

XVII. Særlige Forhold under Besættelsen

Sabotagen paa Statsbanernes Omraader

SABOTAGE, dette Ord, som den danske Befolkning kun sjældent havde haft Anledning til at bruge før 9. April 1940, fik i Besættelsesaarene en Aktualitet, hvortil de mange Ødelæggelser og Beskadigelser af Statsbanernes Spor, Stationsanlæg, rullende Materiel m. m. i høj Grad bidrog. Jernbanesabotagen blev lidt efter lidt af et saadant Omfang og af en saadan Karakter, at de tyske Transportmyndigheder i Besættelsesperiodens sidste Maaneder faktisk stod magtesløse over for dette »Uvæsen« og kun havde den Udvej at lade Militærtransporterne foregaa ad Landevej i Stedet for den oprindelig bestemte Skinnevej. Jernbanesabotagen var i Besættelsesperiodens 3 første Aar ret famlende og ikke af nævneværdigt Omfang, men efterhaanden som Sabotørerne kom under kyndig Ledelse og fik den fornødne Rutine, blev Jernbanesabotagen det Vaaben, som Gang paa Gang ødelagde eller forsinkede Tyskernes Transportplaner, hvilket meget ofte resulterede i, at tyske Tropper og Materiel fra Danmark ikke kunde indgaa i de Troppeformationer, som oprindelig var planlagt. At tysk Krigs- og Jernbanemateriel var Sabotørernes fornemste Maal var jo givet, men Sabotagen kunde ikke indskrænkes hertil, men maatte nødvendigvis i langt større Udstrækning ramme danske Anlæg, der endnu i lang Tid vil være mærket af disse Krigens Gerninger.

Den første Jernbanesabotage af Betydning fandt Sted den 6. November 1942 ved Espergærde, hvor Laskerne i et Skinnestød var fjernet og den ene Skinneende bøjet ind mod Spormidten. Et Særtog med en Del tyske Godsvogne forulykkede, idet Lokomotivet væltede og 3 Godsvogne afsporede. Denne Form for Sabotage, hvis Udførelse tog ret lang Tid og krævede ret svært Værktøj, blev senere kun anvendt i et enkelt Tilfælde, nemlig den 23. August 1943 mellem Indkørselssignalet og Indgangssporskiftet i nordre Ende af Aulum Station, hvor Lasker og Bolte var fjernet fra en i en Kurve liggende Skinne. Godstog Nr. 2704's Lokomotiv blev afsporet og væltede ned ad en Dæmning, 1 Personvogn blev knust og 7 Godsvogne væltede.

Sabotagen paa Skinnerne udførtes i øvrigt ved Hjælp af tidsindstillede Sprængladninger, der snart anbragtes tæt op mod Skinnekroppen mellem Skinnens Hoved og Fod, snart under Skinnerne eller Svellerne, hvorved Skinner og Sveller blev løftet op af Ballasten. Endelig anvendtes ogsaa Bomber, der var konstrueret saaledes, at Eksplosionen først fandt Sted nogen Tid efter, at Lokomotivets forreste Hjul havde indvirket paa en til Bomben anbragt Lunte. At denne Konstruktion var af den rette Virkning, viste en Sabotage paa Strækningen Farris-Vamdrup mod Godstog Nr. 2985 den 28. Marts 1945. Toget bestod af 45 Godsvogne og 1 Personvogn, der var indrangeret som 10. Vogn fra Lokomotivet. Godsvognene indeholdt med faa Undtagelser Militær-gods, og i Personvognen befandt sig 30 rejsende, der netop var løsladt fra Frøslev-

lejren. Lokomotivet og de første 13 Vogne slap over inden Sprængningen fandt Sted, hvorimod de følgende 11 Vogne afsporede og 6 af disse væltede. Disse Bomber reducerede Faren for Lokomotivpersonalet og for de Gidsler fra Frøslevlejren — de saakaldte »Ministrygere« —, der en kort Periode kørte i tyske Militærtog i Vogne, der skulde indrangeres umiddelbart op til Lokomotivet. Dette tyske Krav, der blev stillet for at imødegaa den stadig tiltagende Jernbanesabotage, førte lykkeligvis ikke til Ulykke for vore Landsmænd, hvilket vel bl. a. ogsaa skyldtes, at Sabotørerne var vidende om, naar et Tog medførte disse Gidseltransporter.

Som Eksempel paa Omfanget af en enkelt Sabotageaktion kan nævnes Sprængning af Sporet mellem Holsted og Gørding den 27. Februar 1945. Ved denne Lejlighed blev 300 m Bane ødelagt, idet der inden for denne Strækning fandtes 58 Sprængningssteder og ikke mindre end 31 Skinner af Type V maatte udveksles.

Den 20. April 1945 viser det største Antal ødelagte Skinner paa et enkelt Døgn, nemlig 355, deraf 86 paa det 8,3 km lange Banestykke Tvis-Aulum paa Banelinien fra Holstebro til Vejle.

