INGEN PARDONG FOR ANGIVERE

Angiverne er de mest gemene av alle krigsforbrytere. Ingen metode er for simpel for dem for å komme de frie norske organisasjonene inn på livet og så selge ofrene til Gestapo for judaspenger.

Nå praktiserer de en ny metode. I samråd med Gestapo kidnapper de «mistenkte nordmenn» på gaten og sperrer vedkommende inne i en kjeller. De sier til offeret at de er kommunister, og at de har tatt vare på ham for å skyte ham fordi han er angiver. For å rette på «misforståelsen» regner de at offeret skal oppgi forbindelser som kan gå god for ham. Så blir resten av oppgaven solgt til Gestapo.

Så snart vår illegale ledelse har beviser nok til å kunne navngi en angiver må dette være ensbetydende med dødsdom.

BØNDER!

Maten skal fram til den norske sivilbefolkningen.

Saboter de tyske rekvireringene!

Fra kommunikeene: «SABOTASJENATTEN» 23—24-11.

Aker mek. verksted.

På dette verftet ble senket eller alvorlig skadet skipstonnasje på i alt 25 500 tonn, hvorav et tankskip «Schleswig» på 16 000 t. og nyinnredet for transport av fanger. Samtlige skip var klar til å settes inn i fart. En tørrdokk, kapasitet 2 500 t. ble satt under vann ved å sprenge dokkporten. En stor kran, kapasitet 100 t. ble satt ut av drift. Kranen er den eneste i landet som tyskerne kan nytte til lossing og lasting av store tanks og grovt skyts. 2 mindre skip ble også ødelagt.

Nyland mek. verksted.

Her ble senket i alt 15 000 t., et av skipene var tyskerne istand til å slepe vekk før det sank. Den tilsiktede blokade ved å senke skipet inne blant verftsinnretningene ble dermed forhindret. I to mindre skip hvor det var plasert ladninger som ikke ble antendt, er ladningene fjernet.

Lilleström jernbanest.

2 stillverk ble sprengt i luften. Aksjonen ble heldig gjennomført tross sterk tysk bevoktning. På tross av alarm som ble gitt 13 og 4 min. før eksplosjonene, var det 2 mann av jernbanepersonalet som enten ikke har hørt «alarm» eller ikke tatt denne alvorlig, og som ble drept.

Alnabru jernbanest.

1 stillverk ble sprengt i luften. Den tyske bevoktningen var var ekstraordinær sterk 4 mann ved selve stillverket. Aksjonen ble gjennomført uten uhell av noe slag.

«Fram», Bygdøy alle 4.

Aksjonen ble her foretatt for å ødelegge tekn. utstyr for registreringen for arbeidsmobiliseringen o l. 1 mann drept og 5 såret av brannvesenets folk. Dette kunne ha vært unngått hvis brannvesenet hadde vært litt mindre hissige og tjenesteivrige.

NSB's lokomotivverksted på «Nyland» ved Grorud.

Aksjonen ble heldig gjennomført 29-11. Verkstedet har f. t. en mengde lokomotiver til rep. Driftstansen p. g. a. aksjonen skulle etter de oppl. som foreligger være ca. 3 mnd.

SABOTØREN

ORGAN FOR SABOTØRENES LANDSFORBUND

NR. 2 FEBRUAR 1945

Fallskjermen spennes på.

PARTISANKRIGEN ER BEGYNT I NORGE

Göteborg Handels och Sjøfartstidning 12. januar.

Norske soldater er overført fra England til Norge med fly.

De norske soldatene gikk umiddelbart igang med oppgaven å ødelegge de nord-sydgående jernbanene. Det rapporteres at disse jernbanelinjene som er uunnværlige for de tyske okkupasjonstroppene er gjort ubrukelige flere steder.

