U. B. BERGEN
Ms. 16/1.61

SABOTØREN
ORGAN FOR SABOTØRENES LANDSFORBUND

NR. 4 APRIL 1945

EN SJØMANNSBRAGD

Da en bergingsbät og 11 slepebåter ble kapret av norske patrioter.

Torsdag 8. februar utførte norske sjøgutter en dristig dåd. Midt for nesen på tyskerne kapret de samtlige slepebåter i Fredrikstad og bergingsbåten «Uredd» i Moss.

«Norsk Tidend» skriver:

«Kuppet som hører til de dristigste som er utført av norske styrker ble hundre prosent vellykket.»

Kl. halv åtte om morgenen entret kommando-gutter den første av slepebåtene som da skulle ut og slepe skyteskiver for tyskerne. De tvang besetningen til å manøvrere under deres kommando. Hele dagen slepte båten skyteskiver for tyskerne, men da det mørknet satte den kurs mot Sverige. Den møtte da sammen med resten av slepebåtene fra Fredrikstad som i mellomtiden var blitt bordet av den øvrige kommandostyrken.

Til tross for at havnen i Fredrikstad er sterkt bevoktet med tyske vaktposter langs hele kaien og ombord på skipene, lyktes det guttene å komme ombord på samtlige båter og tvinge besetningen til å lystre sine ordre uten at tyskerne fattet den ringeste mistanke.

Mellom kl. 15,30 og 17 dampet den ene båten etter den andre ut fra Fredrikstad. Noen hadde prammer og lektere på slep som de trakk med seg utover helt til det mørknet før de slapp dem, andre gikk uten slep.

Samtidig ble bergingsbåten «Uredd» kapret i Moss idet den skulle ut og berge «Donau» som har ligget sunket i Drøbakksundet siden juletider.

«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 forhindres, 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 Svinesundtraktene 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» sjømilitære 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 djerve bedrift med å ta slepebåtene vil sinke den tyske troppetransporten til Danmark og bidra til at de tyske divisjoner blir strandet langt borte fra frontene i Tyskland.

Kommandotroppene vender tilbake til Norge.

Samme blads korrespondent i Stockholm melder at kommando-guttene 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.

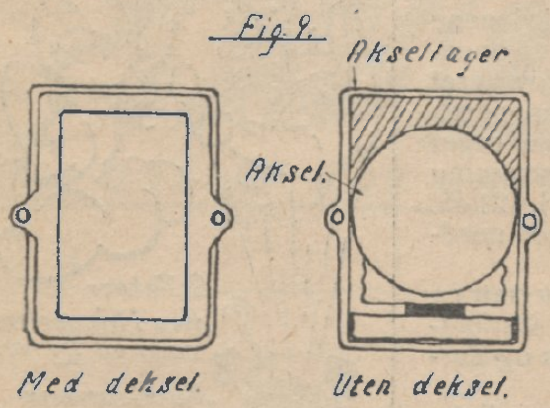
Korrespondenten konstaterer også at det er et hardt slag for tyskerne å miste disse taubåtene. Flere tyske lastebåter ligger fremdeles i Fredrikstad med dampen oppe og venter på å bli slept ut.

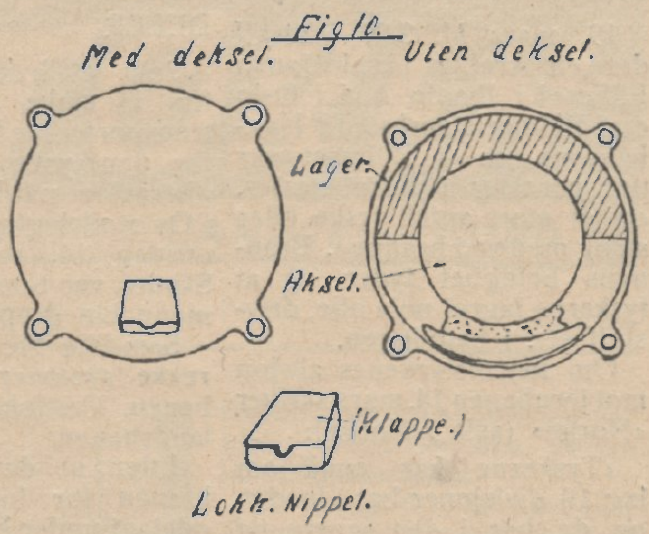
«Kronikken» skriver i sitt nr. av 8-3-1945:

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 påskynne 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.

A. Aksellagerbokser.

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

Hovedhensikten er å frata akselen sin smørning, 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 smøreullstøttefæren slik at ullen ikke berører akselen. Metode 1) og 2) vil bevirke at lageret løper varmt allerede etter få kilometer.
3) Man skjærer av smøreveken over oljedeholderen.
4) Man tapper ut olje ved hjelp av pumpe. Metode 3) og 4) forårsaker først etter flere hundre kilometer at lageret løper varmt.