Hensigten med Skinnesprængningerne var ikke alene Driftens Indstilling paa det paagældende Spor, men ogsaa Afsporing og Ødelæggelse af Materialet, hvilket navnlig tog Sigte paa de tyske Militærtog. Det sidste lykkedes ikke altid, idet Togene paa ganske uforstaaelig Maade af og til slap over Sprængningsstedet uden at afspore. Et typisk Eksempel herpaa fandt Sted den 24. Juni 1944 mellem Hørning og Stilling, hvor et Godstog, bestaaende af Lokomotiv og 11 Vogne, klarede et Hul paa 1,96 m's Længde i den indre Skinnestreg i en Kurve, hvor tillige 4 Bøgesveller var ødelagt ved Sprængningen, deraf de 3 fuldstændig pulveriseret.

Sabotageaktionerne, der som Regel foregik i Nattens Mulm og Mørke, var enervevende Oplevelser for Statsbanernes Personale og gav ofte en god Belæring om tysk Mentalitet. Som et slaaende Eksempel herpaa kan nævnes, hvorledes den tyske øverstbefalende i Danmark, General Lindemanns Inspektionsrejse Natten mellem den 22. og 23. Februar 1945 forløb. Efter endt Inspektion af Befæstningsanlæggene ved Hanstholm skulde Generalen med sin Stab med Særtog fra Thisted til Silkeborg. Da Særtoget var mellem Struer og Hjerm, eksploderede 6 Bomber under Maskinens Tender. Toget, der bestod af 6 Vogne, kom over Sprængningsstedet med Undtagelse af den bageste Vogn, der afsporede med 2 Hjulsæt. Der blev naturligvis stor Opstandelse, Skuddene knaldede i den mørke Vinternat, og Generalens Stemme tordnede fra Vinduet i hans Salonvogn med Ordre til de forvirrede Vagtposter, og den Tilstand, hvori han befandt sig, blev af hans Officerer betegnet som hvidglødende Raseri. Fra Togets Radiovogn rekvireredes militær Assistance fra de nærmeste Garnisoner, og i Løbet af kort Tid var det omliggende Terræn spækket med Maskingeværreder, medens Marker og Grøfter blev eftersøgt med Projektørlys. Generalens Tog skulde altid i Overensstemmelse med Krav fra tysk Side være ledsaget af en dansk Assistent, der kunde gribe ind ved Uregelmæssigheder. Assistenten begav sig straks op til en nærliggende Gaard, »Lille Hillersborg«, for at give Togledelsen i Struer Underretning om Sabotagen. Under Opholdet paa Gaarden blev hans Telefonsamtale afbrudt paa en brutal Maade af en tysk Underofficer, der i Spidsen for en Deling Soldater styrtede ind i Gaardens hyggelige Stuer og beordrede saavel Gaardens Beboere som Assistenten ud af Huset aldeles omgaaende. Udenfor var en større Afdeling tyske Soldater i Færd med

at antænde den smukke firlængede Gaard. Medens Gaardens ulykkelige Beboere forlod deres Hjem kun iført den allernødvendigste Beklædning, løb Assistenten ud til Generalens Adjudant og gjorde ham opmærksom paa Dyrenes Brølen fra den brændende Stald. Svaret var ganske afvisende: »Intet, hverken levende eller dødt maatte reddes ud fra den brændende Gaard«. Da Ødelæggelsesværket mod Gaarden var overstaaet, gik Soldaterne til Angreb mod det paa Banens modsatte Side liggende Vogterhus. Med Raabet »I den tyske øverstbefalendes Navn, luk op« gik de løs paa Dør og Vinduer med Geværkolber og antændte derefter ogsaa Huset. Da der ingen Mennesker fandtes derinde, var Tyskerne overbeviste om, at det maatte være der, Sabotørerne havde holdt til. Den tragikomiske Sandhed var imidlertid, at Huset ved den nedlagte Øverkörsel beboedes af en Arbejdsmand, der ikke var ansat ved Statsbanerne og som dengang var beskæftiget hos Tyskerne. Togets Lokomotiv kørte til Hjern med de Vogne, hvorpaa Generalens Biler var læsset, og han selv fortsatte ad Landevejen til Silkeborg, medens de Jernbanemænd, der senere ankom med et Hjælpetog fra Struer, fik de skrækslagne Kreaturer ud af Stalden, hvis brandsikre Loft havde modstaaet Ildens Hærgen.

Broer var ogsaa eftertragede Objekter for Sabotagen. Der blev saaledes foretaget Sprængning af ialt 24 Broer, hvoraf 18 paa Statsbanerne i Jylland. Den mest effektive Brosabotage var Sprængningen af de 3 Jernbanebroer over Gudenaå ved Langå den 18. November 1943, hvilket bevirkede fuldstændig Standsning af den direkte Trafik mellem Aarhus og Randers i 12 Dage, saaledes at Udveksling eller Omkörsel over Strækningen Randers-Ryomgaard-Aarhus maatte finde Sted. Samtidig med Sprængning af Broerne fandt der imidlertid ogsaa Sabotage Sted paa nævnte Strækning mellem Strømmen og Uggelhuse, hvilket gentoges flere Gange, saa at Omkörsel i disse Perioder var udelukket. Den ældste, men mindst ødelagte Bro, der kun bar et Rangerhoved, blev sat i Forbindelse med det østlige Liniespor fra Laurbjerg og derved afvikledes Trafikken fra den 30. November til den 10. December, da den midterste Bro var saa vidt repareret, at den kunde tages i Brug. Den 17. December 1943 var den vestre Bro ogsaa repareret, saa at Juletrafikken kunde afvikles over en dobbeltsporet Bro, ganske vist med en Hastighed paa højst 15 km/T.