Hermed er partisankrigen begynt i Norge. Det er få land som byr så gode vilkår for denne form for krigføring som Norge. Landet er tynt befolket. Øde fjellstrekninger gir friskarene ypperlige tilfluktssteder. De kan plutselig overfalle fienden og forsvinne igjen like plutselig. Det er hardt å fange dem, ja omtrent umulig for de tyske soldatene. Nordmennene er vant til terrenget i landet. De er trenete skiløpere. Hvis uøvete skiløpere forviller seg opp i fjellene, har de ikke store muligheter for å komme levende fra eventyret.

Hvis ikke tyskerne kan nytte jernbanene for transportene sine, har de bare fartøyene å lite på for troppeforflytninger og tilførsel av mat og krigsmateriell. Men skipsfarten utsettes i stigende grad for angrep fra den britiske flåten og det britiske flyvåpnet. Forsyningene til soldatene av det de trenger for å berge seg i vintermørket der oppe blir uviss på grunn av partisankrigen. Det er vanskeligere effektivt å bevokte lange jernbanelinjer gjennom ødemarken enn å legge en sprengladning under en bru eller en jernbanefylling.

Partisanene får all mulig hjelp av befolkningen. De tyske undertrykkerne har til overflod fått erfare at nordmennene er stivsinnete og

FRA DEN NORSKE OVERKOMMANDO

Arbeidere: Beskytt ditt arbeidssted hvis tyskerne angriper det. Hjelp landsmenn hvis de av militære grunner må sette din fabrikk eller ditt verksted ut av drift. Vær førstemann til å følge parolen hvis norske eller allierte myndigheter eller Heimefrontledelsen oppfordrer til streik.
Forretningsfolk: Gjem så meget som mulig av lageret på et sikkert sted for å forhindre at det faller i tyskernes hender. Gjør det dere kan for å hjelpe sivilfolket med hemmelige fordelinger og forsyninger.
Offentlige tjenestemenn: Vær beredt til å utføre alle ordre som blir gitt av norske eller allierte myndigheter eller den norske Heimefrontledelsen.
Bønder: Gjem alle forsyninger og hold dem i reserve for den norske befolkning. Ta vel mot landsmenn, norske og allierte soldater som trenger deres hjelp. Husk at frigjøringen vil skape et øyeblikkelig forsyningsproblem som bare kan løses ved fullt samarbeid fra bøndenes side.
Husmødre: Vær gjestfri mot alle som kjemper mot tyskerne. Skjul dem og gi dem mat. Hvis det er mulig, begynn forberedelsene med en gang. Gjem litt holdbar mat hvis mulig.
Sjøfolk: Hjelp til med å beskytte båtene slik at de ikke blir senket av tyskerne. Hvis det er fare for beslagleggelser, må ventilene åpnes og viktige deler fjernes fra maskinene.
Ungdom: Slutt dere til heimefrontens rekker hvis dere blir bedt om det. Vær klar til å dele ut flyblad, gjøre sambandstjeneste og yte bistand til norske og allierte tropper. Kjenner du omegnen godt nok til å være vegviser? Pakk en ryggsekk med litt klær og mat slik at du kan være klar i løpet av kort tid.

Den Norske Overkommando.

JERNBANESABOTASJEN ER DANSKENES MEST EFFEKTIVE VÅPEN

Dansk Presse Tjeneste meddeler:

Natt etter natt smeller eksplosjonene på de jyllandske stambanene til tross for at de på de viktigste strekningene er bevoktet av tyske militærposter med 100 meters mellomrom. Jernbanesabotasjen i Danmark var fra først av som nålestikk mot okkupasjonsmakten, men den utviklet seg snart til å bli et viktig ledd i den militære kampen mot Tyskland. Det er forbindelsen med Norge som blir brutt når en bombe eksploderer på en jernbanelinje i Jylland Tyskerne har ikke tilstrekkelig tonnasje til å klare trafikken på Norge direkte mellom tyske og norske havner og etterat de tyske østersjøhavnene ble ødelagt ved flyangrep, er tyskerne blitt ytterligere avhengig av å kunne sende alt materiell og alle tropper om Aarhus eller Fredrikshavn. Fra det øyeblikk Sverige sa opp transittavtalen med Tyskland, har motstandsbevegelsen i Jylland bekjempet disse transportene i samarbeid med den allierte overkommando. Likesom det sommeren 1943 framfor alt var jernbanesabotasjen som irriterte tyskerne og førte til 29. august, så er det også nå jernbanesabotasjen som får tyskerne til å løpe amok — sprengningene av hele bydeler i provinsbyenes sentrum er bare en av de tyske motforholdsreglene. Selve jernbanesabotasjen har ikke tyskerne kunnet hindre.

