

«Aftonbladets» korrespondent i Strömstad forteller etter at alle båtene hadde ankret opp på havna der at bukserbåtene hadde forlatt norsk farvann etter ordre fra den norske regjering i London. Man hadde fått rede på at tyskerne tenkte å anvende fartøyene til å buksere store prammer med krigsmateriell og mannskap fra Norge til Tyskland. Dette måtte forhindre, og fra London gikk det ordre til de norske patriotene om å sette seg i forbindelse med skuteskipperne.

På grensen mellom det norske og svenske farvann oppe ved Svinesundfraktene møttes ialt 15 bukserbåter, men da to av disse ikke hadde kull, besluttet man å senke dem. Bunnventilene ble åpnet og båtene forsvant i dypet. De 12 båtene som er kommet fram til Sverige skal føres sydover til et mere unnagjemt sted på Båhuskysten.

«Aftonbladets» korrespondent i Uddevalla har snakket med noen av skuteskipperne. De forteller at de ikke fikk noen anledning til å si farvel til sine familier. Et par av skipperne mente at det godt kunne vært gitt dem et lite forvarsel, slik at de kunne ha skaffet bedre forråd og brensel ombord. Men det hele var en svær affære, og selv den aller minste uforsiktighet kunne få hele planen til å gå i vasken.

Noen av båtene slapp opp for brensel underveis og ble tatt på slep av andre. Under turen fram til Strömstad møtte man et tysk vaktfartøy, og man fryktet at det skulle komme nærmere for å undersøke. I så fall var man beredt til å kjøre rett på tyskerne. Men det viste ingen interesse for flotiljen.

#### BRITISK MARINEEKSPERT OM DEN DJERVE DÅD

Evakueringen av tyske tropper sinket og hindret

«Daily Telegraphs» sjomili-

tære medarbeider, marinekaptein Kenneth Edwards, skriver om de norske kommandotroppers bedrift ved å ta slepebåtene i Fredrikstad: Det er ikke tvil om at disse operasjoner, som berøvet tyskerne et dusin slepebåter, var godt og omhyggelig planlagt slik at det rammet tyskerne hvor det smertet mest. For slepebåter er nødvendige i havner som Fredrikstad.

Kapteinen minner samtidig om de tap av krigsskip og transportskip som tyskerne har lidt langs norskekysten under de mange angrep med krigsskip og fly. Han nevner i denne forbindelse de tokter som den norske marines lette sjøstridskrefter har gjort på norskekysten. Så mange skip er senket at tyskerne er kommet opp i en situasjon da de neppe kan tenke seg å evakuere Norge uten ved hjelp av lektere og slepebåter. Og det er kanskje en av årsakene til at de har trukket sammen så mange slepebåter i havnene i Sør-Norge.

Tyskerne trenger hardt alle tropper de kan skrape sammen, og man har sett beviser nok på at de tyske divisjoner i Norge er trukket sørover for å forsvare Tyskland. Kapteinen slutter med å konstatere at de norske kommandotroppers djerne bedrift med å ta slepebåtene vil sinke den tyske troppetransport til Danmark og bidra til at de tyske divisjoner blir strandet langt borte fra frontene i Tyskland.

**K o m m a n d o t r o p p e n e  
v e n d e r t i l b a k e t i l  
N o r g e .**

Samme blads korrespondent i Stockholm melder at kommandoguttene tok båtene til Strömstad og gikk så med en fiskebåt tilbake til Norge idet de tørt bemerket at der var det mer å gjøre.

Fiskebåten deres ledet slepebåtene nedover fjorden til

Strömstad, men da man var like utenfor havnen, gikk båten fra slepebåt til slepebåt og tok ombord prisemannskapet. En av mannskapet på en taubåt spurte om det ikke var risikabelt å vende tilbake til Norge, men fikk det svar at nye oppgaver ventet. Og så satte fiskebåten kurs for Norge idet en svensk oppsynsbåt kom ut og eskorterte slepebåtene inn til Strömstad for å bli internert. Mannskapene på slepebåtene, ialt 60 nordmenn, er foreløbig internert, men korrespondenten erfarer at de senere vil få lov til å slutte seg til de norske politistyrker i Sverige.

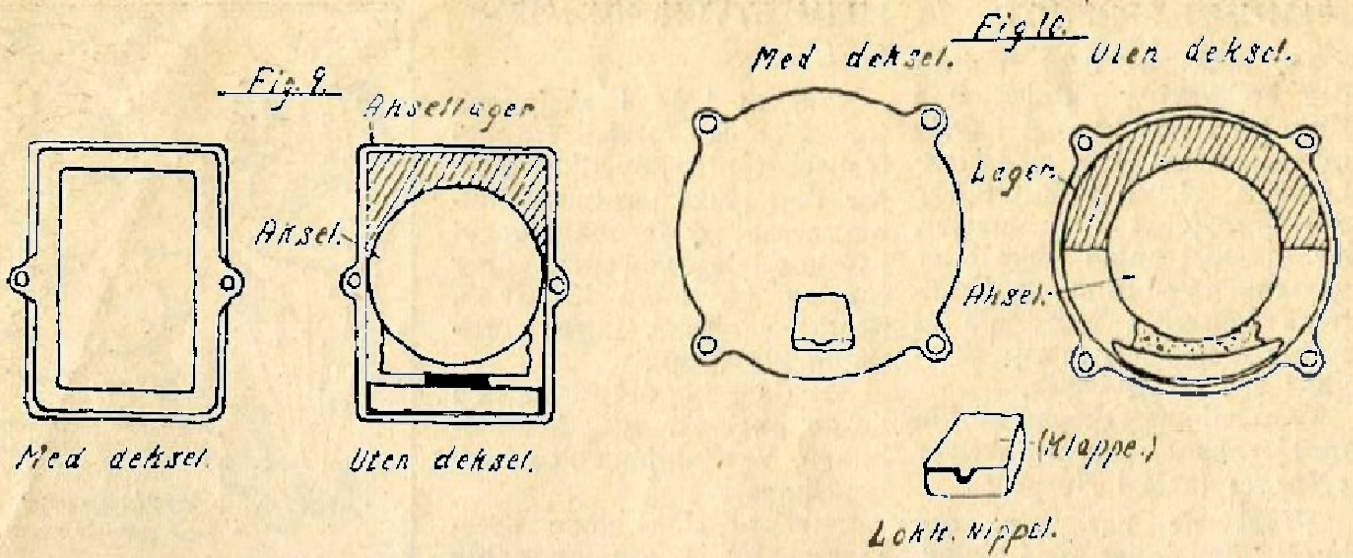
Korrespondenten konstaterer også at det er et hardt slag for tyskerne å miste disse taubåtene. Flere tyske lastebåter ligger fremdeles i Fredrikstad med dampen oppe og venter på å bli slept ut.