Ved Sabotagen den 27. Marts 1945 mod Langebro i København skete der saa store Beskadigelser, at al Jernbanetrafik og iøvrigt ogsaa al anden Trafik over Broen var standset i Tiden 27. Marts til 3. Juni 1945. Paa en af Vognene i et Rangertræk fra Islands Brygge til Godsbanegaarden var anbragt en Bombe, der eksploderede ved Broens Klapparti.

Sprængning af Gennemløb under Dæmninger blev ogsaa praktiseret i flere Tilfælde med meget stort Held. Saaledes blev den 11. August 1944 et Rørgennemløb ved Tirsbæk mellem Daugaard og Vejle sprængt ved Anbringelsen af 300 kg Trotyl midt i Gennemløbet ca. 4 m under Skinnetop. Virkningen var voldsom, ca. 400 m³ Sten- og Grusballast, d. v. s. 50 Vognladninger, blev spredt omkring Sprængningsstedet, og alle 4 Skinnestrenge paa en Strækning af ca. 150 m svævede i Luften. (Fig. 373)

Den systematiske Ødelæggelse af Banestrækningerne og af Stationernes Sporskifter, Krydsninger m. m. var selvfølgelig højst generende for Afviklingen af Trafikken. Daglejlige Spærringer af Hovedstrækningerne var ret almindeligt, Spærring af det ene Spor paa dobbeltsporet Bane kunde vare Maaneder. Paa Kapitulationsdagen maatte 50 km



Fig. 373. Sprængning af Gennemløb Vejle H-Daugaard 11. Aug. 1944.

Dobbeltspor i Jylland trafikeres som Enkeltspor grundet paa Sabotage. Krydsning eller Overhaling kunde ikke finde Sted paa 24 Stationer i Jylland-Fyn paa Grund af Sprængninger af Sporskifter, eller fordi Krydsningssporets Skinner var brugt til Udbedring af Liniespor eller af Stationens andet Hovedspor. Paa flere Stationer kunde Afsætning og Optagning af Godsvogne i Perioder ikke finde Sted, idet Sporskifterne, der gav Adgang til Ladesporene, var ødelagt.

Sabotørerne satte naturligvis først og fremmest ind paa Ødelæggelse af Skinnerne paa fri Bane, hvor der var størst Arbejdsro, men ogsaa Stationerne havde hyppige Besøg af energiske Sabotører, hvilket det samlede Tal paa sprængt Spormateriel i nedenstaaende Opgørelse med al Tydelighed viser.

	Skinner	Tungepartier	Krydsninger
1. Distrikt	145	30	21
2. Distrikt	6885	353	192
Ialt ...	7030	383	213

Fig. 374 viser Antal Sprængninger Uge for Uge i Besættelsens sidste halve Aar.

Under slige Forhold var det overordentlig vanskeligt at opretholde den danske Trafik, idet denne yderligere blev besværlig ved Tyskernes Krav om Gennemførsel af mange Troppe- og Materieltog. Den Præcision, Tyskerne havde udvist i Krigens første Aar ved Ind- og Udladning, faldt efterhaanden fuldstændig væk. Et Toppetog, der normalt kunde læsses paa 4 Timer, brugte den dobbelte eller endnu længere Tid paa Grund af de tyske Soldaters Ulyst til at forlade Danmark, hvilket gav meget store Uregelmæssigheder i den samlede Toggang med de deraf følgende Forsinkelser for vore egne Tog.

Da Sabotagen satte ind for Alvor, og Muligheden for Togfremførelse paa de forskellige Strækninger ændredes fra Time til

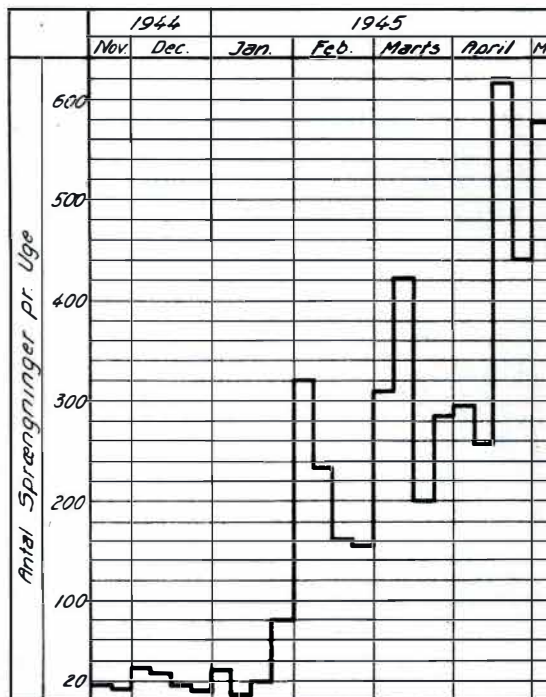


Fig. 374. Antal ugentlige Sprængninger i Tiden 15. November 1944—2. Maj 1945.

Time, var det nødvendigt i Togkontoret i Aarhus at benytte et stort Kort over Jernbanerne i Jylland-Fyn, hvorpaa man ved Hjælp af forskelligt farvede Nipsenaale til enhver Tid havde Overblik over alle Uregelmæssigheder, idet Naalene betød f. Eks. Spærring af Banestykke, Spærring af det ene Spor paa dobbeltsporet Bane, Krydsning eller Overhaling kunde ikke finde Sted, Vandforsyning udelukket o. s. v.

