive anbragt på maskinerne, samt ved angreb straks efter opbremsningen at kaste sig ned på gulvet tæt op ad tenderen.

Ingen af lokomotiverne fra den 27. august var endnu blevet forsynet med beskyttelsesskærme, og Ib Olsen mener ikke, der var blevet givet nogen instruktion i, hvad man skulle gøre i tilfælde af angreb. Det var ikke noget, man talte så meget om. »Hvis man skulle stå og tænke på det hele tiden, var det jo ikke til at køre. Vi kørte bare.«

Også et tipvognstog i et brunkulsleje i Ejstrup blev angrebet af flyverne. Det var igen lokomotivet, der var målet, og lokomotivfører Helligsø blev ramt af nogle splinter, da han sprang af for at søge dækning. Toget fortsatte, og både lokomotiv og vogne væltede ned ad en skrænt. Den 5. september var der igen flyvere over området, og de gik til angreb på et tog med arbejdere mellem Esbjerg og Varde, men ingen kom noget til. Vestjylland syntes pludselig at blive betragtet som et vigtigt militært område.

Angrebene på Sjælland

»Den blodige søndag« er ikke gået i glemmebogen, da det næste angreb sætter ind. Denne gang er det på Sjælland, og det sker den 25. september ved 16 tiden, da fire tog bliver angrebet i nærheden af Ringsted. Angrebene koster en lokomotivfører og en kvindelig passager livet, mens de materielle skader er væsentlig mindre end ved angrebene i Jylland.



P 916 efter beskydning mellem Kværkeby og Ringsted den 25. september 1944. Ingen af lokomotivfolkene blev ramt, men maskinens sikkerhedsventil blev skudt af, og den fik adskillige andre alvorlige skader. Få minutter efter gik jagerne til angreb på endnu et tog, som blev lettere beskadiget. Både lokomotivfolk og passagerer søgte dækning, og ingen kom noget til. (Jernbanemuseet)

Tog 129 befandt sig mellem Roskilde og Gadstrup, da det blev angrebet. Det blev kørt af lokomotivfører H. M. K. Henriksen og ekstrahåndværker N. A. G. Hansen, begge København. Ingen af dem havde bemærket, at der var flyvere, da de hørte nogle knald og så dampen begynde



P 919 blev angrebet samme dag, formentlig af samme fly, og her blev lokomotivfører J.K. Olsen dræbt af den første salve, som gik ind gennem højre frontrude og ned gennem taget. Lokomotivfyrbøder J.B. Jensen blev lettere såret. (Jernbanemuseet)

at strømme ud af kedlen. De troede først, at der var tale om sabotage men smed sig alligevel ned for at søge dækning, men der kom ikke flere skud. Lokomotivet E 981 var ramt af flere projektiler, og et af dem var gået ind i kedlen, så maskinen ikke kunne køre videre. Ingen af de to mænd kom noget til, men de var selvfølgelig noget chokerede over angrebet – dog ikke mere end at de kunne fortsætte med en reservemaskine fra Roskilde.

Det næste tog, der blev beskudt, var 2147 mellem Kværkeby og Ringsted. Det blev kørt af lokomotivfører N. C. P. Nielsen og ekstrahåndværker K. Thomsen. Her gik flyveren – man mener der kun var en enkelt – til angreb 2 gange, og maskinen P 916 blev ramt af adskillige projektiler. Den forreste sikkerhedsventil blev skudt helt af, så dampen strømede ud. Frontruderne og ruderne i bagskottet og døren ud til barrieren blev gennemskudt. Videre var der et stort hul i tenderen, og det må betragtes som noget af et under, at ingen af de to mænd fik så meget som en skramme. Flyveren fortsatte og gik derefter til angreb på tog 50, som lige havde passeret Ringsted på vej mod København. Lokomotivfører Ejnar Christensen og fyrbø-

deren, aspirant J. Olsen, opdagede pludselig en flyvemaskine, der forfra var på vej lige ned mod dem. De mente begge, at det var en 3-motoret maskine, og at den var ca. 50 m oppe. Christensen slog øjeblikkelig bremserne i, og de to mænd søgte dækning. Den første salve knuste frontlanternen og ramte en af snepladerne, men ellers skete der ikke noget. Toget var nu i stå, og passagererne sprang ud af vognene og løb ind på marken for at søge dækning. Herfra så de maskinen vende om og gå tilbage for påny at angribe lokomotivet. Denne gang kom angrebet fra siden, men lokomotivet blev ikke ramt. Projektilerne slog ind i den efterfølgende pakvogn, som blev gennemhullet. Toget blev holdende et kvarterstid på stedet, men kunne derefter ved egen kraft fortsætte kørslen. Straks efter så de to lokomotivfolk tog 2147 holde med gennemskudt kedel og vandet strømmende ud fra tenderen.

Da tog 50 passerede Ringsted, havde lokomotivpersonalet vinket til kollegerne på et andet tog, 2063 som holdt på stationen. Det skulle vestpå, og det var ikke nået til Bringstrup, før det også blev angrebet, formentlig af den samme jager, og her fik angrebet tragiske følger, idet lokomotivfører J. K. Olsen omgående blev ramt af den første salve, der slog ind gennem det højre frontvindue. Han blev ramt både i panden og i brystet og var dræbt på stedet. Projektilerne fortsatte ud gennem bagskottet. Også lokomotivfyrbøder J. B. Jensen blev ramt, men heldigvis ikke alvorligere, end at han kunne fortsætte turen som passager – efter at være blevet forbundet. Lokomotivet P 919 blev ramt forfra og fra højre side, og det fik flere huller i taget, i højre frontvindue, og der var flere steder i førerhuset strejfmærker efter projektilerne. Et at dem var trængt ind i en af slingrepufferne mellem maskine og tender, og donkraften var ødelagt, men ingen af de vitale dele var beskadiget. – Det har ikke været muligt at finde oplysninger om den passager, som blev ramt, men hun har formentlig været med tog 50, hvor flyveren også gik til angreb på de forreste vogne.

I efteråret 44 var mange lokomotivfolk virkelig nervøse for at køre, og det var med god grund, for de havde nu hørt om så mange luftangreb, at de aldrig følte sig sikre, når de kørte ud. Den panserbeskyttelse, man havde talt om, blev kun udført i et langsomt tempo, og selv om man kørte med

maskiner med panserplader, kunne man ikke vide sig sikker. Der var for mange åbninger i et lokomotiv. Det var jo ikke muligt at dække vinduer og sidesøjler eller åbningen mellem maskine og tender. Der var alvor til stede, når lokomotivfolkene sagde farvel til deres familier. Det kunne være det sidste farvel, men det var ikke noget, man talte så meget om – det var først bagefter, men man havde det i tankerne, og det kan ses af efterladte breve fra lokomotivfolk, der fra deres udstationering skrev hjem. Selv folk, som ikke var meget skrivende til daglig, sendte lange breve, hvoraf det fremgik, at de savnede dem derhjemme, og man kunne tydeligt læse nervøsiteten mellem linjerne. Det var vigtigt for dem at fortælle, at de havde det godt og navnlig, at de altid havde haft det godt sammen med deres kære. – De var bange, og hvorfor skulle de ikke også være det. Det var deres egne liv, de skulle betale med.

Inden der er gået en måned, er de næste angreb sat ind. Det første kommer den 29. oktober ved 14–15 tiden, da to allierede flyvere angriber et af Fjerritslev-banens persontog udenfor Hunstrup station. Lokomotivpersonalet opdager flyverne, bremses og springer af, og sammen med passagererne søger de dækning, da flyverne vender om og beskylder toget. Lokomotivet bliver ramt af et par projektiler, men ingen mennesker kommer noget til.

Det »bestilte angreb«

Det næste angreb kom to dage efter, nemlig den 31. oktober, og det var en udløber af det store angreb på Århus universitet, hvor Gestapo havde sit jyske hovedkvarter. Som tidligere omtalt var den jyske modstandsbevægelse hårdt trængt af Gestapo, og den havde efterhånden så store tab, at ledelsen bad S.O.E. i London om et angreb på Gestapohovedkvarteret i håb om at få de vigtigste arkiver ødelagt, inden tyskerne og deres håndlangere kunne trænge dybere ned i bevægelsen. Den 15. oktober havde modstandsbevægelsen telegraferet og bedt om, at kollegierne 4 og 5 måtte blive ødelagt, og allerede dagen efter bad London om oplysninger om den nøjagtige placering af kollegierne og om de tyske flakstillinger i nærheden. Den 19. havde London de ønskede oplysninger og gik i gang med at



Engelske Mosquito-fly under angrebet på Århus Universitet, hvor Gestapo havde sit jyske hovedkvarter. Der var ialt 33 fly i angrebet, heraf var de 8 jagere. Gennem røgen ses tydeligt de ramte bygninger. De to maskiner forrest i billedet har netop kastet deres bomber, og næsten skjult i røgmasserne ses et tredje fly, som er på vej lige mod målet. Mere end 100 tyskere og deres danske håndlangere blev dræbt under angrebet, som var »bestilt« af modstandsbevægelsen. (Frihedsmuseet)

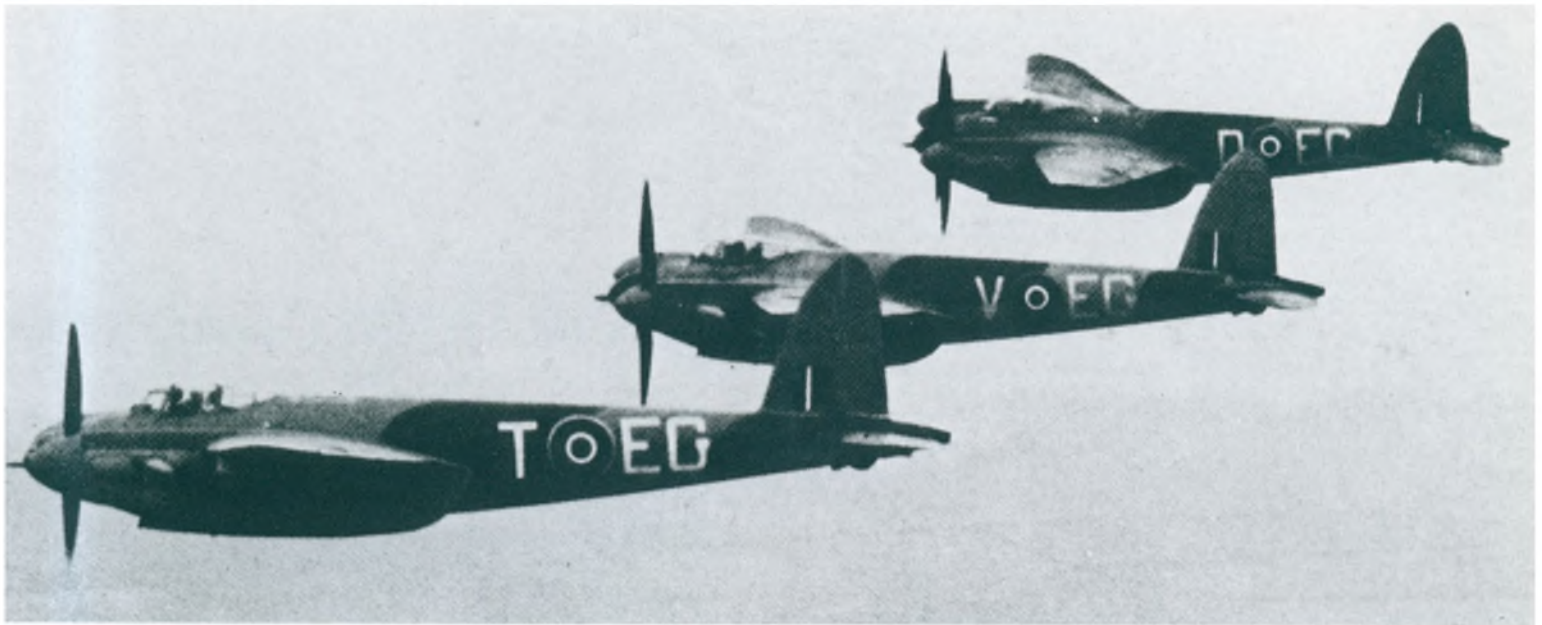


planlægge angrebet, som danskerne havde bedt om måtte blive udført ved 11-tiden, da man var sikker på, at der var flest tyskere i kontorerne. Der ville formentlig også være en del fanger, men situationen var så alvorlig, at man ikke turde udsætte angrebet længere. Man måtte tage den tunge beslutning at bede om bombardementet vel vidende, at danske fanger også kunne blive dræbt.