Bare med noen korte pauser som ble beordret i samband med den strategiske situasjon, er jernbanesabotasjen blitt gjennomført uten stans siden sommeren 1943. Metodene har skiftet fra peridoe til periode.

Et tysk mottrekk.

Etter en togkatastrofe i Sønderjylland hvor mange vogner med tyske soldater ble avsporet eller kjørte inn i hverandre grep tyskerne til systemet med såkalt «minesveiping». Fanger av motstandsbevegelsens folk ble plasert sammenlenket i den første vognen, oftest en vanlig godsvogn med litt halm pa gulvet. 14 dager etter hverandre måtte disse «minesveipere» følge de tyske togene. Etter vognen de var plasert i fulgte fire-fem tomme vogner, og først deretter turde tyskerne sette seg i en jernbanevogn. Fra tysk hold ble det gitt klar beskjed om at fangene ble drept hvis de overlevet en eksplosjon under toget.

Taktikken forandres.

På grunn av de tyske forholdsreglenr forandret motstandsbevegelsen taktikken sin. En gikk over til aksjoner mot skiftespor, signalanlegg o. l. på jernbanestasjonene. Som eks. kan nevne aksjonen nylig mot Fredricias jernbanestasjon. Mellom kl. 4,30 og 5.20 om morgenen inntraff ialt 15 kraftige eksplosjoner. Et titall av de viktigste sporskiftene. to stillverk og stasjonens store vanncisterne ble sprengt. Like omfattende aksjoner ble gjennomført i Randers og Aarhus. Fredricia var Danmarks mest moderne jernbanestasjon som ble bygd samtidig med broen over Lillebelt. Den er landets største rangerstasjon nest etter København, og sabotørenes aksjon betød at en for resten av krigen må lose togene gjennom sporsystemet og skifte vogner etter gammeldags tidsspillende metoder.

Ved en rekke stasjoner er vanncisternene som forsyner lokomotivene med vann blitt ødelagt. En kan skaffe lokomotivene vann fra byenes vanlige vannledning uten større vansker, men i vanncisternene ble det samlet opp særlig bløtt og renset vann så avsettingen av kjelestein skulle bli minst mulig. Sabotasjen mot cisternene fører til at en langt oftere må se over lokomotivene.

Flere ganger har sabotørene forårsaket større trafikkstans ved å blokere lokomotivstallene. En har kjørt ut lokomotivene og latt dem styrtened i gravene ved vendeskivene.

Jernbanesabotasjen settes ofte inn i nærheten av et trafikknutepunkt. Aarhus har således to ganger vært fullstendig avskåret fra forbindelse med omverdenen — fem linjer var blokert samtidig.

Reparasjoner blir stadig vanskeligere.

De danske sporveier har brukt opp store deler av reparasjonsmateriellet sitt, og tyskerne har ikke kunnet levere noe sjøl. Det er karakteristisk at tyske arbeidskolonner for kort tid siden måtte bryte opp et sidespor på Svenstrup st. sør for Aalborg for å skaffe skinner til visse reparasjonsarbeider.

Mens fabrikksabotasjen kommer til å minke ettersom krigens avslutning nærmer seg — det kommer jo en dag da sjøl rustningsfabrikkenes produksjon ikke får noen militær betydning fordi de ikke rekker å komme til anvendelse — så kommer sabotasjen mot den tyske trafikken til å tilta og fortsette til siste slutt. Under invasjonen i Normandie lyktes det sabotørene i Jylland å hefte en hel tysk divisjon en uke. Jernbanesabotasjen har derfor mer enn noen annen form for aktiv dansk motstand betydning for de alliertes krigføring.