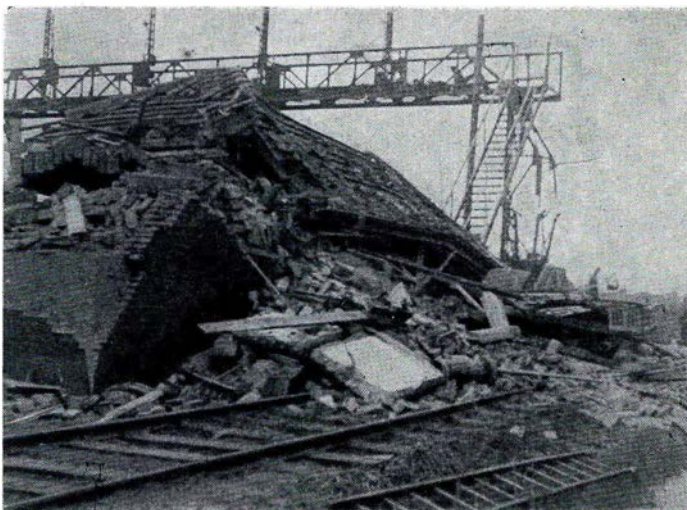


Fig. 375. Signalpost II i Odense efter Sabotage den 31. Marts 1945.

Tyskerne gav ofte Udtryk for, at de danske Jernbanemænd var Sabotører, ikke altid med Urette. En enkelt Episode, der var betegnende for denne Mistro, skal nævnes. Natten mellem 30. og 31. December 1944 sprængtes 9 Sporskifter paa Padborg Station med det Resultat, at al Toggang til og fra Flensborg maatte aflyses, medens der fra og til Nord kun kunde ekspederes Persontog ved Ind- og Udrangering til et Sidespor. Al Adgang til Stationens Hovedspor var altsaa udelukket, hvilket nok kunde tyde paa, at det var kyndige Folk, der havde udført Arbejdet. Hele det tjenestegørende Personale — 17 Mand — blev anholdt af det tyske Politi og blev pr. aaben Lastbil ført til Arresten i Aabenraa, hvorfra de med Undtagelse af en enkelt Mand først slap ud Nytaarsdag, saaledes at de alle maatte tilbringe Nytaarsnat i »Brummen«. Stationen laa fuldstændig død i 10 Timer, i dette Tilfælde til størst Gene for Tyskerne.

Telegraf-, Telefon- og Blokledninger undgik heller ikke Sabotagen, selv om Beskædigelsen af Stangrækker og Ledninger ofte var en Følge af Sabotage mod andre Anlæg. Overskæring af Kabler, Ødelæggelse af Kabelhytter fandt ogsaa Sted, men dette var dog for intet at regne for *Sabotagen mod Sikringsanlæggene*. Den 12. Maj 1945 var Sikringsanlæggene paa 23 Stationer aflyst som Følge af Sabotage, hvilket foruden den nedsatte Sikkerhed gav Forsinkelser paa Grund af Ind- og Udrangering eller nedsat Kørehastighed. Signalposternes fuldstændige Udslettelse var en ret almindelig Foreteelse, men en fuldstændig Udslettelse af en hel Stationsbygning fandt dog kun Sted i et enkelt Tilfælde ved Sabotagen mod Hasselager Station den 6. Marts 1945. En Personvogn maatte midlertidig indrettes som Station. Desværre vil det tage meget lang Tid, inden de komplicerede Sikringsanlæg paa Stationer som Aarhus, Esbjerg, Odense og Hillerød under de herskende Forhold med meget lange Leveringsfrister atter kan fremskaffes.

Anlæg paa Stationerne og i *Lokomotivremiserne* saasom Drejeskiver, Skydebroer, Kultransportanlæg, Transformatorstationer, Færgekapper og navnlig alle Anlæg, der havde Tilknytning til Lokomotivernes Vandforsyning som Vandtaarne, Pumpeanlæg og Vandkraner var stærkt hjemsøgt af Sabotørerne, ja selv Remiserne gik ikke Ram forbi. Sabotagen mod Drejeskiver og Skydebroer foregik undertiden som Sprængninger, saa at Anlægget i kortere eller længere Tid var sat ud af Drift, men den mest yndede og



Fig. 376. E-Lokomotiv er af Sabotører kørt i Drejeskivegruben, hvorved saavel Lokomotiv som Drejeskive foreløbig er ubrugelig.

brograven og Drejeskivens Grube og spærrede andre 25 Lokomotiver inde (Fig. 376). En pludselig Reduktion paa 40 Lokomotiver selv paa et stort Lokomotivdepot mærkedes føleligt paa hele Landets Toggang.

Jyderne foretog en Mængde lignende Aktioner, selv om Omfanget paa dette Omraade ikke kunde staa Maal med Hovedstadens, men som Eksempel kan nævnes en Aktion den 17. November 1944 mod Lokomotivdrejskiven i Viborg, hvorved 10 Toglokomotiver og 2 Rangerlokomotiver blev spærret inde, og en Gentagelse den 14. Januar 1945, da Drejeskiven blev gjort ubrugelig i 10 Dage.