TRYKKLUFTBREMSER

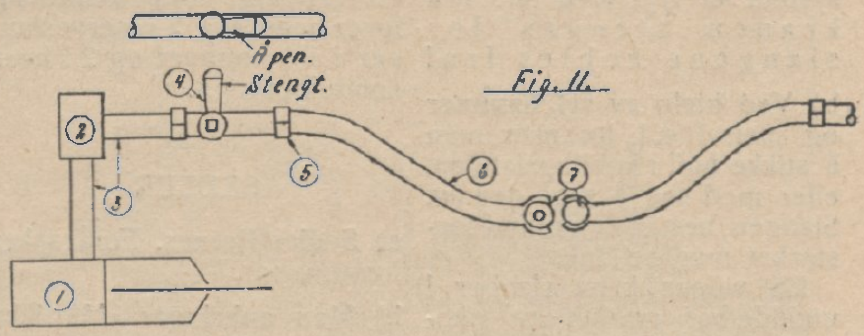
a) Man skrur igjen avstengningskranen til to sammenkoblede vogner, og slangekoblingen åpnes ved å heves: Man putter en håndfull slipepulver (karborundum, korundum e. l.) inn i begge slangeåpningene. Koblingen blir igjen lukket og kranen åpnet. (Det beste resultat oppnår en ved en like blanding av grovt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

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.

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 jernbanevogn.



1 Bremsesylinder med stempel.
2 Styreventil.
3 Bremseledning.
4. Avstengningskran.
5 Mutter.
6 Gummislange.
7 Slangekobling.

BILHUSET SPRENGT

19. mars kl. 3.20 inntraff det en kraftig eksplosjon i Bilhuset i Bygdø Allé i Oslo og i Bilhusets verksted i Haxhausens gt. I Bilhuset var det garasjer i flere etasjer, og et stort antall tyske biler strøk med ved brannen. Brannens heftighet tyder på at tyskerne lagret mye olje, drivstoff etc. i bygningen.

Om heimestyrkenes aksjon mot jernbanen 14. mars skriver «Norge» (avis i Norge):

«Tyskerne har ennå om lag 10 divisjoner her i landet, og de har i den senere tid gjort store anstrengelser for å flytte dem sørover til sitt eget land hvor de trenges bedre. Disse transportene har særlig gått fra Moss, Fredrikstad, Larvik og Arendal og er altså nettopp avhengig av de tre banene angrepet ble rettet mot.

Det er ikke til å unngå at disse angrepene mot tyske kommunikasjoner også vil medføre ulemper for oss, men når en ser hvor innbitt tyskerne forsvarer seg i Tyskland til tross for at de ikke har et fnugg av sjangse, er det helt klart at hver eneste forsinkelse av tyske tog har stor betydning for krigens varighet. Hver eneste tysk soldat som ikke kommer fram til fronten i tide betyr at freden kommer før.

HEIMESTYRKENE MEDDELER

Som et ledd i aksjonene for å sinke tyske troppetransporter ble hovedkvarteret for den tyske jernbaneadministrasjon på Jernbanetorget i Oslo ødelagt ved sprengning onsdag 14. mars kl. 21,45. Skaden var total. Ingen nordmenn ble drept.

Samtidig ble det foretatt en rekke aksjoner mot Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Etter at den store flytekranen for lokomotiver ble ødelagt under bombeangrepet mot Horten hentet tyskerne opp en ny kran fra Moss hvor det lå en båt lastet med lokomotiver og ventet. Kranen kom 9 mars og ble senket 10. mars om kvellen.

Onsdag 14. mars om formiddagen hentet en patrulje fra Heimestyrkene arkivet for Borgervakten i Folkets Hus i Oslo.

DOLKESTØT I RYGGEN

I Bærum har en rekke «jøssinger» underskrevet en tysk erklæring om at de tar avstand fra sabotasjen. Underskrivingen er niddingsverk mot Norge. Dette må ikke lykkes for fienden andre steder i landet.

I fuktig vær har pulveret lett for å klumpe seg i ventilen. For å påskynne dette blander man støv og lo i pulveret.

NB! Hvis togets bremsesystem er fyllt med luft må kranen stenges før slangene kobles fra!

b) Ved hjelp av syl, hammer og meisel e. l forsøker man å stikke hull i koblingslangen, eller med sag å sage den av. Slangen består av gummi forsterket med seilduk.

En velger helst slanger i umiddelbar nærhet av lokomotivet til et kjøreferdig rangert tog, da de beskadigede vognene må transporteres bort før toget kan gå.

Beskadigelse av brenneslanger i stort omfang forårsaker forhindringer og trafikkforsinkelser.

Ved anvendelse av metode b) må en bearbeide et tilstrekkelig antall slanger, da ethvert tog forskriftsmessig fører med seg 2 reserveslanger i lokomotivet og 2 i hver konduktørvogn.

SEDLER

a) Sedler fjernes. Forårsaker forsinkelser.

b) Man anbringer «Må ikke lastes»-sedler på vogner som er istand. Skadens art må på denslags sedler angis slik at skaden ikke alt for lett kan kontrolleres av folkene.

c) Man fjerner påskrifter som «Kan lett knuses», «Farlig», «Sprengstoff» for å forårsake skader ved uaktsom behandling.

Bemerkning.

Forandring eller forbytting av sedler krever e. nøye stedlig driftskjennskap og et forråd av blanke sedler. Man nytter ethvert høve til å rive av varesedler især på militærgods.

SIGNAL- OG TELEGRAFLEDNINGER

Avkapping og beskadigelse av signal- og telegrafledninger i større omfang forårsaker betydelige forsinkelser.