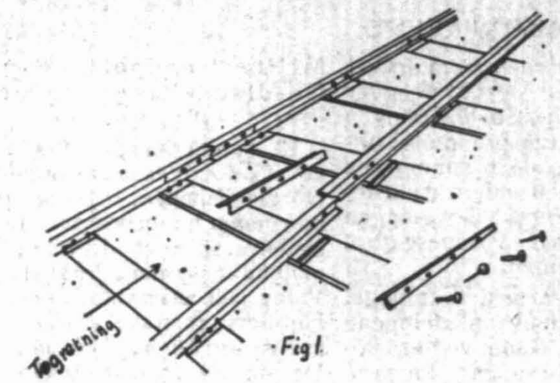
stridbare. Det har ikke lykkes å knekke den norske motstanden de fem åra okkupasjonen har vart. Det norske folket har holdt ut lange, mørke år hvor befrielsen syntes så fjern at et mindre motstandsdyktig folk ville ha falt for fristelsen til å anse enhver motstand meningsløs. Tross påkjenninger av alle slag har norske menn og kvinner, ja barn også bevart kraften sin og ikke falt til fote. De som har gått undertrykkerne til hånde er utstøtt av folket. De er dømt til undergang. Quislingene bærer forredermerket og kommer til å dele den skjebne som tilkommer slike.

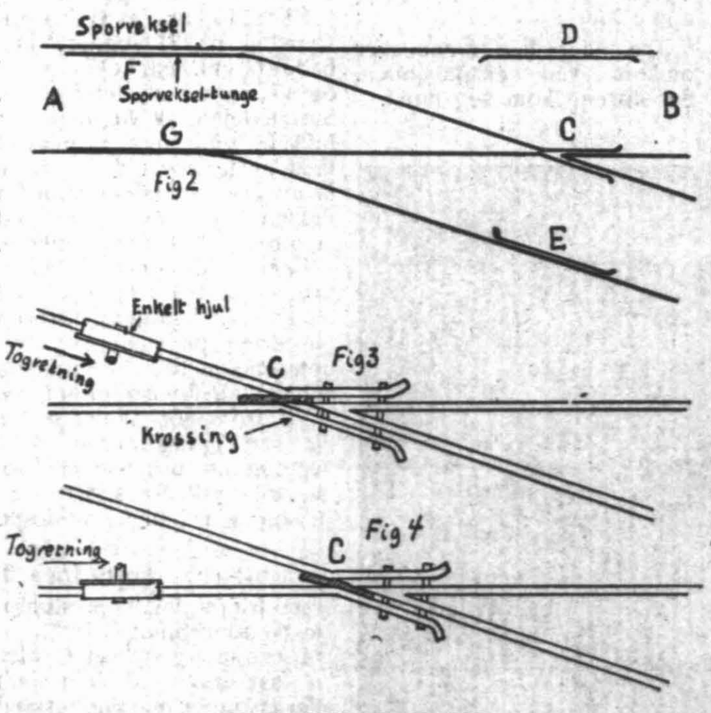
En kan ikke forutsi hvordan den nå innledete partisankrig vil utvikle seg. Bare ett er klart for alle som har fulgt med i utviklingen i landene som er befridd fra den tyske okkupasjonen, at partisankrigen volder stor skade for overfallsmennene. Desto lenger vekk fra heimlandet de fremmede besettelsestroppene befinner seg, desto mer lider de under friskarenes angrep. Overfallsmennene føler seg ikke trygge noe sted eller til noen tid. De får aldri puste ut. Dette undergraver nervene deres. De mister kontrollen over seg sjøl.