«Kronikken» skriver i sitt nr. av 8-3-1945:

**Viktig resultat av RAFs  
Horten-angrep og sabotasjen  
mot Akers mek.**

Under RAFs flotte angrep mot Horten i forrige uke ble marinens store flytekran ødelagt. Tyskerne brukte denne kranen bl. a. til å losse lokomotiver i Moss, lokomotiver som tyskerne bragte hit opp for å påskynde troppeevakueringen fra Norge.

Under sabotasjen mot Akers Mek. Verksted i høst ble også verkstedets kjempekran ødelagt. Ved siden av kranen i Horten var det den eneste kran i Sørnorge som kan løfte så tunge kolli som de tyske lokomotiver. Resultat: Tyskerne får ikke sine lokomotiver i land, og utenfor Moss ligger 9000-tonneren «Pommern» med sin verdifulle last. Må den vende tilbake til Tyskland?



**SKIFTETOMTER**

Det er viktig å angripe alle slags vogner, men godsvognene fortjener spesiell oppmerksomhet.

**Aksellagerbokser**

Da det fins flere forskjellige typer, kan det ikke gis nøyaktige anvisninger.

Hovedhensikten er å frata akselen sin smøring, for å forårsake gnissing slik at lagrene går «varme».

**Hovedformer av lagerbokser:**

- a) Åpne bokser: Dekselet må fjernes og olje etterfylles (fig. 9).
- b) Lukkede bokser: Dekselet blir bare tatt av ved etterprøving. Olje blir etterfylt gjennom lokk i dekselet (fig. 10).

**Metoder for a) og b) og liknende typer:**

- 1) Man fjerner smøreullen.
- 2) Man fester smøreullstøtteskuffen slik at ullen ikke berører akselen. Metode 1) og 2) vil bevirke at lageret løper varmt allerede etter få kilometer.
- 3) Man skjærer av smørevæken over oljeholderen.

- 4) Man tapper ut olje ved hjelp av pumpe. Metode 3) og 4) forårsaker først etter flere hundre kilometer at lageret løper varmt.

Ved bremsing blir pulveret suget inn i flere vogner i begge retninger slik at det blir vanskelig å nytte styreventilen. Skaden utvider seg til ytterligere flere vogner som senere blir koblet til den første skadete vognen.

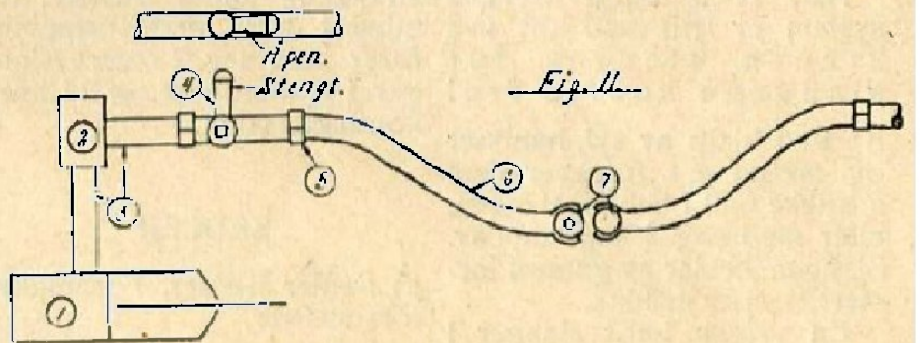
**TRYKKLUFTBREMSER**

- a) Man skrur igjen avstengningskranen til to sammenkoblede vogner, og slangekoblingen åpnes ved å heves: Man putter en håndfull slipepulver (karborundum, korundum e.l.) inn i begge slangeåpningene. Koblingen blir igjen lukket og kranen åpnet. (Det beste resultat oppnår en ved en like blanding av grovt og fint pulver.)

Det er følgelig tilrådelig å putte pulveret inn i avstander av 10--12 vogner. Når toget er rangert kjøreklart, skal pulveret i det minste anvendes på et av stedene i nærheten av lokomotivet, slik at pulveret blir suget inn i lokomotivets bremsemekanisme.

I stedet for slipepulver kan en også nytte tørr sand, grus, betongstøv o. s. v., men virkningen av dette er langsommere og mindre.

**Skjematisk framstilling av bremsesystemet på en jernbancvogn.**



- 1 Bremsesylinder med stem-pel.
- 2 Styreventil.
- 3 Bremsledning.
- 4 Avstengningskran.
- 5 Mutter.
- 6 Gummislange.
- 7 Slangekobling.