16 jyske Vandtaarne blev bortsprængt bl. a. i Odense, Esbjerg, Aarhus, Aalborg og Hjørring, hvilket i høj Grad var generende for Lokomotivernes Vandforsyning. Da det faldt tysk Rigsbanes Befuldmægtigede for Brystet, udstedte han en Ordre til det tyske Jernbanepersonale, der var stationeret paa jyske Stationer med Vandforsyningsanlæg, som bevogtedes af tysk Militær, lydende i Oversættelse saaledes:

»Da der i den senere Tid af Sabotører i danske Jernbaneuniformer er blevet foretaget Sprængninger paa Banernes Vandforsyningsanlæg, maa Pumpeværker, Vandbeholdere eller Vandtaarne, der er bevogtede af tysk Militær, for Fremtiden *kun* betrædes af danske Jernbanemænd i Uniform, naar de ledsages af en tysk Vagtpost eller Jernbanemand. Dette gælder ogsaa, selv om de paagældende danske Jernbanemænd er forsynet med en særlig Legitimation, der giver Adgang til saadanne Anlæg.

De tyske Ledsagere skal omhyggelig overvåge Udførelsen af eventuelle Arbejder, saaledes at enhver Form for Sabotage bliver forhindret.«

At Tyskerne ikke stolede paa de danske Jernbanemænd, fik vi nu bekræftet skriftligt. For Fuldstændighedens Skyld bør det oplyses, at de jyske Vandtaarne stadig var udsat for Sabotørernes Tilnærmelser.

Det samlede Antal Sprængninger var paa Statsbanerne paa Sjælland-Falster 248 og paa Statsbanerne i Jylland-Fyn 7591, og Fordelingen paa de forskellige Banestrækninger fremgaar af Fig. 377.

Saa fremt Sabotørerne ikke havde været saa godt underrettet om Toggangen, som Tilfældet var, vilde der uden Tvivl være sket adskillig flere Sabotager mod danske Persontog, idet den meget uregelmæssige Toggang med hyppig Ændring af Togfølgen gav

mest effektive Sabotage var dog at køre Lokomotiverne ned i Drejeskivens eller Skydebroens Grube. Paa dette Omraade bar de københavnske Sabotører Prisen, idet de bl. a. den 24. Juli 1943 foretog Sabotage mod Skydebroen paa Lokomotivdepotet paa Københavns Godsbanegaard, hvorved de spærrede 11 Lokomotiver inde, og den 19. Oktober 1944 trængte bevæbnede Sabotører ind i samme Lokomotivdepot, ved hvilken Lejlighed de kørte 15 Lokomotiver i Skyde-

Jernbanesabotage. Sprængninger.