Den 31. oktober kl. 11.40 kom maskinerne. Der var 25 Mosquito'er fra den 21. og 464. australske eskadrille og den 487. new zealandske eskadrille, alle fra R.A.F. 2. Group anført af Wing Commander R. W. Reynolds, og de var eskorteret af 8 Mustang jagere fra 12. Group. Maskinerne kom ind næsten i taghøjde, og angrebet var så vellykket, at

De engelske Mosquito-fly svarede godt til deres navn. De var slagkraftige og så hurtige, at de tyske jagere havde svært ved at indhente dem. De fandtes i talrige versioner, og de blev specielt brugt til angreb på vanskeligt tilgængelige mål som f.eks. de tyske Gestapo-hovedkvarterer forskellige steder i Europa. De havde en maximumfart af 700 km/t, og bevæbningen kunne være 4 stk. 20 mm kanoner og 2 stk. 500 kg bomber eller 8 stk. 30 kg raketter. Nogle af dem kunne medføre en enkelt 2 tons bombe. Mosquitoerne, der havde to mands besætning, fløj første gang i november 1940, og der blev under krigen bygget mere end 7.000 af dem. (Chas.E.Brown foto og Kongelig Dansk Aeroklubs arkiv)

hovedkvarteret blev fuldkommen ødelagt. Mere end 100 tyskere og deres danske håndlangere blev dræbt, og blandt



Tre de Havilland Mosquito'er FB.Mk.VI fra eskadrille 487, som gennemførte angrebet på det tyske Gestapo-hovedkvarter i Århus. Maskinerne blev fløjet af new zealandske piloter, som indgik i R.A.F., og flyet midt i billedet V-EG, var med i angrebet, og blev den dag fløjet af Flight Lieutenant G.D. Thorpe og Flying Officer N. Pountney. Billedet her er taget under et andet togt. (Nordisk Pressefoto A/S)

de dræbte tyskere var den forhadte Gestapochef Schwitzgiebel og hans næstkommanderende.

En af de angribende maskiner strejfede et tag og mistede den venstre halvdel af haleplanet, men den nåede ligesom de andre maskiner sikkert tilbage til basen i England.

Blandt de danske fanger, der slap fri under angrebet, var pastor Harald Sandbæk, som havde været underkastet tortur. Han var i forhør, da angrebet satte ind, og han blev såret, men det lykkedes ham at slippe bort, hvorefter han blev hjulpet til Sverige.

Fire af maskinerne kom ind over Brande kl. 11.30, altså lige før de nåede Gestapohovedkvarteret, og her beskød de en rangermaskine, der holdt og ventede på signal. Loko-

motivfyrbøder O. Frederiksen og ekstrahåndværker Aage Andersen havde set maskinerne komme og sprang ned i grøften. Alle vidste nu, hvad det betød, når der var flyvere i nærheden. Der var kun én ting at gøre, og det var at komme i dækning så hurtigt som muligt. Ingen af mændene blev ramt, og der skete kun ringe skade på maskinen.

Flyverne fortsatte i nordøstlig retning, og ved Hampen station angreb de persontog 510, som var på vej fra Randers til Brande. Det blev kørt af lokomotivfører S. A. Knudsen, Brande og ekstrahåndværker N. J. Buch som fyrbøder. De havde holdt for stop, fordi de skulle krydse tog 2509 i Hampen, og da der blev givet signal for indkørsel, begyndte de langsomt at køre ind mod stationen. Pludselig fik Buch øje på flyverne, der kom ind fra venstre side. Han kaldte på Knudsen, og da de blev klar over, at det var engelske flyvere, slog Knudsen bremserne i. De sprang begge af – ud til højre side, og Buch forklarer, at han kom til at ligge op langs maskinens kobbelhjul, så han var nogenlunde beskyttet af barrierepladen, mens Knudsen ikke var til at se. Salverne slog ned omkring lokomotivet, så grus og sten røg omkring Buch, og da beskydningen var forbi, råbte han til Knudsen, at de skulle se at komme

længere bort, men han fik ikke noget svar. Han kunne se Knudsen i grøften og mente, at han var uskadet men ikke havde hørt råbet. Buch fortsatte derefter ind på marken og smed sig ned. Angrebet var nu overstået, og først da han gik tilbage til maskinen, opdagede han, at han havde fået en projektilsplint i det ene ben, men Knudsen så ud til at være alvorlig medtaget. Han havde fået et sår i hjerteregionen og et stort ét i underlivet, men han var ved bevidsthed, da en ambulance noget senere bragte de to mænd ind til sygehuset i Brande. Han blev ved at sige til Buch, at han sikkert aldrig kom hjem, og Buch forsøgte at berolige ham, men han kom ikke hjem, for han døde lige efter indlæggelsen. Buch, der lå på en bære, hørte en sygeplejerske sige, at fyrbøderen også var død, men jeg protesterede, siger Buch. Jeg havde fået et sår i benet, men det var ikke noget alvorligt. Sporene på lokomotivet K 549 tydede på, at Knudsen allerede var blevet ramt, da han stod på trinnet for at springe af. Lokomotivets hjulbandager var truffet af flere projektiler, men det var stadig i stand til at køre.

Angrebet kostede også to passagerer livet, og en del blev lettere såret. Man mente, at Knudsens alvorlige sår skyldtes eksplosive projektiler.

Der skulle ikke gå mere end 14 dage, før et nyt angreb skulle koste endnu en lokomotivmand livet. Denne gang var det ekstrahåndværker A. O. Christiansen, Fredericia, der blev ramt.

Beskydningen skete den 15. november, og det første angreb fandt sted kort før kl. 16, da tog 9141 befandt sig ved Hannerup lige syd for Fredericia. Det var en tom, lejet tysk maskine 57.2559, ført af Padborg-folkene, lokomotivfører N. C. R. Jeppesen og ekstrahåndværker H. C. Christiansen (som ikke må forveksles med den ovenfor nævnte A. O. Christiansen). Ingen af de to lokomotivfolk nåede at se flyene, før angrebet satte ind.

Christiansen, der stadig er aktiv lokomotivmand, fortæller: »Vi kom fra Padborg med den tomme maskine, og der havde ikke været problemer af nogen art undervejs, men da vi kun manglede et par kilometer i at være fremme ved Fredericia, skete det. Jeg stod helt i mine egne tanker, og så var det hele pludselig røg og damp og ild og brag. Det var granaterne, der sprængtes hos os inde i førerhuset. Det ene vandstandsglas blev gennemskudt, så vand og damp

stod ud, og oliekanterne, der stod på en bakke over fyret, røg rundt i luften. Jeppesen må have slået bremserne i med det samme, for det varede ikke længe, før vi holdt, og da jeg kom til at se på ham, havde han blod i hele ansigtet. Han var ramt af et sprængstykke i den ene hånd og arm, og derefter havde han tørret sig i ansigtet, så han havde blod over det hele. Han var også ramt i låret, men det vidste vi ikke dengang. Jeg havde også mærket et slag, men jeg havde ikke tænkt videre over det. – Man har kun en eneste ting i hovedet, og det er at komme i dækning, inden der kommer mere, og vi sprang af, så snart maskinen holdt. Jeg tumlede ned, og først da gik det op for mig, at jeg var blevet ramt. Jeg havde fået et skud gennem låret. Min uniform var i laser, og jeg havde sprængstykker i brystet og det ene øre, men det gjorde mærkelig nok ikke særlig ondt. Vi kom ned ved siden af tenderen, der havde flere huller, hvor vandet fossede ud. Der var dengang tyske vagtposter langs sporet, og et par af dem kom omgående springende til, og de begyndte at forbinde os med deres feltforbindinger. De bar mig ind i en blokpost, og her lå jeg og ventede på ambulancen, som skulle føre mig til Fredericia. Jeppesen var også blevet forbundet, og han insisterede på selv at køre lokomotivet ind til Fredericia. Det gjorde han også, og først derefter kom han ud på sygehuset.«

Der gik ret lang tid, inden ambulancen nåede ud og hentede Christiansen, for ambulancefolkene havde en travl dag. De var først blevet dirigeret til rangerterrænet i Fredericia, hvor den samme flyver havde angrebet endnu et lokomotiv, og her var den ene af lokomotivfolkene blevet dræbt og den anden såret.

Christiansen måtte tilbringe 9 måneder på sygehuset og kom først til at køre, da krigen var forbi.

Toget på rangerterrænet i Fredericia var tog 2907, og det havde V. C. Nielsen, Fredericia som fører og ekstrahåndværker A. O. Christiansen, også Fredericia som fyrbøder. De havde heller ikke bemærket noget, før deres maskine, K 509 blev ramt af salverne, som kom bagfra og fra venstre side.

A. O. Christiansen blev ramt øjeblikkelig af et skud i baghovedet, og han var dræbt på stedet. Nielsen blev ramt af splinter i det ene lår og i bagdelen, og han kunne tage hjem, efter at han havde været på sygehuset og blive syet.



Den amerikanske jager Mustang indgik også i det engelske Royal Air Force. Otte af disse jagere ledsagede Mosquitoerne, da Gestapohovedkvarteret i Århus blev bombet, og fire af dem angreb under togtet et persontog ved Hampen station. Her blev lokomotivfører S.A. Knudsen, Brande dræbt og ekstrahåndværker N.J. Buch såret. Disse jagere havde en meget stor aktionsradius. De kunne f.eks. flyve fra England til Berlin og retur, og de blev specielt sat ind mod veje og jernbaner i Tyskland og tyskbesatte lande. (Foto: North American Aviation Inc. og Kongelig Dansk Aeroklubs arkiv)

Fabrikant Kaj Lund, som under krigen kørte som ekstrahåndværker, var ven med A. O. Christiansen, og de havde talt sammen kort før angrebet. Lund skulle køre til Padborg, og Christiansen skulle til Brande. De havde talt om, at de måtte se at nå hjem, så de kunne komme til fest sammen. Lund gik op på K-maskinen, da han kom tilbage, og han kan huske, at alle kobberrør var gennemskudt, og på dørken lå fyrskovlen ved siden af Christiansens kasket, der var fuldkommen flået af det skud, der havde dræbt ham.

De bitre lokomotivfolk

Lokomotivfolkene giver ikke op i spørgsmålet om et risikotillæg. De har en forståelig fornemmelse af, at de har krav på det, og at man ikke kan holde dem hen med snak krigen igennem. Af et referat fra organisationens hovedbestyrelsesmøde den 22. og 23. november fremgår det, at spørgsmålet havde været bragt på bane igen, men at forhandlingerne var endt negativt. Inden forhandlingen havde man i Centralorganisation I opnået enighed om at begrænse kravet om et risikotillæg til kun at omfatte det personale, der var forpligtet til at fortsætte deres tjeneste udendørs under flyvervarsling, hvilket for DSB's vedkommende ville sige det kørende personale samt rangerpersonalet. Der står i artiklen: – Da det er vor organisation, som for et par år siden rejste spørgsmålet om et risikotillæg og fremdeles har holdt fast ved dette ønske, så det nu endelig kom til forhandling, vil enhver kunne forstå, at vi er skuffet over finansministeriets stilling, og vi har på fornemmelsen, at

dette blanke afslag vil skabe nogen bitterhed blandt lokomotivfolkene. Der er i over 20 tilfælde rettet flyverangreb mod lokomotiverne for statsbanetog og desuden også nogle gange ved privatbanerne, hvilket har kostet 9 lokomotivmænd livet, heraf 7 i de sidste 4 måneder. Desforuden er en del blevet såret i lettere eller sværere grad, og det uhyggelige er, at de pågældende flyverangreb i næsten samtlige tilfælde er kommet fuldstændig overraskende for personalet, der hverken har været averteret om flyvervarsling eller alarmtilstand, hvad der vistnok også kun har været få af gangene. Da lokomotivfolkene også kender en del tilfælde, hvor skinner er bortsprængt som følge af sabotage, vil det være unaturligt, om dette personales i forvejen stærkt belastede nerver ikke under sådanne forhold kommer ud for et yderligere tryk. Der er her tale om ting, som, det tør vi roligt hævde, den private befolkning ikke er ude for, og det vil efter vor mening være ret naturligt, at man honorerede denne ekstra belastning på en eller anden måde.–

Set med nutidens øjne er det en meget spag protest, der her kommer til orde, selv når man tager i betragtning, at den er skrevet i 1944, hvor der var tysk censur, og det var tyskerne, der var herrer i landet. Der lægges dog ikke skjul på, at medlemmerne er ude for sabotager og beskydninger, som er ved at blive en alvorlig belastning for dem, men det bliver ved bitterheden og skuffelsen over, at man stadig ikke kan se det berettigede i det yderst beskedne krav, men mere sker der heller ikke. Det skal dog nævnes, at der tidligere er opnået en ordning med større efterløn til familierne efter tjenestemænd, der omkommer i tjenesten. – Lokomotivfolkene bliver altså på deres maskiner. De er tjenestemænd, og de vedbliver at udføre deres pligt, selv nu hvor de har fået at vide, at man oppefra ikke synes, den fortjener et ekstra tillæg. Man kan i dag undre sig over den stive indstilling, der kom til udtryk i finansministeriet, og den ringe forståelse, der var overfor en lille gruppe mennesker, der hver dag med livet som indsats udførte et ovenikøbet ikke godt betalt arbejde, mens der tilsyneladende ikke havde været vanskeligheder ved at blive enige om, at såvel søfolk som politimænd fortjente et ekstra tillæg.