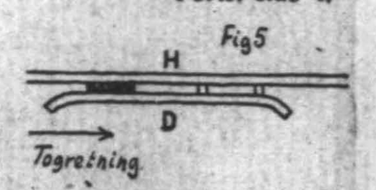
Nå er Norge meget isolert fra Tyskland. Den tyske krigsmakten kan ikke lenger ferdes i komfortable svenske vogner mellom Norge og Tyskland. Forbindelsen over havet blir stadig mer usikker.

Partisanene er ikke den eneste trusselen mot den tyske okkupasjonsstyrken. Russiske tropper står i det nordligste Norge. Et område der oppe er renset for tyskere. Så snart det er mulig vil de trenge sørover. Muligens kan en også vente landsettinger på kysten. Partisanene betyr mye for at slike operasjoner skal lykkes. De kan ødelegge tyskernes forsøk på å sperre vegen for russerne og deres forsøk på å hindre landsettingsforsøk.

Overføringen av de norske styrkene til heimlandet er opptakten til Norges befrielse.







JERNBANESABOTASJE

Hovedslagene retter vi idag mot de tyske transportene. Hver mann må derfor ha best mulig kjennskap til de mest sårbare punktene for transportmateriellet. I 3 artikler kommer vi til å behandle jernbanesabotasjen.

Avsporing.

Avsporingen har 2 formål:
1. Trafikkforstyrrelser som forsinker de tyske transportene.
2. Ødeleggelse av tyskernes transportmateriell.

Avsporings-steder.

For sperring av trafikken er det mest hensiktsmessig å foreta avsporingen i tunneller eller skjæringer.

For ødeleggelse av et tog utføres avsporingen best på en høy fylling eller foran en bro slik at lokomotivet trekker med seg toget ned i avgrunnen.

Hvor det løper flere parallelle spor, planlegges avsporingen slik at flest mulig spor blir blokert.

A. Sporforskyvinger.

(Fig. 1.) Må lykkes hvis det ikke blir oppdaget før toget passerer.

Verktøy (spett og skiftenøkkel) kan en finne i enhver banevokterbu.

En kan dempe støyen fra arbeidet ved å vikle tøy om verktøyet eller skinnenes skruehoder.

B. Ødeleggelse av sporveksler.

På fig. 2 er pensen «spiss-

Forts. side 4.

200 tonn tysk smøreolje ødelagt!

Mangelen på smøreolje er idag katastrofal for tyskerne. Hver liter de mister forkorter krigen.

Tirsdag 23. januar rettet norske sabotører et effektivt slag mot et av tyskernes største smøreoljedepoter i Norge. Ved 15 tiden fant det sted to voldsomme eksplosioner i Shellhuset i Schwendsens gate 3 i Oslo Rutene sprang i alle nabogårdene, og det brøt ut en voldsom brann slik at også nabogarden var i lys lue i løpet av 5 minutter. Årsaken til at brannen bredte seg til denne leiegården var at det var lagret langt større mengder bensin og olje i Shellbygningen enn tillatt etter brannforskriftene. De solide brannmurene raste sammen under eksplosjonen slik at også bakbygningen til Waldemar Thranesgate 2 styrtet sammen.

Slukningsarbeidet var meget vanskelig idet vannledningene i gaten ble skadet ved eksplosjonen. Brannen fortsatte flere dager, og ialt gikk om lag 200 tonn tysk smøreolje opp i luer.

Tre eller fire mennesker omkom ved eksplosjonen. Sabotørene kom seg unna.

Militærtransportene på Nordlandsbanen lammet 6 døgn.

13. januar ble det utført en vellykket sabotasjeaksjon mot Nordlandsbanen. Tidlig på morgenen ble broen over Jørstadelva sprengt. Den ligger mellom stasjonene Jørstad og Valøy ved Snåsavatn. Smellet ble hørt av tyske vaktposter ved en bro om lag 7 km. borte. De slo ikke alarm og ble et par dager senere dømt til døden av tysk krigsrett.