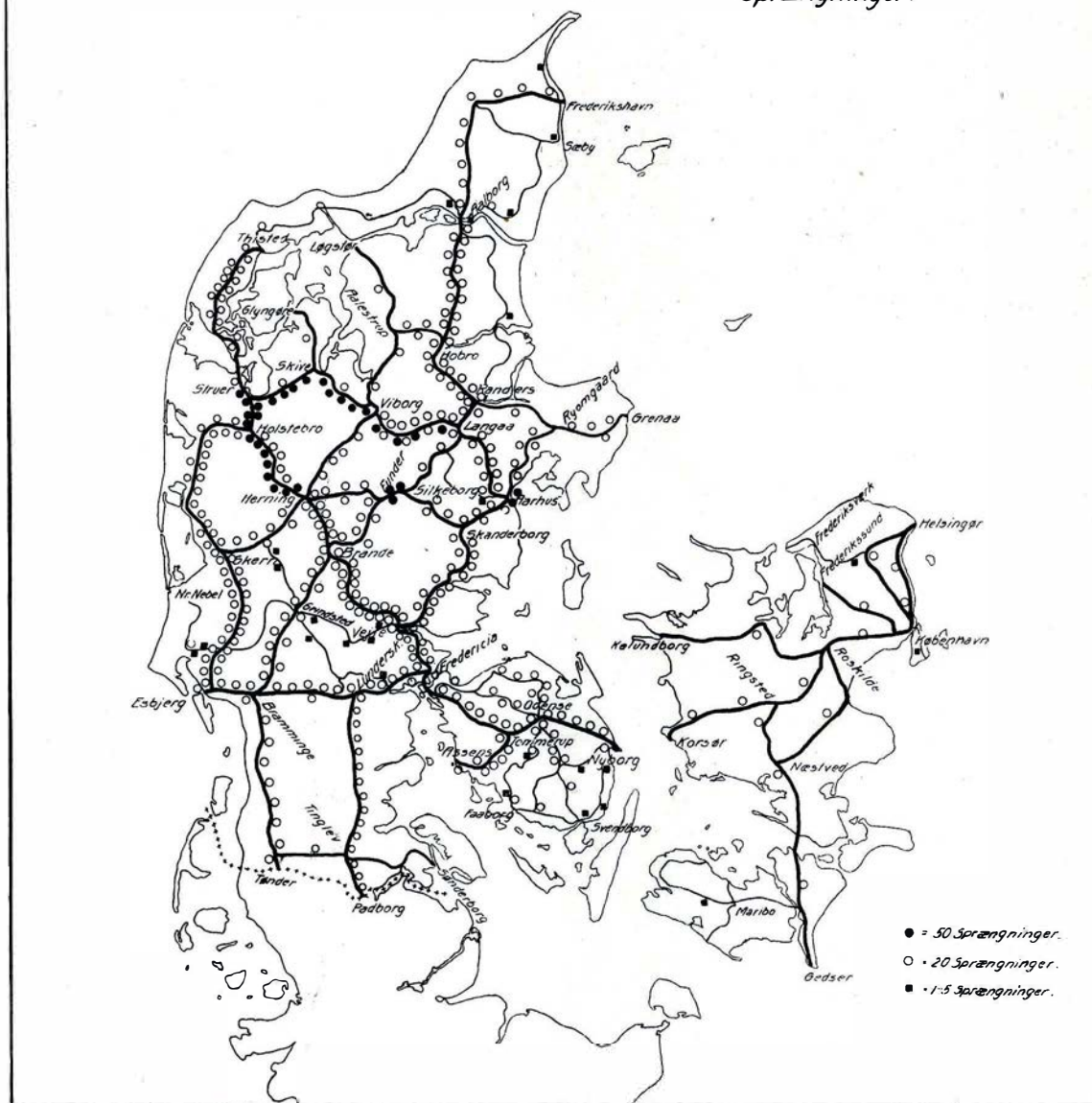


Fig. 377. Samlet Antal Sprængninger paa Jernbanestrækninger.

rig Mulighed for Fejltagelser. Der blev ialt afsporet 112 Tog paa Statsbanerne, hvoraf langt den overvejende Del var tyske Tog med Tropper og Krigsmateriel, men det gik ogsaa ud over nogle danske Godstog. Mod danske Persontog blev der kun øvet Sabotage i 6 Tilfælde — formentlig paa Grund af Fejltagelser — den alvorligste mod Eksprestog Nr. 25 den 4. Oktober 1944 mellem Randers og Bjerregrav, ved hvilken Lejlighed alle Vognenes Vinduer blev knust, men heldigvis ingen rejsende dræbt.

Da det gjaldt om saavidt muligt at gennemføre den danske Trafik, navnlig Levnedsmiddeltransporterne fra Jylland til København og Transporterne med indenlandsk