Der sker ikke flere beskydninger i resten af november og heller ikke i december, men sabotagen blusser op igen.

Tilbage i september havde der været 85 aktioner, og dette tal var i oktober dalet til 53, men i november stiger det så til 69 for i december at falde til 34. Hvad der fik disse tal til at falde og stige, lå udenfor lokomotivfolkernes verden. For dem var faren reel nok, og at der ikke skete flere beskydninger, var naturligvis en lettelse – bagefter. Frygten var der stadig, for ingen anede, hvornår projektilerne kom hvinende ned gennem førerhuset. Trætheden var også begyndt at melde sig, og det samme var modløsheden. Krigen syntes ikke at ville holde op, og i hjemmene mærkede man mere end nogensinde vareknapheden og de dårlige kvaliteter. Efterhånden kunne man næsten ikke huske, at der havde været en tid, hvor man kunne få ordentligt tøj, og hvor rationering var et ord, som så at sige ingen mennesker kendte. Det var som om man havde været i krig altid, og det så ud til, at man vedblivende skulle være det.

Den sidste vinter . . .

Tyskerne er over alt på tilbagetog, men de har stadig kræfter til at slå igen, og de har ikke i sinde at give op. De ruster sig ovenikøbet til den kommende modoffensiv »Wacht am Rhein«. Slaget om selve Tyskland står for døren, og de allierede står allerede i Holland og Belgien.

Den 16. december kl. 05.30 indleder tyskerne en voldsom artilleriild mod de amerikanske stillinger i Ardennerne, og 1½ time senere går tre tyske armeer til angreb. De er energiske og presser voldsomt på. Stillingen bliver kritisk for de allierede, som på grund af det hårde vintervejr savner flyverstøtte, og i de kommende dage vinder tyskerne stadig frem og står snart langt inde i de allierede stillinger. I de besatte lande er ængstelsen stor, da man hører om den tyske fremgang. Bliver man da aldrig befriet?

Først den 23. december begynder angrebet at gå i stå, og dagen efter klarer vejret så meget op, at de allierede kan kaste alle disponible jagere og jagerbombere ind i slaget og derved bringe tyskerne til standsning. Mens man i Danmark og de andre besatte lande fejrer en trist jul, kæmper tyske og allierede soldater en kamp på liv og død om de små bjergbyer i Ardennerne. De allierede er så hårdt trængt, at soldaterne nogle steder må bruge roer som kasteskyts ind

imellem håndgranaterne, og den 1. januar får de allierede endnu en overraskelse. Det tyske Luftwaffe retter pludselig et kæmpeangreb med 1.000 maskiner mod de allieredes flyvepladser i Holland, Belgien og Nordfrankrig, hvor de ødelægger 500 flyvemaskiner. Selv mister de 250, og mange af dem bliver skudt ned af deres eget flak, som man ikke havde nået at orientere om angrebet.

Først den 8. januar erkender tyskerne, at de ikke kan føre offensiven igennem, og Hitler giver general Model tilladelse til at trække den vestlige fløj af de tyske styrker tilbage. Den 16. ser det ud til, at de allierede igen har situationen under kontrol.

Tyskerne har naturligvis trukket på alle reserver i forsøget på at holde stillingen, og de allierede har med voldsom kraft bombet jernbaner og veje for at forhindre fjenden i at bringe forstærkninger frem. Disse flyvertogter strækker sig over store afstande, og udløbere af dem når også ind over Danmark. I hvert fald er flyveraktiviteten stor i begyndelsen af januar. – Den kulminerer den 7. januar, hvor der indenfor 1 time rettes angreb på 10 tog med det resultat, at ialt 30 mennesker bliver dræbt og et halvt hundrede såret. Endnu en blodig søndag.

Alle angrebene skete mellem kl. 12 og 13, og de var rettet mod tog ved Hovslund, Vojens, Jegerup og Haderslev i Sønderjylland, og derefter fortsatte de på Fyn ved Ejby, Aarup, Rander og Snestrup udenfor Odense.

Det første tog, der blev angrebet, var tog 918, der var på vej fra Over-Jersdal til Hovslund, hvor det skulle krydse et tog sydfra. Enkeltporet på strækningen Lunderskov-Padborg var som følge af den tætte tyske trafik meget overbelastet, så der var næsten krydsninger på alle stationer.

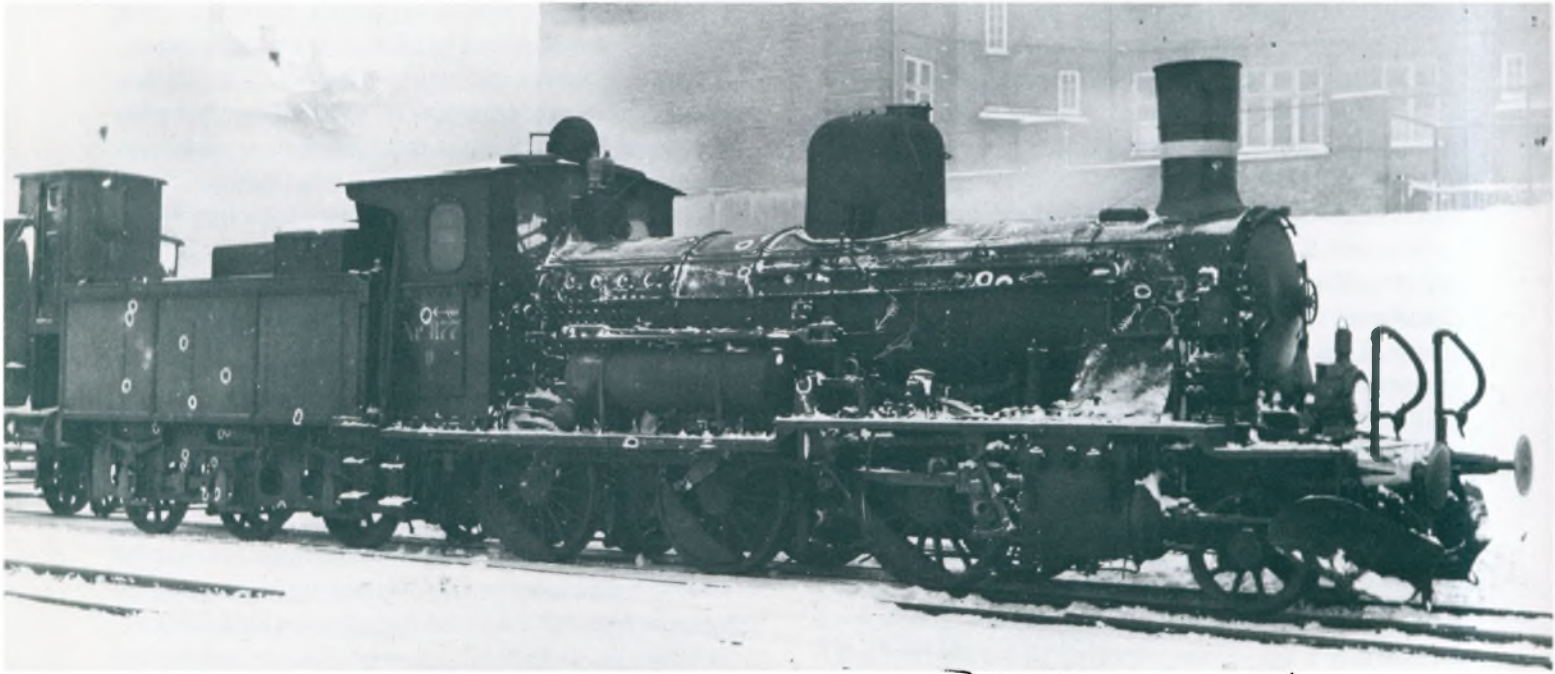
918 blev kørt af lokomotivfører C. M. Jensen, Padborg, og ekstrahåndværker H. Johansen. Som i de fleste andre tilfælde så de ikke flyverne, før projektilerne ramte lokomotivet, men ingen af dem kom noget til. De bremsede og sprang af og søgte dækning på marken. Maskinen P 933 havde 10 skudhuller i tenderens højre side, men den var ikke mere beskadiget, end at den kunne fortsætte kørslen, og i Røde Kro lånte lokomotivføreren en nedstryger hos smeden og savede et kosteskaf i passende stykker, så han havde nogle propper til at slå i hullerne på tenderen, så den

kunne holde vand. Under dette arbejde opdagede han et projektil, der var gået ind i bagskottet 20 cm fra hans ryg.

Sydfra kom tog 949 med lokomotivfører J. S. L. Aarslev, Padborg, og ekstrahåndværker N. Stensdal som fyrbøder. De havde også en trediemand med til strækningsindøvelse. Det var fyrbøder H. C. Andersen, og han fik denne dag en ubehagelig forsmag på, hvad der ventede ham. Stensdal er stadig aktiv som lokomotivfører, og han beretter om angrebet:

»Vi var på vej mod Hovslund, og vi havde taget farten af, da indkørselssignalet stod på stop. Lige bag signalet er en viadukt, og der så jeg en stor lukket vogn komme kørende. Den bremsede pludselig voldsomt op, og 4 mænd med maskinpistoler tumlede ned ad skrænten mod banen. Jeg råbte til Aarslev, at det var sabotører. Der havde tidligere været nogle episoder, hvor sabotører havde skudt på tog, og jeg var sikker på, at turen nu var kommet til os. Aarslev bremsede omgående, og i det samme opdagede vi de to jagere, der kom strygende ind fra højre side med flammerne stående ud af maskinkanonerne. De var ganske lavt nede. Vi var næsten gået i stå, og jeg sprang af og smed mig i ballasten, mens de andre smed sig på dørken op mod tenderen.

Mens jeg lå i ballasten, kunne jeg tydeligt se maskinerne, og jeg kunne se, at de havde amerikanske kendemærker. De vendte om og kom ned mod os igen, og jeg råbte til de to på maskinen: De kommer igen, og de nåede nu at springe ned til den modsatte side og komme i dækning. Jeg havde nu ingen dækning i min side, og jeg kom på benene og begyndte at løbe fremad, for jeg var bange for enten at blive ramt af kuglerne eller for at blive skoldet, hvis de skød hul på kedlen, men jeg nåede ikke mange meter, før skydningen begyndte igen, og jeg kom ned på maven i en fart. Jeg ville ellers have været i dækning under viadukten, og da jeg kunne se flyverne vende endnu engang, løb jeg alt hvad jeg kunne hen under viadukten. Herfra så jeg fyrbøderen, som vi havde med som trediemand, løbe sammenbøjet hen til en væltet personvogn, som han kravlede ind under. Den lå der fra en tidligere sabotage. Jeg var nu i sikkerhed under viadukten, og her så jeg de 4 mænd med maskinpistolerne. Det var tyske soldater, og af deres samtale forstod jeg, at de havde været på vej med en fangetransport, og nu holdt



bilen med fangerne oppe på viadukten, mens de selv var krøbet i dækning. De var nervøse for fangerne, men ingen af dem ville gå derop, så længe skydningen stod på. Mens jeg var i dækning under viadukten, kunne jeg se den ene af jagerne komme tilbage med kurs lige mod maskinen, men pludselig gik sikkerhedsventilen i gang, så en stor dampsky stod op i luften. Jageren gik derefter op og forsvandt. Piloten har sikkert troet, at han i det andet angreb har skudt hul på kedlen, og at der ikke var grund til at bruge mere ammunition på os.