Kl 8,20 kom et tysk transporttog på 31 vogner. Det hadde 60 km. fart. Lokomotivet og 17 vogner styrtet i elven. Størstedelen av vognene var lukkete godsvogner fullastet med hester og soldater. Bare få av disse soldatene kom fra det med livet, en regner med at om lag 100 mann omkom.

Begge de norske kondukt-ørene på toget kom fra det med livet. Lokomotivføreren ble drept på stedet, og fyrbøteren kom så sterkt til skade at han døde noen døgn senere.

Til tross for at det straks ble satt igang arbeid med bygging av provisorisk bro, ble all tysk transport over strekningen blokert 6 døgn.

---

ernb.sab. Forts. fra s. 3.

«kjørt» fra retning A og «stumpkjørt» fra retning B.

I krossing-stykket C kiler en fast lasker (2 eller fler) eller en annen metallgjenstand i en spisskjørt sporveksler på skrå over den retningen pensen er innstilt. (Fig. 3 og 4.)

Oftest er pensen forsynt med «motskinner» (E og D, fig. 2). I dette tilfelle kiler en fast en liknende gjenstand mellom motskinnen og hjulskinnen slik at toget når dette før det når hovedavsporingen C. (Ved D på fig. 2 hvis pensen står på «rett fram», og ved E hvis pensen står på «kurve».)

Hensikten er å få det ytre hjulet over motskinnen som ellers ville holde det på sporet.

Gjenstanden skal ligge an mot mellomstykket H (fig. 5) for ikke å bli forskjøvet av hjulet.

SABOTØREN

ORGAN FOR SABOTØRENES LANDSFORBUND

NR. 3 MARS 1945

FRA DEN NORSKE OVERKOMMANDO

Gi opplysninger av militær betydning til frigjøringstroppene.

Hvis norske og allierte tropper kommer til å kjempe på norsk jord i videre utstrekning, vil de sikkert ha med seg gode opplysninger om de tyske troppenes stillinger, men det kan være forandringer og detaljer i tyskernes militære forberedelser som de ikke kjenner til. Jo flere pålitelige opplysninger den allierte staben får, jo hurtigere og sikrere vil frigjøringen av landet foregå. Her må alle hjelpe til. Alle må være klar til å avgi rapport om lokale forhold. Gjenta ikke rykter, bare kjennsgjerninger som er sett og stedfestet.

Opplysninger som de allierte vil trenge:

Tyske troppeavdelinger:

Antall tropper som befant seg i din by eller i ditt distrikt? Hvor lå stabens hovedkvarter? Hvilken enhet hørte troppene til? Har du lagt merke til noen høyere offiserer? I hvilken retning dro troppene? Vet du hvor de holder til?

Tyske befestninger:

Hvor ligger flyplasser, bunkers, mitraljøsereder, utkikksposter, luftvernstillinger, minelagte områder (hvor store er de. og hvor kan man passere dem?)?

Transport:

Hvilke veier, gater eller broer er sperret? Hvilke er åpne for trafikk? Veienes og broenes bæreevne? Er broene underminert eller bevoktet? Hvilke deler av jernbanelinjen er bevoktet? Hvor store vaktstyrker? Vassdrag: Deres dybde og bunnforhold? Hvor går tyske telefonledninger? Hvor er tyske telefon- og telegrafstasjoner?

Havner og skip:

Hvilke skip ligger på havnen? Lasteskip eller krigsskip? Deres last, bestykning? Er havnen minelagt? Hvor? Hvor sterkt bevoktet?

Feller:

Når tyskerne trekker seg tilbake, legger de gjerne ut feller etter seg. De eksploderer når en rører ved et dørhåndtak, et vindu, en brostein eller liknende som utløsermekanismen kan være i forbindelse med. Pass nøye på om slike feller blir plasert i din by eller ditt distrikt.

Alle må hjelpe til med å spre pålitelige opplysninger. Den fri presse må ha så meget hjelp som mulig for å fortsette sitt gode arbeid.

Den norske overkommando.

BØNDER!

Maten skal fram til den norske sivilbefolkningen.

Saboter de tyske rekvireringene.