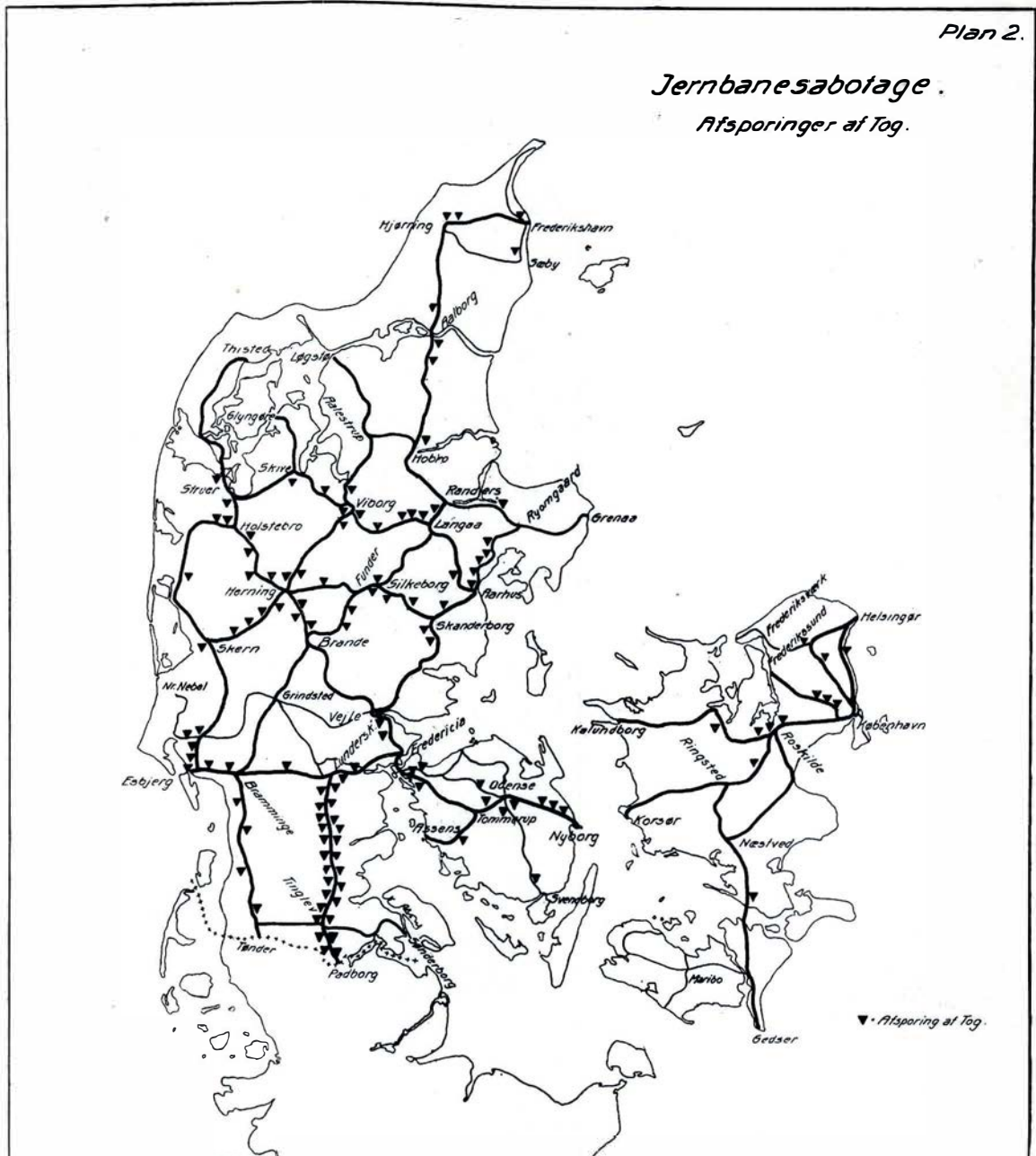


Fig. 378. Samlet Antal Afsporinger af Tog som Følge af Sabotage.

Brændsel fra Midtjylland, bl. a. til Udskibning over de østjyske Havne, var Togledelsen i Jylland stærkt interesseret i, at Sabotagen koncentreredes til Strækningerne Lunderskov-Padborg og Bramminge-Tønder, og Fig. 378 viser, at Sabotørerne var følgagtig for Strækningen Lunderskov-Padborgs Vedkommende.

Tyske Lokomotiver rullede i Besættelsens sidste Aar hjemmevant paa Strækningerne i Jylland-Fyn, og dem havde Sabotørerne et særlig godt Øje til, men af og til skævede de ogsaa til de danske Lokomotiver, naar man derved kunde krydse Tyskernes Planer. Til denne Sabotage anvendtes ofte de saakaldte »Skildpadder«, der bestod af

Sprængstof i en Kapsel, hvorpaa der var anbragt et Par Magneter. Denne Indretning kunde med Lethed anbringes paa Lokomotivets mest saarbare Dele, i Reglen en af Cylindrene. Almindelige Sprængbomber blev ogsaa anvendt,, saaledes fik Tønder Lokomotivdepot Besøg om Natten den 1. Juni 1943, ved hvilken Lejlighed ikke mindre end 6 danske Lokomotiver — 5 D og 1 K — blev utjenstedygtige for længere Tid ved Hjælp af Bomber anbragt i Røgkamrene. Da det maatte være et ufravigeligt Krav fra dansk Side, at de tyske Lokomotiver under Kørsel paa vore Banelinier skulde have en dansk Lokomotivmand som »Lods«, der var ansvarlig for Togets Frømførelse med Hensyn til Signaler og Sikkerhedsbestemmelser, samt at Togene altid skulde være ledsaget af en dansk Togtjenestemand, kunde det ikke undgaas, at dette Personale kom ud for Sabotageaktioner, der i flere Tilfælde medførte Tilskadekomster og Chok samt som Regel i Tilgift brutal Behandling fra tysk Side.

Sprængninger og Antændelse af Brandbomber i *Jernbanevogne* var en næsten daglig Begivenhed. Tankvogne med Benzin og Olie var meget efterstræbte, men Entreprenørmateriel som Blandingsmaskiner, Tipvogsmateriel tog Sabotørerne ogsaa med. Vognladninger af Halm og Hø til Tyskerne gik der mærkværdig tit Ild i, som oftest fik vore Rangermaskiner Skylden. At en Vognladning Elektromotorer til Undervandsbaade og en Vognladning Kanoner, begge til Tyskland, blev ødelagt, skal blot nævnes som Bevis for, at Sabotagen kunde realiseres selv ved Materiel, der var stærkt bevogtet af Tyskerne.

Statsbanernes *Hjælpemateriel* til Brug ved Uheld og Ulykker blev ogsaa saboteret. Disse Aktioner begyndte den 14. Februar 1945 i Esbjerg, hvor begge Hjælpevognene brændte, og fortsattes mod andre Hjælpevogne og mod Kørekranerne. Navnlig havde 30 Tons Kørekranerne i Aarhus og København Sabotørernes Bevaagenhed, og det lykkedes ogsaa flere Gange at faa dem saboteret, til Trods for at de efter den første Sabotage blev vist den Opmærksomhed at have en særlig Styrke tyske Soldater til Bevogtning.

Den *stille Sabotage*, der ikke virkede ved de voldsomme Midler, men alligevel var af stor Betydning, maa ikke glemmes. Eksempelvis skal blot nævnes Forhaling af Istandsættelsesarbejderne efter Sabotage, hvori Banetjenestens Personale efterhaanden blev Eksperter, i mange Tilfælde under stor personlig Risiko, fejlagtig Indrangering af Tyskernes Vogne i andre Tog end de planlagte, Ændring af Bestemmelsesstationen paa Vognenes Adresstavler, Overskæring af Godsvognenes Trykluftledninger, Grus i de tyske Godsvognes Akselkasser og mange andre Former for snedig Sabotage.

En særlig Form for Sabotage, der var ganske gratis, men dog af god Virkning om end af og til upaakrævet, var de saakaldte »*Telefonbomber*«, der første Gang anvendtes mod Københavns Hovedbanegaard den 29. November 1943 og derefter meget ofte mod mange større Bystationer og københavnske Nærtrafikstationer. »Bomberne« var lette at konstruere, idet »Konstruktøren« blot telefonisk meddelte den Station, han havde udset sig som Offer, at der var anbragt saa og saa mange Bomber under Stationen, og at den i Løbet af ganske kort Tid vilde blive bortsprængt. Stationen blev da skyndsomst evakueret, og Tyskernes Sprængningskommandoer foretog en meget grundig Undersøgelse af Stationen — uden at finde Bomber. Men Arbejdet hvilede i 2 à 3 Timer, og dermed var Hensigten naaet.