Da der blev stille, kravlede vi frem og begyndte at undersøge skaderne på maskinen, P 932. Den havde 17 træffere, men de projektiler, der havde ramt kedlen, var prellet af, så der var ikke sket de store skader. Tenderen derimod havde nogle huller, men Aarslev skar nogle grene af en busk, og dem spidsede vi til og brugte som propper i hullerne, så vi kunne køre videre mod Hovslund. – Der var det også gået hedt til, kunne vi se. På stationen holdt et hjælpetog med en kran, som skulle ud og rejse de vogne, der lå på det sted, hvor vi var blevet beskudt. Maskinen for hjælpetoget D

D-maskinen, som holdt med hjælpetoget i Hovslund. Lokomotivfolkene havde, da der var kraftig overflyvning, ladet sig overtale til at forlade maskinen og var gået hen på kroen for at drikke kaffe, da deres maskine blev angrebet. Den hvide cirkel og pilen viser et skudhul i den svære panserplade, der er monteret udenpå selve førerhusbeklædningen. (Centralværkstedet, Århus)

877 var svært beskadiget. Både førerhus, kedel og tender, ja selv gangtøjet var gennemhullet, og at personalet, lokomotivfører S. S. Nielsen og ekstrahåndværker P. E. Petersen, begge Fredericia ikke var kommet noget til, forstod vi ikke, men det viste sig, at de ved et lykkeligt tilfælde ikke havde været på maskinen, da flyveren skød på den. Da de holdt på stationen, havde maskiningeniør Henriksen, Fredericia, som også var med hjælpetoget, foreslået dem at gå med over på kroen for at få en kop kaffe, men de havde egentlig ikke haft lyst. De havde kørt længe, og de var begge to trætte, men han gentog sin opfordring og sagde, at de i hvert fald burde forlade maskinen, da der var flyvere

over området. De gik med på kroen, og de var lige nået derover, da de hørte den voldsomme beskydning og så deres lokomotiv holde indhyllet i en dampsky. Taget på maskinen var så gennemhullet, at det er tvivlsomt, om nogen af dem ville være sluppet fra angrebet med livet i behold.«

Angrebene ved Hovslund kom til at koste menneskeliv. I tog 949, som holdt udenfor stationen under angrebet, var der en del passagerer, og i en af vognene sad en håndværkerfamilie, mand, kone og to børn. Ingen af dem nåede at komme ud, og hele den lille familie blev dræbt.

På Vojens station holdt et værnemagtstog med to tyske lokomotiver for. Lokomotivfyrbøder P. E. Larsen, Fredericia, var lods på den forreste maskine, da toget blev angrebet. Alle søgte dækning, og ingen blev ramt, men den ene af maskinerne var så beskadiget, at den ikke kunne fortsætte.

Samtidig var tog 9945 på vej mod Jegerup. Det var et tysk orlovstog, som lokomotivfolkene kaldte »Piraten«, og det kom fra Padborg og skulle til Fredericia og videre nordpå med soldater og telefonpiger, som havde været i Tyskland på orlov. Det blev kørt af lokomotivfører L. C. Knudsen, Fredericia med ekstrahåndværker Kaj Borg Rasmussen som fyrbøder. – Borg Rasmussen er i dag lokomotivfører i Nyborg: »Vi havde en E-maskine, nr. 972, for »Piraten« var jo 100 km tog. På det tidspunkt var situationen med hensyn til brændsel så kritisk, at vi kørte med brunkul, selv på E-maskinerne, men det gjaldt ikke, når vi kørte transporter og slet ikke for »Piraten«. Det skulle gå stærkt, og der fik vi altid stenkul. Der var tysk kontrol ved remiserne, og de kontrollerede, hvor mange kasser kul vi fik på, men vi sørgede altid for, at der var et ordentligt læs på, så vi havde lidt til vores egne ture. På en tur med en E-maskine fra Padborg til Fredericia kunne man godt bruge 13 tons brunkul, og det ville sige, at vi skulle have kul på undervejs, og man kunne ikke bestille andet end at skovle og skovle, det røg lige gennem fyret. Til sidst havde vi da også en trediemand med, som kunne lempe kul frem fra tenderen til ham, der skulle fyre. Det hjalp jo heller ikke meget, at vi kørte med nedrullet bagsejl, for at skæret fra fyret ikke kunne ses fra luften, når vi kørte med en »riskost« af flammer stående op gennem skorste-

nen. Den kunne være en hel meter høj. Den samme tur kunne vi med stenkul køre på et par tons, så det var faktisk den rene svir – i hvert fald hvad fyringen angår – at køre »Piraten«.

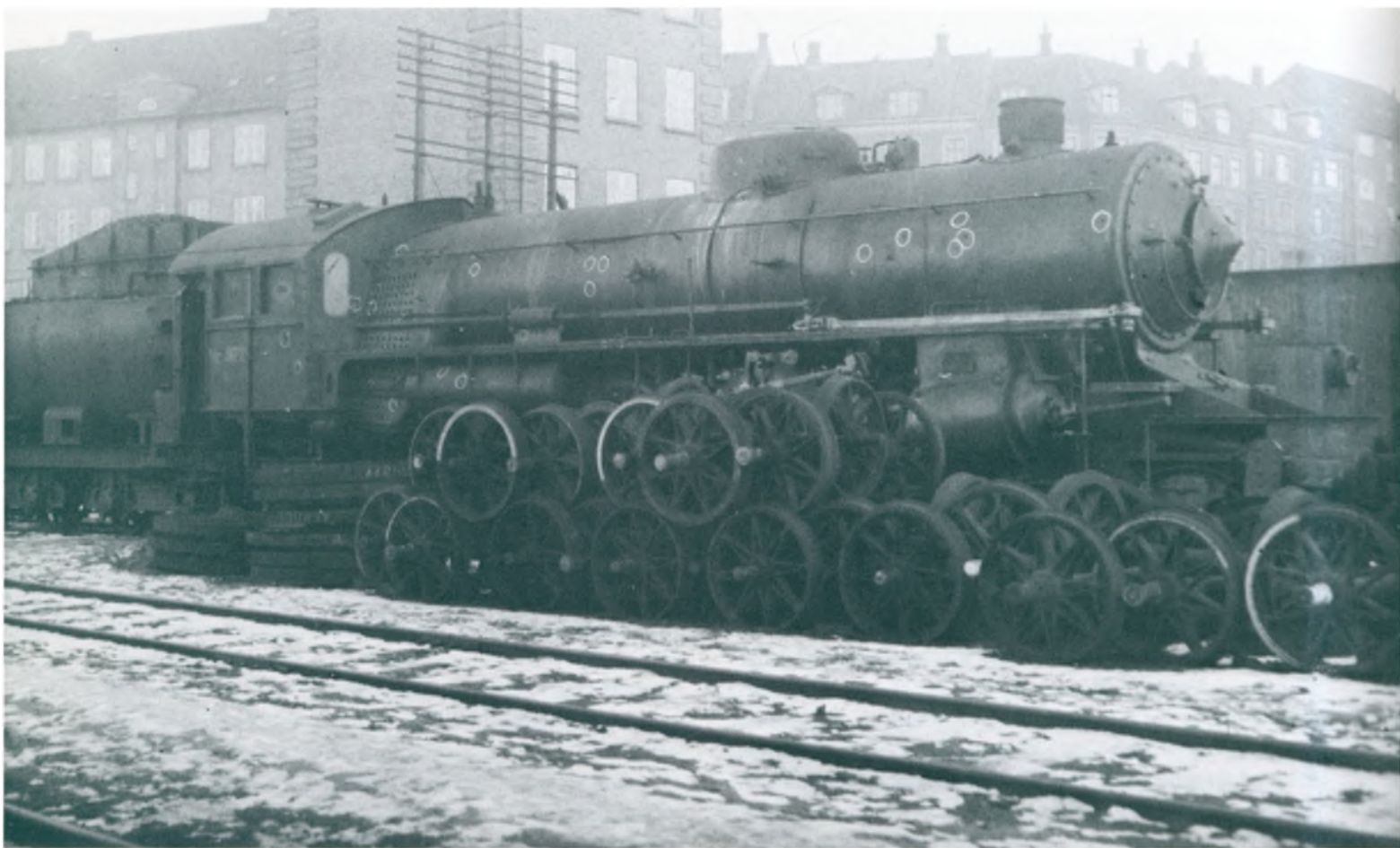
Vi anede ikke, at der var flyvere over os. Vi havde ganske vist lige holdt i Vojens, men ingen havde sagt noget til os om det, så vi opdagede ikke noget, før vi hørte nogle voldsomme knald, da projektilerne slog ind i fyrcassen og kedlen. Hovedluftbeholderen ude på barrieren var også ramt, så vi tabte luften og gik i stå. Der må også have været andre træffere, for hele førerhuset var fuld af damp, så vi ikke kunne se hinanden og sprang af. Det gjorde soldaterne og telefonpigerne i toget også. De sværmede ind over marken, og her var der en jordvold, som vi søgte dækning bagved. Jeg var der kun et øjeblik, så løb jeg videre over til en gård, der lå et lille stykke fra banen, og inde i køkkenet blev jeg ved at bede om noget at drikke. Jeg må have været helt chokeret.

Da vi lidt senere var på vej tilbage til toget, kunne vi se, at der kom et par flyvere, og vi løb igen i dækning bag jordvolden, men da de kom nærmere, kunne vi se, at det denne gang var tyske maskiner. E-maskinen var gennemhullet fra røgstammer til førerhus. Et projektil var gået gennem væggen under forreste sidevindue i højre side, men ingen af os fik så meget som en skramme.

Vi havde set de engelske maskiner fortsætte mod Haderslev, og vi kunne se, at de dykkede ned og gik til angreb. Senere fik vi at vide, at de også havde beskudt et tog der, og at to mennesker var blevet dræbt. Vi kunne ikke selv køre fra stedet, men der holdt en tysk maskine i Vojens, og den kom nu ud og skubbede os til Sommersted, hvor vi kom ind på et sidespor. I Vojens var de også blevet angrebet, fortalte lods på tyskeren, og de var krøbet i dækning inde under tenderen.

Det var en dag med nerver på. Vi havde så tit snakket om sabotagen og vidste, at vi før eller senere kunne komme ud for en afsporing, men vi havde ikke forestillet os, at angrebet skulle komme ovenfra. Jeg havde faktisk ikke hørt om beskydninger af tog før den dag, det gik ud over os selv.

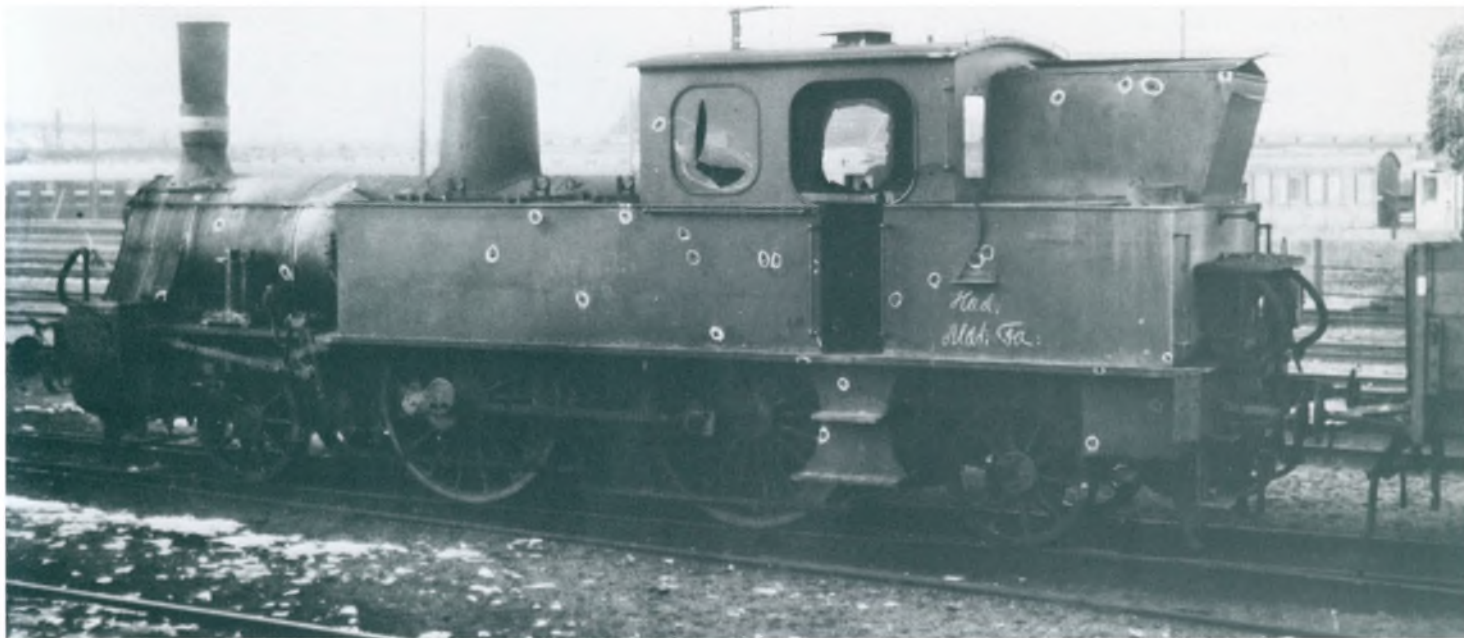
Skrækken må have siddet i os, for et par dage efter var vi i Vojens, og da jeg hørte en flyvemaskine, sprang jeg ned fra maskinen og skyndte mig i dækning bag vandtårnet.«



De flyvere, Borg Rasmussen havde set angribe et tog ved Haderslev, havde fået øje på tog 217, og det blev angrebet 3 gange. Det første angreb kom fra venstre side, og her blev fyrbøderen O. Møller dræbt. Han blev ramt af et skud i hovedet. Lokomotivføreren A. P. Jensen, Haderslev kom ikke noget til, men under et af de følgende angreb blev togbetjent J. M. Fabricius dræbt. Lokomotivfører S. O. Nielsen, Padborg, havde talt med Fabricius, da de mødtes om morgenen i Aabenraa. Han var blevet fulgt til toget af sin unge højgravide kone, og han havde netop sagt, at han ikke var glad for at skulle køre den dag, da der var så mange overflyvninger. S. O. Nielsen kørte på det tidspunkt mellem Røde Kro og Aabenraa, og lokomotivfolkene på dette

E 972 på Centralværkstedet efter beskydningen ved Jegerup den 7. januar 1945. Lokomotivet var på vej fra Padborg mod Fredericia med det tyske orlovstog »Piraten«, da det blev angrebet. Lokomotivfolkene og soldaterne søgte dækning på marken, og ingen blev ramt, men maskinen fik adskillige træffere. De tykke jernplader udfor lokomotivfører L.C. Knudsens plads er gennemhullet, men han fik ikke en skramme. Bemærk den lille åbning i de mørklagte sidevinduer. Den samme maskine er vist på side 27. i nypudset stand. Fem års krigskørsel har ikke gjort den kønnere. (Jernbanemuseet)

tog måtte flere gange i dagens løb i beskyttelsesrum på grund af de mange flyvere. Til sidst fik de besked på at bakke fyret, for man vidste ikke, om der overhovedet var



O 335 blev også angrebet den 7. januar 1945 ved Haderslev. Det første angreb ramte maskinens venstre side, og fyrbøderen O. Møller, der stod her, blev dræbt på stedet. Lokomotivfører A.P. Jensen slap uskadt, men under det følgende angreb blev en togbetjent i toget dræbt. Den lille maskine er ramt af mere end 50 projektiler. Ti tog blev angrebet den dag, og 30 mennesker dræbt. (Jernbanemuseet)

flere tog til Røde Kro den dag på grund af de mange luftangreb. Alt var forvirring.

O-maskinen for tog 217 var ramt af mere end 50 projektiler.

Angrebsbølgen i Sønderjylland var forbi. Nu var det den fynske hovedbane, der stod for tur. Det første angreb blev rettet mod et godstog ved Ejby, og det kostede to menneskers livet. Tog 2062 blev kørt af lokomotivfører J. C. R. Nissen, Fredericia, med ekstrahåndværker S. A. Hold som fyrbøder, og endelig var ekstrahåndværker O. Damgaard Nielsen med til indøvelse. Angrebet, der satte ind fra højre side og bagfra, var så voldsomt og overraskende, at ingen af

de tre mænd havde så meget som en chance for at komme i dækning. Lokomotivfører Nissen blev dræbt på stedet. Han fik venstre arm skudt over og også et skud i ryggen. Både han og S. A. Hold blev tillige alvorligt skoldet af den udstrømmende damp, og Holds forbrændinger var så alvorlige, at han døde den følgende nat. Trediemanden, O. Damgaard Nielsen blev også ramt og såret alvorligt.

At angrebet var meget voldsomt ses tydeligt af de 75 skudhuller, der var i maskinen. 18 projektiler trængte ind i førerhuset, og alene det smalle stykke mellem sidevinduet og bagskottet i højre side er gennemhullet 5 steder.

Et andet godstog, 2027 var på strækningen ved Renner, da det blev angrebet – 3 gange – uden at nogen kom noget til. Det blev kørt af lokomotivfører C. Leegaard og aspirant K. E. Lundeman, begge Nyborg, og de nåede at krybe sammen på maskinen, da den første salve slog ind. Leegaard bremsede omgående, og endnu inden toget var standset, sprang de begge to ud til højre side og søgte dækning i grøften, og det reddede deres liv, for flyverne kom igen og rettede endnu 2 angreb både mod lokomotivet

og vognene. Maskinen, R 939 blev ramt både i røgkammeret, domen og i selve kedlen. Injektoren var ødelagt, og førerhuset gennemhullet. Lokomotivfører H. C. Lundeman var broder til aspirant K. E. Lundeman, der var med på R-maskinen. Han fortæller, at deres far var togfører, og at han den dag kørte et modgående tog også på Fyn. Dette tog var blevet standset på en af stationerne, og her havde stationsforstanderen givet ham den sørgelige meddelelse, at sønnen var blevet dræbt ved et luftangreb. Faderen kørte videre til Odense, næsten lammet over meddelelsen, og først her fik han at vide, at det var en fejltagelse. Mens han sad i sin togførervogn på strækningen og troede, at sønnen var død, sad denne sammen med sin lokomotivfører og drak kaffe i et hus i nærheden af banen, mens de ventede på, at der skulle komme en hjælpemaskine, så de kunne komme videre.

Forsinket tog lige ind i angrebet

Ved et sammentræf af uheldige omstændigheder kom et af de store persontog, eksprestog 50 ind i angrebet. Det var ca. 1½ time forsinket og skulle for længst have været i Nyborg, men det befandt sig nu i nærheden af Aarup. Det havde måttet skifte maskine i Fredericia, og på grund af de dårlige kul havde det måttet holde i Kavslunde for at samle damp, og endelig havde det måttet tage vand i Aarup. Forsinkelserne havde altså hobet sig op. Det blev trukket af en R-maskine, nr. 943, som var blevet forsynet med de nye beskyttende panserplader, og den blev kørt af lokomotivfører A. R. L. Jacobsen og ekstrahåndværker R. F. Petersen, Nyborg. Ved det pludselige angreb blev lokomotivfører Jacobsen alvorligt såret. Han blev ramt i begge ben, men det lykkedes ham alligevel at få bremsset toget. Fyrbøderen slap uskadt, mens togfører K. F. Petersen, Nyborg blev lettere såret.

Både lokomotiv og tender bærer mærker efter adskillige projektiler, og det ser ud til, at de fleste af dem er prellede af mod de svære stålplader, men i venstre side er et projektil dog gået lige igennem stålpladerne. De skud, der ramte Jacobsen, er sikkert gået ind mellem maskinen og tenderen, hvor der ingen beskyttelse var. Flyverne vendte om og

gik nu til angreb på selve toget, hvor flere vogne blev fuldkommen gennemhullet. Mange rejsende blev dræbt eller såret. I en kupe sad 7 lokomotivfyrbøderaspiranter, som var på vej til jernbaneskolen i København, og da de hørte skydningen mod lokomotivet, ville de søge dækning. De 6 sprang ud gennem et vindue i sidegangen og kom i sikkerhed i grøften, mens den syvende, der løb hen for at åbne en dør, blev ramt af et projektil, der gik ind gennem vognvæggen og dræbte ham på stedet.

Det sidste angreb gjaldt et privatbanetog ved Snestrup udenfor Odense. Lokomotivføreren, M. Jensen, Odense, blev dræbt, og fyrbøderen A. Iversen blev alvorligt såret. Lokomotivet var gennemhullet, og kraftdampprøret var skudt over.

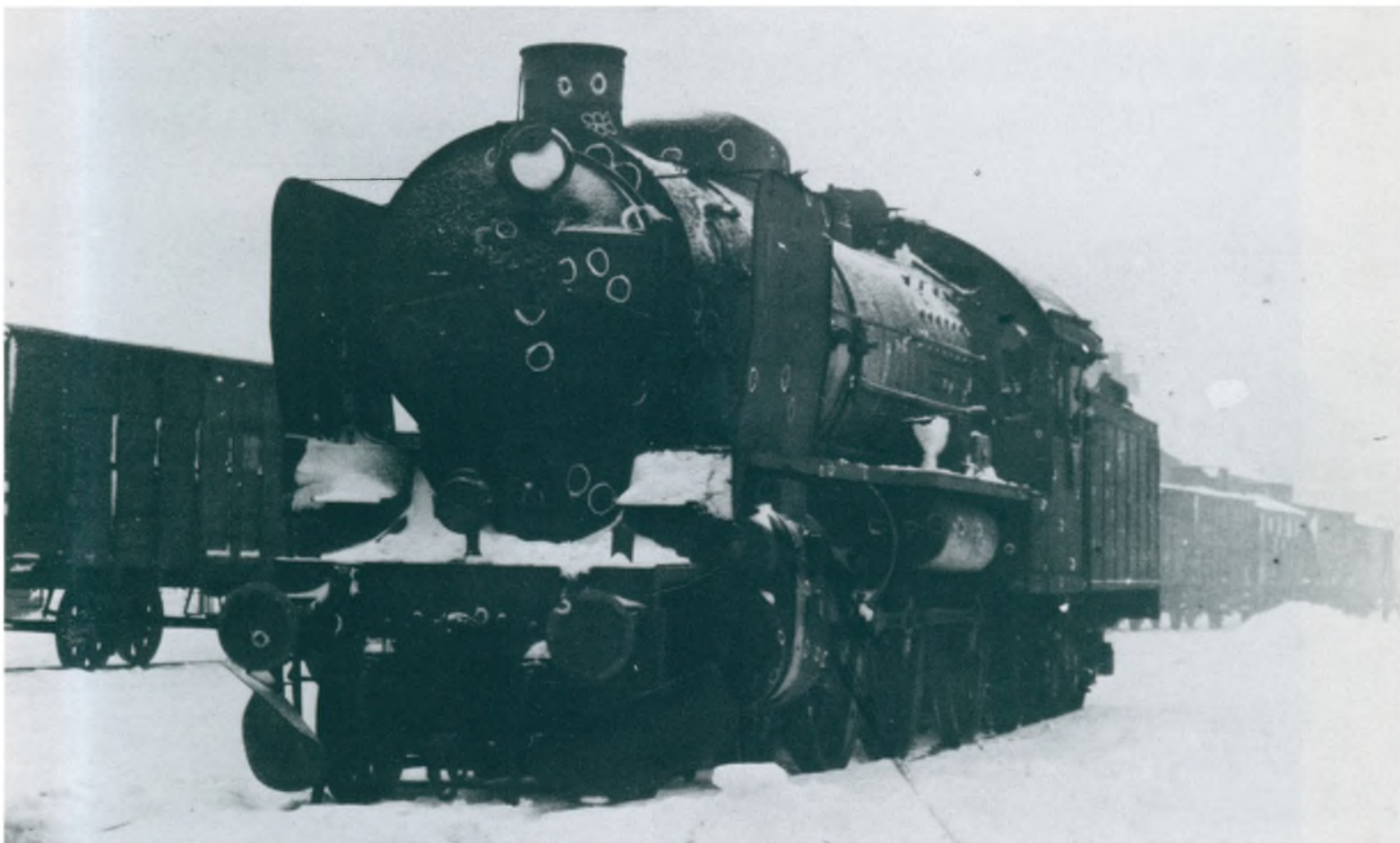
Alle disse angreb – alle indenfor en times tid – kostede ialt 30 menneskers livet, og et halvt hundrede blev såret, mange så alvorligt at de fik mén af det resten af livet. Nu var det ikke mere lokomotivfolkene, der måtte tage hele risikoen. Passagererne kunne ikke mere vide sig sikre. Hidtil havde det været sådan, at de sabotager, der blev udført af modstandsbevægelsen, ikke var rettet mod persontog, men til gengæld havde tyskerne og deres håndlangere i adskillige tilfælde anbragt bomber i danske persontog, hvorved adskillige mennesker var blevet dræbt eller lemlæstet. Nu kom faren fra luften til.

Den 20. februar 1945 skriver Dansk Lokomotiv Tiden: – Der er nu rettet flyverangreb på i alt 30 af statsbanernes tog. 12 lokomotivmænd har derved mistet livet, deraf 10 i løbet af mindre end 5 måneder. Det er vel forståeligt, om dette i forbindelse med forskellige sabotagehandlinger slider hårdt på personalet. Hidtil har finansministeriet dog kun haft en kold skulder til vore krav om et risikotillæg.

Vi er indforstået med, at togtrafikken skal opretholdes. Den er jo ligesom gods-skibsfarten af stor livsvigtig betydning for land og folk, men mon der ikke også snart bør ydes skinnevejens folk et vederlag for deres særlige risiko. Vi henstiller til finansministeriet snarest at tage spørgsmålet om et risikotillæg op til ny overvejelse.

De fik ikke noget risikotillæg, og de blev ved med at køre.

Når beskydningerne skete uden varsel, skyldtes det, at de allierede piloter havde en vældig respekt for det tyske



R 939 efter angrebet ved Renner. Lokomotivfører C. Leegaard og aspirant K.E. Lundeman krøb sammen på maskinen under de første salver. De bremsede og sprang af, og under de følgende to angreb lå de i dækning i grøften. Maskinen er i hele sin længde ramt af adskillige projektiler. Lundeman's far, som var togfører, havde ved en fejltagelse fået at vide, at hans søn var blevet dræbt ved angrebet. (Jernbanemuseet)

flak, der var med på militærtogene, og de havde åbenbart ikke mulighed for altid at se, at der ikke var tale om militærtog men »fredelige« danske tog. En engelsk pilot siger således: »The Germans with their usual efficiency were adept at arming trains and they could be extremely

dangerous targets. Anti-aircraft trucks at front and rear, and on occasion between normal trucks or coaches, armed with quadruple gun mountings made any warning, before the attacking an even more dangerous undertaking.« – De tog ingen chancer.

De fleste allierede angreb på de danske baner skete altså i form af beskydninger af lokomotiver og vogne, men i Sønderjylland var der også nogle tilfælde af beskydninger af remiser og rangeranlæg.

Kaj Lund beretter, at han en dag kom kørende med en troppetransport, som skulle sydpå. Ved Bollerslev mellem Røde Kro og Tinglev blev toget standset, da der var flyvervarsel. Toget blev holdende på stationen og led ingen



overlast, mens en flyver kastede nogle bomber syd for stationen. »Vi smed fyret ud«, siger Kaj Lund, »for vi regnede med at komme til at holde længe, og det blev da også til 16 timer, før vi kom videre. Vi var ude at se på stedet, hvor de havde kastet bomber. Der var et stort krater, som allerede var ved at være vandfyldt, og rundt omkring lå flåede rester af heste, som havde været på marken.«

Efterhånden blev det også farligt at være i eller i nærheden af remiserne – i hvert fald i Sønderjylland. Således blev remisen i Padborg beskydt flere gange, og der skete ret alvorlige ødelæggelser, men ingen mennesker kom til skade ved disse aktioner.

Personvogn efter angrebet den 7. januar 1945. Vognen er formentlig fra tog 50, som blev angrebet i nærheden af Aarup. Her blev adskillige rejsende dræbt eller såret, og lokomotivfører A.R. Jacobsen blev alvorligt såret i begge ben. Maskinen R 943 var forsynet med beskyttende panserplader. (Jernbanemuseet)

Sven Ove Nielsen var en dag, mens han kørte som fyrbøder, kommet tilbage til Padborg, og de havde netop kørt maskinen i hus og skulle have et bad, da de hørte nogle knald udenfor. De sprang til vinduet og så en tysk Junkers maskine komme lavt hen over byen. Den blev forfulgt af en engelsk jager, som skød på den. Tyskeren faldt ned på den



Ammunitionstog bevogtet af tysk soldat. Det hvide »P« på skiltet fortæller rangerpersonalet, at vognen indeholder ammunition og skal rangeres forsigtigt. Under et jagerangreb på Padborg station sprang rangermesteren og lokomotivføreren fra rangermaskinen ind under den nærmeste godsvogn, og først bagefter opdagede de, at de havde søgt dækning under en ammunitionsvogn. (Jernbanemuseet)

anden side af grænsen, men den engelske jager kom tilbage og sendte nogle salver ned gennem ovenlystaget på remisen. Her var en remisearbejder ved at køre aske og slagger væk fra en P-maskine, og han måtte springe for livet, mens kuglerne slog ned gennem lokomotivets tag og smadrede et vandstandsglas, så førerhuset var fuldt af skoldhed damp,

da lokomotivfolkene kom til. Tenderen havde også fået et par kugler, så vandet stod ud i stråler.

»Det var ikke ualmindeligt«, siger Sven Ove Nielsen, »at vi måtte i beskyttelsesrum flere gange om dagen. Jeg sad en dag oppe på kedlen af en O-maskine sammen med en makker, hvor vi skulle skifte en sikkerhedsventil ud, da vi hørte en jager lige over os. Vi vidste, hvad der kunne ske, så det var med at komme ned i en fart. Jeg gled ned ad kedlen, men han sprang ned i træsko – uden at brække benene – og så løb vi i beskyttelsesrum. Det skulle gå stærkt, og en mand var ved at tabe besindelsen. Han sprang ned ovenpå dem, der stod ved døren, mens han råbte: »Vi går til allesammen. Vi går til.«

Jageren var ude efter rangerterrænet, hvor den gik til angreb mod en rangermaskine, der kom med et træk vogn. Der var et par ammunitionsvogne imellem. Dem kunne man altid kende, for de skulle være mærket med et skilt eller et flag med et stort P. Alle søgte dækning, og det gik så hurtigt, at både rangermester Møller og lokomotivføreren kravlede ind under de vogne, der var nærmest ved maskinen. De opdagede bagefter, at det var ammunitionsvogne, men der skete ikke noget.

Også Tinglev banegaard var udsat for angreb. Det var den to gange. Den første gang var 15. april 1944, da tre engelske flyvere kom ind fra Sønderborgsiden. En af maskinerne gjorde et drej og gik ned og beskød baneterrænet i længderetningen, som de altid gjorde, fordi effekten så var størst i modsætning til en beskydning på tværs af målet.»

Trafikkontrollør J. Garp, som dengang var trafikassistent i Tinglev, fortæller, at der var et byggearbejde i gang lige ved siden af stationsbygningen, og under angrebet stod en murer og hans medhjælper oppe på stilladset. Medhjælperen fik en skramme på hagen, og murerens jakke, som han havde hængt fra sig et øjeblik, blev skudt i laser, mens han selv slap uskadt. En politibetjent og hans hjælper (et af de såkaldte »føl«) som gik vagt nedenfor, kom også i ilden. Politimanden fik skudt det ene ben over, og en banearbejder i nærheden blev lettere såret.

Det andet angreb kom på årsdagen, nemlig natten mellem den 14. og 15. april 1945. J. Garp boede i selve stationsbygningen. Han havde haft aftenvagt og var ved at gå i seng, da han hørte motoralarm. Han vækkede omgående familien, så den kunne komme ned i beskyttelsesrummet, og gennem vinduet kunne han se en strøm af lysende sporprojektiler slå ned på pladsen udenfor. Først da blev der flyvervarsel, og over telefonen fik han at vide, at der var faldet en bombe i Tønder.

Beskyttelsesrummet var indrettet i en perrontunnel, der var sikret mod sprængstykker, og han stod med sin yngste datter på armen, da de hørte hvinet fra en dykkende maskine. Sekunder efter kom det tordnende brag fra bomben, der eksploderede lige udenfor. Den havde ramt en perronkant og var derefter gledet ned på sporet nogle få meter fra nedgangen til beskyttelsesrummet. »Alt var hvidt af kalkstøv og skidt, men der var ingen panik i rummet, selv om vi

selvfølgelig var bange allesammen«, siger kontrollør Garp. »Jeg havde sagt farvel til livet, da jeg hørte hvinet fra flyvere, der dykkede igen. Vi holdt vejret og var overbevist om, at de nok skulle få os denne gang, men der skete intet. Der blev ikke kastet flere bomber, og vi vovede os ud for at se, hvad der var sket. I nærheden af det sted, hvor bomben var faldet, havde de tyske jernbanefolk et kontor i en lille bygning, og den første, jeg så, var en jernbanemand, Meier, som jeg kendte godt. Han lå i døren med hovedet udenfor på perronen og resten af kroppen inde i kontoret. Han var ramt, men jeg kunne ikke se hvor, og han døde stille, mens jeg stod og så på det uden at kunne gøre noget for at hjælpe ham. Inde i rummet lå endnu 3 tyskere. De lå, som om de sov, men de var nok døde. Kakkellovnen var sprængt, og ilden var ved at tage fat i træværk og møbler. Det var en uhyggelig oplevelse, og det er de mærkeligste tanker, der farer igennem hovedet på én i sådant et øjeblik. Jeg kan huske, at jeg tænkte på min barndoms juleudstillinger i Svendborg. Det har sikkert været flammerne, der mindede mig om dem, og så den ro, der var. Der var ligesom noget fredfyldt over de døde mennesker, der lå der. De var ikke fjender mere. De var bare døde.

Til trods for, at vi havde tyske jernbanefolk inde på livet til daglig, fik vi aldrig helt klarhed over, hvad der var sket med deres kolleger. Det var så mærkeligt, for lokaleforholdene var sådan, at vi måtte have vores pengeskab stående inde på deres kontor, og der opbevarede vi tit illegale blade. Det var et sikkert gemmested, syntes vi. Det var jo en underlig tid. Til sidst var det sådan, at vi faktisk godt kunne lukke stationen ved 24-tiden, for så kom sabotørerne, og så kørte der ikke flere tog den nat.»

Flyverangrebene den 7. januar var de sidste, der blev rettet direkte mod de danske tog, men det vidste lokomotivfolkene ikke. De havde stadig angsten med som trediemand på maskinerne, for de vidste sig aldrig sikre. Flyveraktiviteten var stigende, og der var næsten daglig adskillige flyvere inde over Jylland. Så sent som den 4. maj var der livlig aktivitet over store dele af landet. Lokomotivmester Maagaard Christensen, Fredericia, kan huske, at hans svigerfar, som også var lokomotivfører, denne dag skulle køre en tysk troppetransport sydpå, men familien overtalte ham til at blive hjemme. »Han var en ældre fører,



I krigens sidste uger var der så mange overflyvninger af Sønderjylland, at lokomotivfolkene aldrig vidste sig sikre, og hjælmene kom i brug. Billedet er taget mellem 1. og 5. maj i Tønder, og på K-maskinen står til venstre håndværker B. Rasmussen og ved sidesjlet lokomotivfører E.J. Petersen. (Foto: L.C. Hansen)

hvorfor skulle han tage den risiko«, siger Maagaard. »Vi sagde til ham, at han skulle lade tyskerne køre deres eget tog. Vi vidste, at englænderne stod lige syd for grænsen, og at det kun kunne være et spørgsmål om timer, før krigen var forbi, så hvorfor skulle han tage sådan en chance i de sidste timer. Han var ikke kommet ret langt med et tropetog, sådan som de fløj. De lå over Lillebælt hele tiden.«

Men den dag stod mange andre danske lokomotivfolk på deres lokomotiver og holdt øje med flyverne. De turde ikke andet, for efterhånden havde de hørt og set for meget, og de vidste, at selv om det set med danske øjne var »venlige« flyvere, så blev vi af dem betragtet som hørende til fjendeland, og lokomotivfolkene var dem, der først og fremmest skulle betale derfor.

Som tidligere omtalt betragtede faldskærmsfolkene lokomotiverne som »frit vildt«, der måtte jages hele året, og lokomotiverne stod også på sabotagegruppernes »ønskesedler« over objekter, som skulle ødelægges i kampen for at forstyrre de tyske transporter mest muligt, men derimod var der ikke i Royal Air Force nogen stående ordre til, at lokomotiver skulle beskydes under alle omstændigheder.



*Man nåede aldrig at få alle de jyske lokomotiver forsynet med panserplader. P 928, som her holder i Padborg, har fået panserplader på siden af førerhuset, men de store sidevinduer og frontpartiet kan man naturligvis ikke dække, og det var også her, de fleste projektiler gik ind under angrebene. Lokomotivfolkene uniformer er luvslidte, og arbejdsjakken laset. Billedet er taget få dage før krigens ophør.
(Foto: Arkiv E.J. Hellesten)*

De danske S.O.E.-folk, som gjorde tjeneste i London under krigen, kan heller ikke erindre, at der fandtes en sådan ordre. Dette støttes af forfatteren Denis Richards, som siger, at han ikke mener, det var tilfældet. Han gjorde under hele krigen tjeneste i R.A.F., og skrev sammen med Hilary St. George Saunders det store værk »Royal Air Force 1939–1945«, og så sent som i et brev, jeg har modtaget, mens disse sidste linjer skrives, siger Air Commodore H. A. Probert MBE MA RAF (Retd):

»I see that you wish to know if there was a standing order to attack all trains in German-occupied areas. In simple terms there was no such order.

Apart from the last few months of the war, when Allied superiority was such that almost anything that moved in enemy territory was liable to attack, decisions to attack trains were taken as follows:

a. At times communications of alle types were included on the list of strategic targets; as far as railways were

concerned this meant that not only trains but also bottlenecks such as tunnels, viaducts and bridges were to be attacked. In fact bottleneck targets were often preferred, since their damage or destruction had a more telling effect.

b. Trains were also selected as tactical targets from time to time, as part of the measures inquired to interfere with the enemy's mobility, eg his ability to re-deploy or supply his front-line forces. Attacks on trains thus often took place in support of the land battle.

Whether trains were to be attacked or not therefore depended very much on circumstances; while railway targets were hit on a great many occasions, there were no standing order of the type you mention.«

Det fremgår altså af Air Commodore's brev, at først i krigens allersidste måneder var luftoverlegenheden sådan, at det var muligt at angribe alt, hvad der bevægede sig i fjendens territorium (hvortil Danmark jo regnedes). Ellers anvendtes følgende retningslinjer:

a. Fra tid til anden stod alle former for trafikmidler på listen over strategiske mål. For banernes vedkommende gjaldt det ikke blot tog men også »flaskehalse« som f.eks. tunneler, viadukter og broer. Disse mål var i reglen foretrukne, fordi ødelæggelsen eller beskadigelsen af dem havde en længere varende effekt.

b. Tog blev også lejlighedsvis udpeget som taktiske mål som et led i de midler, der blev sat ind for at forstyrre fjendens bevægelighed, forhindre hans muligheder for at omgruppere styrker og bringe forsyninger frem til kampstyrkerne. Derfor var angreb på tog ofte et led i støtten til infanteriet.

Det afgang derfor helt af omstændighederne, om der blev rettet angreb på tog eller ej, og selv om jernbanemål blev ramt i en lang række tilfælde, skyldes det altså ikke nogen stående ordre.

For lokomotivfolkene var dette også af underordnet betydning. De vidste kun, at enhver ikke-tysk flyvemaskine kunne rumme en dødelig fare, og for lægfolk kan det være meget svært at identificere de forskellige flytyper, før de er meget tæt på én.

Adskillige lokomotivfolk oplevede i krigens løb synet af R.A.F.'s røde, hvide og blå farver på meget nært hold, men mange af dem overlevede det ikke.

Fred i Danmark

»Det meddeles i dette øjeblik fra feltmarskal Montgomery's hovedkvarter, at alle tyske styrker i Nordtyskland, Danmark og Holland inclusive Helgoland og De frisiske øer har kapituleret til den 21. armégruppe fra i morgen lørdag den 5. maj kl. 8.«

Så enkle var de ord, fire millioner danskere havde ventet på i mere end fem år, men stemmeføringen bag dem var ikke til at tage fejl af. Den var dybt grebet af situationen. – Klokken var da 20.27.

Den 4. maj om aftenen sad hundredtusinder af danskere ved højtalerne og lyttede til BBC i London, som de havde gjort aften efter aften krigen igennem. Danskerne havde mulighed for at lytte til den engelske radio uden anden forstyrrelse end den, der kom fra de tyske støjsendere, men de var ikke kraftigere, end at man uden større vanskelighed kunne opfatte, hvad der blev sagt. Vi var heldigere end nordmændene. Der havde tyskerne ganske enkelt beslaglagt alle radioapparater, og det var strafbart at lytte til engelsk radio. I Danmark foregik det omend ikke åbenlyst så dog, uden at man havde nødig at gemme radioapparaterne under gulvbrædderne eller på lofterne, som nordmændene måtte gøre med de få apparater, de havde. BBC var gennem de fem år en stadig opmuntring og inspiration for både befolkningen og den aktive modstandsbevægelse, som også herigennem ved forskellige kodeord hver aften kunne orienteres om våbenedkastninger eller ønskeligheden af jernbanesabotager på forskellige vigtige strækninger.

Der var næppe mange, der hørte resten af Johs. G. Sørensens ord fra London, for befrielsesbudskabet udløste en jubel, som man aldrig tidligere og vel næppe heller senere har set magen til. Skuffelsen over, at Norge ikke var blevet nævnt, druknede helt i den almindelige begejstring. Folk forlod deres lejligheder og huse og strømmede ud på gader og veje. Vildtfremmede mennesker omfavnede hinanden, og man dansede gennem gaderne, syngende og råbende. De forhadte mørklægningsgardiner blev flået fra vinduerne og smidt ud på gaden, og nogle steder tændte man ild i dem. Lysene blev tændt i alle vinduer, og mange steder stod der hvide, tændte stearinlys, som lyste op i den milde forårsaften, indledningen til en smuk skik som desværre er ved at forsvinde.

Der var på én gang fred i Danmark, og ingen anede, at det var på et hængende hår, at vi var kommet med, for det tyske militær havde ikke tænkt sig uden videre at opgave »det lille latterlige land«, og ingen vidste, at der i den kommende nat og dag endnu skulle dø mange mennesker for tyskerhåndlangernes kugler.

Freden var kommet, men på de lokomotiver, der endnu kørte, var angsten stadig med som trediemand. Lokomotivfolkene ude på strækningerne havde ikke hørt BBC. De vidste ikke, at der var fred, og for dem var det stadig farligt at køre. De vidste ikke, om der pludselig manglede et skinnestykke, eller om deres maskine havde udløst en sprængladning, der om lidt ville detonere under toget og måske sende dem af sporet og forvandle de efterfølgende

vogne til tårnhøje dynger af knust træ og forvredent jern med døde og sårede liggende i ruinerne og hysteriske tyske skydende vildt omkring sig. Der kørte endnu troppe-transporter, for selv om Hitler var død, og russerne stod i Berlin, var krigen ikke forbi – i hvert fald ikke for lokomotivfolkene.

Det var den først, efterhånden som de nåede frem til de stationer, hvor de skulle gøre ophold. Her kunne glædesbudskabet tage angsten fra dem, og det var med en næsten overvældende lettelse, de kunne fortsætte deres kørsel, for også denne aften skulle togene igennem, men de vidste nu, at de ikke mere behøvede at frygte sprængningerne eller spejde efter hvinende jagerfly, som i løbet af sekunder kunne sprede død og ødelæggelse. – Trygheden var tilbage.

Også denne aften var de de sidste, som blev underrettet. Mens det øvrige land dansede i glædesrus, stod de på maskinerne – stadig med tankerne ved krigen – som de den 9. april havde stået med tankerne ved freden, mens den øvrige befolkning vidste, at den var forbi.

De var, som altid når de havde forladt en station, overladt til sig selv.

Den 4. maj var den sidste tyske transport kørt ind i Danmark, men i de følgende dage var der stadig tyske tog, der skulle ekspederes. Nu gik de imidlertid den rigtige vej – sydpå. Ganske vist var det meningen, at de tyske soldater skulle marchere hjem, ledsaget af deres officerer, men de tyske tog, som var her i landet, kørte naturligvis sydpå, og her kom mange af dem med. I den tommetykke »Fahrt- nummern Buch«, som er mærket »Bevollmächtiger der Deutschen Reichsbahn beim Generaldirektorat der Dänischen Staatsbahn-Aussenstelle Aarhus« er det sidste tog indført den 7. maj 1945. Det er en transport fra Kolding til Flensburg, og den har nr. 151182.

Med rødt er der henover siden skrevet: »Wir danken für gute Zusammenarbeit«. Der synes ikke at have været vanskeligheder på papirfronten. Det var kun ude på strækningerne, og endelig står der:

»Gott schütze Deutschland!«

Den, der skrev disse ord, har sikkert haft en anelse om, hvad der ventede ham, når han kom tilbage til Tyskland, og den officielle afslutning på dette særprægede kapitel af danske lokomotivmænds tilværelse under besættelsen

kommer i form af et officielt telegram den 8. maj fra 2. distrikt til togkontoret, 2. distrikt:

»Al transport for den tyske værnemagt er principielt ophævet. Afvigelser fra denne bestemmelse afgøres af nærmeste byleder. Tyske Fahrscheine er ugyldige. Stationer må kun sælge billetter til afvæbnede tyske soldater«. Der er nu pludselig tale om betaling.

Hverdagen var igen kommet ind i lokomotivfolkernes tilværelse. Ganske vist var der stadig mangler og store vanskeligheder, men risikoen var borte, og man kunne koncentrere sig om det væsentlige: At holde transporterne i gang i et land, som var nedslidt og træt.

Langsomt gik det op for lokomotivmændene, hvad de havde været igennem. De havde allesammen mistet venner og kolleger. Mange var døde, andre lå på hospitalerne med deres sår, men også de levende var mærket. Nu begyndte nerverne at gøre sig gældende. De havde kunnet holdes nede, så længe faren var der, og liv og lemmer kunne være afhængig af en klar hjerne og hurtig handling. Nu var faren borte, og nu kom reaktionen. Dårlige nerver kom til at plage mange lokomotivfolk i årevis, og den dag i dag sidder der lokomotivfolk, hvis nerver slår klik, når de hører ordet krig. – De reddede livet, men de betalte sandelig også for det.

Dansk Lokomotiv Tidende skrev i sit første »frie« nummer efter krigen: »Det skal ikke skjules, at der efterhånden bredte sig nogen nervøsitet hos det kørende personale. Ingen vidste jo, om man på den forestående tur ville komme ud for sabotage«, og bladet skriver videre om belastningen for familierne, »hvor der har været mange tunge timer, hvor den med angst og uvished i sindet har gået med ængstelige følelser . . . Det er derfor let at forstå, at jernbanemændene føler særlig glæde ved befrielsen og nærer det inderlige håb, at vi aldrig mere kommer ud i slige tilstande.«

I en ledende artikel hedder det: »Der skal fra vor side lyde en tak for befrielsen ikke blot til de allierede hære, som gennemførte den, men også til den samlede modstandsbevægelse, der var medvirkende til det strålende resultat. Det er virkelig beundringsværdigt, hvad man derfra har præsteret så at sige for næsen af Gestapo, værnemagt og Hipo o.s.v. Det skylder vi dem en hjertelig og oprigtig tak for.«

POLITIKEN



Danmark atter frit

Montgomery meddelte Kl. 20,30 i Aftes, at de tyske Tropper i Danmark har kapitulert fra i Dag Kl. 8 Endeløs Jubel hilste Budskabet fra Hundre tusinder, der drog gennem Københavns Gader

A tysk Modstand i Nordvesttyskland er ophørt. Feldmarskal Montgomery har meddelt General Eisenhower, at alle tyske Styrker i Holland, Nordvesttyskland og Danmark, inklusive de friiske Øer, havde overgivet sig til 21. Armégruppe med Virkning fra Kl. 8.00 dobbelt britisk Sommer tid.

Denne Overgivelse paa Slagmarken omfatter de Styrker, der nu staar overfor 21. Armégruppe paa den nordvestlige Flanke.

Den første Meddelelse, om at Danmark atter var frit, kom over den danske Radio fra London Kl. 20,30 i Aftes, idet Speakeren i Begyndelsen af Udsendelsen udtalte:

— Montgomery har i dette Øjeblik meddelt, at Tyskerne i Holland, Nordvesttyskland og Danmark har overgivet sig.

Meddelelsen blev gentaget senere i Udsendelsen, derefter spillede «Kong Christians og søder et yndigt Land». Senere meddeltes at Kapitulationen traadte i Kraft i Dag til Morgen Kl. 8, og Kl. 8-9 vilde Kirkeklokkerne ringe over hele Danmark.

Den store og længe ventede Nyhed var i samme Øjeblik kendt over hele Byen. Som efter en fælles Indskydelse drog Folkemassen til Amalienborg for at hylde Kongen.

I Aftensens Jubelfest var Raadhuspladsen Samlingsstedet. Politikens Lysavis kom i Gang efter at have staaet stille i over fem Aar, paa Raadhuset tændtes Lys i alle Vinduer og paa Rich's Hus blev Lysreklamerne tændt. En Skov af smaa Dannebrogsslag dukkede frem.

En dyb Skuffelse var det, at Norge ikke var mellem de Omraader, hvor Tyskerne havde kapitulert, og flere Gange i Aftensens Løb blev „Ja, vi elsker“ istemt af Folkemængden, som var den største, der nogen Sinds har været samlet paa Raadhuspladsen.

Midt i glædesbudskaberne den 5. maj står en lille notits, at fhv. statsminister Vilh. Buhl danner regering. Denne regering kommer til at bestå af ni medlemmer fra de politiske partier og ni fra modstandsbevægelsen. Det holdt hårdt at få modstandsbevægelsen til at godtage Buhl. Man havde ikke glemt hans holdning til sabotagen og »Sabotagetalen« fra september 1942. (Politiken og K.L. Reklamefoto)

Montgomery til Danmarks Grænse i Dag Kl. 10

Han modtages i Krusaa af danske Embedsmænd med Amtmand Refslund Thomsen i Spidsen

Krusaa, Fredag Nat.

Amtmand Refslund Thomsen vil i Morgen tid lig sammen med Afdelingschef Krusaa og Brevetarius Bjørns Paulsen komme til Krusaa for som Repræsentanter for de danske Myndigheder at modtage Englænderne.

Man ventede, at de første af Montgomerys »Ørkenrotter« vil være paa dansk Jord omkring Kl. 10, forudset at de sætter sig i Bevægelse fra Rendsborg Kl. 8, naar Kapitulationen er an Kædetagning.

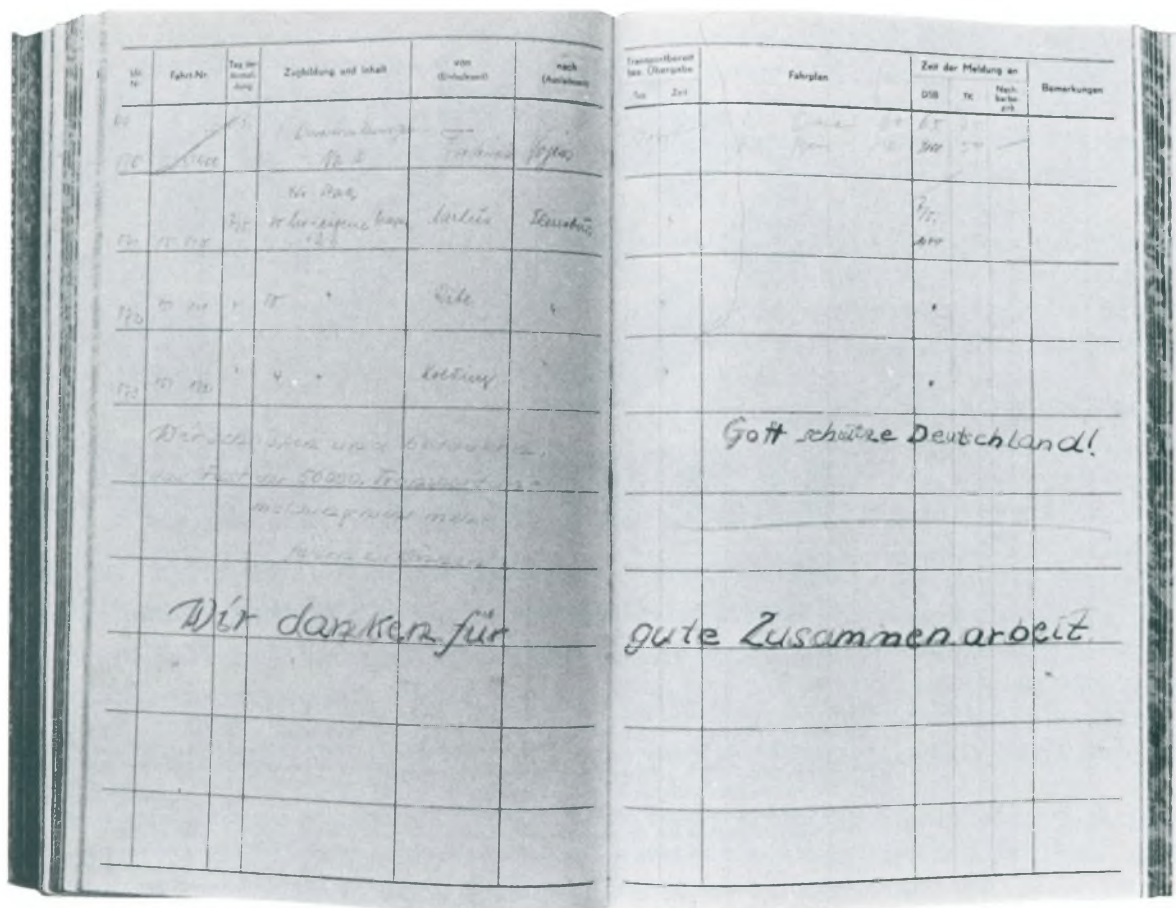
Vilh. Buhl danner Regering

18 Medlemmer i den nye Regering. 3 fra Frihedsrådet

KRUSAAER har i Aften optaget den danske Kapitulation af Tyskland og meddelt, at den tyske Regering har givet sig. De 18 Medlemmer i den nye Regering er: 3 fra Frihedsrådet og 15 fra de politiske Partier og 3 fra Modstandsbevægelsen. Brevetarius Bjørns Paulsen vil den nye Regering opstille sammen til den danske Regering.



De Raadhuspladsens... i Aften. Folk jubler, og mange med Dannebrogsslag og med i Fællesretning. »Fællesretning« er... i Aften. Folk jubler, og mange med Dannebrogsslag og med i Fællesretning. »Fællesretning« er...



Også fra generaldirektoratet kom der en tak til personalet for indsatsen i de vanskelige år, men det var også alt.

Besættelsens særlige forløb i Danmark betød naturligvis, at vi ikke havde tilnærmelsesvis så store tab som mange andre af de besatte lande, men tal betyder ikke så meget for dem, der har mistet. Det er en ringe trøst for den familie, som har mistet en mand, far, søn eller bror, at der sidder titusinder eller hundreder af andre i den tilsvarende situation. For den enkelte er tabet lige stort.

Også med hensyn til materiellet indtog Danmark en særstilling. Hvor andre lande havde sønderbombede banestrækninger og stationer med tusinder af ødelagte vogne og lokomotiver, kom DSB ud af krigen med 586 lokomotiver

I den tykke »Fahrnummern Buch« fra Aussenstelle Aarhus takker de tyske jernbanefolk for det gode samarbejde. Den sidste transport er indført den 7. maj, og den går fra Kolding til Flensburg. Den tyske jernbanemand slutter bogen med et »Gud beskyt Tyskland«. (DSB-arkiv)

mod de 563, man havde i april 1940. Ved krigens afslutning havde man 2.000 flere godsvogne end ved dens begyndelse, og endvidere efterlod tyskerne ikke mindre end 4.300 godsvogne, 588 personvogne og 24 lokomotiver her i landet. Dem blev der god anvendelse for, da transporterne begyndte at gå den rigtige vej. – Danmark havde kun 36 godsvogne i Tyskland ved kapitulationen.

Der var igen tryghed på skinnerne, og lokomotivfolkene behøvede ikke mere at være bange for, at den store dampsky skulle røbe dem overfor de allierede jagere. Langsomt kom trafikken igen i gang, og endnu i mange år skulle dampkraften være dominerende for så langtsomt at vige for motoralderen. Med damplokomotiverne forsvandt »romantikken« på skinnerne, siger de gamle lokomotivmænd. (Jernbanemuseet)



Naturligvis var der sket ødelæggelser. Der var ødelagte lokomotiver og vogne, der var ødelagte banestrækninger og sikringsanlæg. Nogle stationer manglede vandtårne og drejeskiver, men der kunne køres, og skaderne var ikke nogen væsentlig hindring for en udvidelse af køreplanen allerede i oktober, hvor det var muligt at tredoble den hidtidige trafik. De første forbedringer skete dog allerede 10 dage efter kapitulationen, da man kunne disponere over de kullagre, som tyskerne ellers havde beslaglagt til eget brug. De satte statsbanerne i stand til at gennemføre persontogskørsel hver anden dag, sådan som tilfældet var i dagene, før trafikken brød helt sammen.

Der er i dag blandt aktive lokomotivfolk enkelte, som kørte under krigen. Nu 35 år efter taler de ikke så meget om deres oplevelser dengang. De taler om en epoke, som er forsvundet sammen med de damplokomotiver, som under besættelsen var en livsbetingelse for overhovedet at holde trafikken i gang. De veltjente lokomotiver var for dyre i drift. De krævede to mands betjening, og de var ikke kraftige nok til de store tog, der er nødvendige i dag. Derfor blev de forvandlet til gammelt jern, men rundt omkring på depoter i Danmark står heldigvis stadig nogle

eksemplarer, som bliver passet og plejet af jernbaneentusiaster, som synes, det er synd, at nutiden skal snydes for det dejlige syn af et »rigtigt« lokomotiv. Dagen før de sidste linjer blev skrevet på denne bog havde jeg lejlighed til at stå på førerpladsen af S 736, det første lokomotiv, som blev afsporet ved sabotage under besættelsen. Det står i dag i remisen i Roskilde, og selv om udsynet langs kedlen begrænses af en kedelig port, er det ikke svært at drømme sig tilbage til den tid, hvor to mænd arbejdede sammen for at føre et stykke dejlig teknik frem over skinner, som i mere end fem år var en livsfarlig arbejdsplads for en lille gruppe mennesker i Danmark.

De »gamle« lokomotivfolk, som naturligvis kan glæde sig over at sidde lunt og tørt i førerkabinen på de store Mz'ere eller My'ere, savner damplokomotiverne. De føler sig ensomme, når de en nat sidder alene i spidsen for et godstog, der er næsten en kilometer langt, og de savner kollegerne, når de kommer i hus.

Med dampen forsvandt noget af det fællesskab og kammeratskab, som mere end noget andet var med til at bringe dem igennem en periode af Danmarks historie, som de ikke kan glemme, – og vi ikke bør glemme.

Kildemateriale:

Først og fremmest båndoptagelser af og samtaler med »gamle«
lokomotivmænd og deres private notater.

Jørgen Barfod og Edele Kruchow: Danmark under 2. verdens-
krig.

E. L. Parbøl: Sølvgedes kaserne 1865–1965.

Børge Outze: Danmark under anden verdenskrig I–IV.

Flemming B. Muus: Ingen tænder et lys.

Niels Alkil: Besættelsestidens fakta I–II.

Vilhelm la Cour: Danmarks historie 1900–1945.

Niels Jensen: Jernbaner.

Niels Jensen: Danske jernbaner 1847–1947.

Frantz Wendt: Danmarks historie, bind 14.

Roar Skovmand: Danmarks historie, bind 11.

Aage Trommer: Jernbanesabotagen i Danmark.

Aage Trommer: Myter og sandhed i besættelsestiden.

De danske statsbaner 1847–1947, L. G. V. Humle.

Jørgen Røjel: Kæft, trit og retning.

Jørgen Hæstrup: Kontakt med England.

Jørgen Hæstrup: Hemmelig alliance I–II.

Jørgen Hæstrup: Til rigets bedste.

Anton Toldstrup: Uden kamp ingen sejr.

H. A. Rambusch: En gammel jernbanemands erindringer.

Dansk Lokomotiv Tidende: 1940–45.

Dansk Lokomotivmands Forening 1899–1949.

Denis Richards og Hilary St. George Saunders: Royal Air Force
1939–1945.

Ministry of Defence, London.

Air Commodore H. A. Probert MBE MA RAF.

Johs. Rolsted: Søby Klondyke.

Helsingør Bymuseum: Årbog 1978.

Vingehjulet 1943–1945.

Louis S. Snyder: Verdenskrigen 1939–1945.

Jernbanemuseets arkiver.

Arkivkasser fra DSB 2. distrikt.

Politiken.

Vestkysten.

Jyske Tidende.

Roskilde Tidende.

Struer Dagblad.

Private breve og telefonsamtaler fra mange interesserede.

**DE SORTE TOG
ER SAT MED PLANTIN 10 PUNKT
OG TRYKT HOS CENTER-TRYK, HOLBÆK
BILLEDERNE ER REPRODUCERET HOS
NORDISK LITHO, APS, ÅRHUS
GRAFISK TILRETTELÆGNING VED
LARS THORSEN**

© BY FORLAGET HAMLET 1980

ISBN 87-7321-157-5

vidste, at de allierede flyvere, som de betragtede som venner, kunne rette dødbringende angreb mod dem.

Dag efter dag og nat efter nat stod lokomotivfolkene på deres maskiner, og de kom til at opleve sprængninger, der sendte dem ned ad skrænter på væltende lokomotiver, hvor glødende kul og skoldhed vand væltede ud. – De kom til at opleve sekunderne, hvor piskende projektiler fra jagerflyene slog ind gennem deres førerhuse, så de stod i flammer og kaskader af kogende vand og damp.

Gennem mere end fem år blev de på deres maskiner i en stædig kamp for at holde det danske forsyningsnet i gang. Det var en kamp for livet, hvor nogle af dem bukkede under, og hvor nogle stadig har mén, men det var også en kamp mod alle de vanskeligheder, en krigssituation fører med sig: Mørklægning, dårligt materiel, manglende kulforsyninger, evindelige forsinkelser, elendige boligforhold, uhygiejnske arbejdsforhold og en manglende forståelse fra de bevilgende myndigheder, som ikke ville eller kunne se, at en lille gruppe mænd udførte et livsvigtigt og farligt arbejde, som de havde krav på at blive honoreret ordentlig for. De fik ikke som sømændene og politiet et risikotillæg. – De blev der bare.

»De sorte tog« er en vending, der dukkede op i et avisreferat af den storstilede mørklægningsøvelse, som blev afholdt i Roskilde i november 1938, hvor omkring 50.000 mennesker fik en forsmag på nogle af de vilkår, millioner af mennesker skulle komme til at leve under få år senere.

»De sorte tog« er en dækkende betegnelse for den livsfarlige arbejdsplads, som en lille gruppe mænd havde i de fem år, som den tyske besættelse kom til at vare.



Lillebæltsbroen den 9. april 1940 kl. ca. 9 om morgenen. Tidligt om morgenen besatte tyskerne broen fra søsiden. Godstoget, som er på vej fra Fredericia mod Middelfart, bliver trukket af en H-maskine. Den er endnu ikke blevet forsynet med mørklægningsskiver. Broen har været spærret for vejtrafik, og de tyske mandskabsvogne breder sig over hele kørebanen. Der var indrettet forsvarsstillinger ved begge ender af broen, og på hele brobanen var der krigen igennem posteret vagtposter. Alle tog skulle køre med tillukkede vinduer over broen. (Arkiv: W. E. Dancker-Jensen)