Tyskerne havde som bekendt Brug for al den Tonnage, det var muligt at skaffe, og

Statsbanernes Sømænd maatte den 17. Oktober 1944 med Sorg se fire af vore *Færger* blive indrulleret i den tyske Krigsmaskine. Dristige og handlekraftige Mænd under Søfartsvæsenet sejlede den 18. September 1944 Isbryderen »Mjølner« og den nye Isbryder »Holger Danske«, der af sikkerhedsmæssige Grunde skulde forsejles fra København til Isefjorden, til Sverige. Statsbanernes nyeste Færge »Storebælt« blev kort Tid efter, den 6. November 1944, ogsaa paa en meget dramatisk Maade sejlet i sikker Havn i Hålsingborg, da den var paa Vej fra Korsør til Værft i København. Endelig blev Færgen »Danmark« saboteret i Gedser Havn den 18. Marts 1945. Den følgende Dag skulde den efter Tyskernes Rekvisition sejle til Warnemünde, formentlig for at blive brugt i tysk Krigstjeneste.

Den mod Tyskerne rettede Sabotage blev stedse udført saa hensynsfuldt som Forholdene tillod, baade mod Publikum og Personale. Det fra tysk Side iværksatte Ødelæggelsesværk, den saakaldte »Schalburgtage«, tog intet Hensyn og skabte megen Sorg og Ulykke blandt den danske Befolkning. »Schalburgtagen« er saa vidt muligt holdt ude fra foranstaaende Tal og Tavler. Udbedringen af de Skader, der skyldes Jernbanesabotagen, andrager ca. 8 Mill. Kr.

Desværre krævede Jernbanesabotagen mange dristige Sabotørers Liv, saaledes maatte adskillige unge dygtige Jernbanemænd bøde med Livet for deres direkte eller indirekte Deltagelse i Jernbanesabotagen.

Den 5. Maj 1945 afsluttedes en Epoke, der var den trangeste i Danske Statsbaners 100-aarige Bestaan.

Den ekstraordinære Bevogtning m. m. af visse Strækninger

DEN 1. September 1942 Kl. ca. 8,00 opdagede det normale daglige Linieeftersyn paa Strækningen Espergærde-Snekkersten, at Laskerne ved et Skinnestød i den ene Skinne-streng var blevet løsnet og den ene Skinne bøjet udefter. Dette var det første Forsøg paa Jernbanesabotage, idet det næste Tog, som skulde passere Sporet, var et dansk Godstog med bl. a. 30 Vogne med tysk Ammunition.

Hændelsen foranledigede Krav fra tysk Side om, at der paa Strækninger, paa hvilke der i større Omfang foregik tyske Militærtransporter, skulde foretages en Udvidelse af det ordinære daglige Linieeftersyn, som ogsaa i Fredstid finder Sted i Dagtimerne og sædvanligvis paa Skinnecykel.

Da det ogsaa af Hensyn til Publikum og det danske Personale — og da især Lokpersonalet — maatte anses for ønskeligt at udføre Linieeftersyn ogsaa i Mørketiden, indførtes i Slutningen af Oktober 1942 ekstraordinært Linieeftersyn, som paa Strækninger med Døgntrafik skulde foregaa hver Nat, idet hvert Spor blev gennemgaaet til Fods, medens det paa øvrige Strækninger skulde foretages umiddelbart før første Morgentog. Eftersynet skulde foretages af to Mand i Følge, af hvilke den ene skulde være Tjenestemand. Ordningen omfattede Strækningerne: København-Korsør, Ringsted-Gedser, København-Rungsted Kyst, Padborg-Aalborg og Fredericia-Nyborg.

Samtidig med Indførelsen af det ekstraordinære Linieeftersyn overtog efter Aftaler mellem Justitsministeren og Trafikministeren Rigspolitiet Bevogtningen af enkelte større Broer over Vandløb — ialt 6 Stk. De store Statsbanebroer som Storstrømsbroen,

Lillebæltsbroen o. a. blev allerede fra den tyske Besættelses første Dage bevogtet af tysk Militær.

Natten mellem 6. og 7. November 1942 skete den første effektive Sabotagehandling paa de danske Statsbaner, idet et Særgodstog paa Vej til Helsingør med bl. a. tysk Militærgods blev afsporet mellem Espergærde og Snekkersten, omtrent paa samme Sted, hvor Sabotage var blevet forsøgt den 1. September 1942. Den tyske øverstkommanderende i Danmark krævede i en Skrivelse af 23. November 1942 til det danske Udenrigsministerium snarest muligt en stærk, stadig Bevogtning paa Strækningerne Gedser-København-Helsingør, Padborg-Fredericia-Frederikshavn og København-Esbjerg.

Fra tysk Side truede man med, saafremt der ikke opnaaedes Sikkerhed for Transporterne, da at beordre Befolkningen langs Kystbanen til at overtage Bevogtningen og Ansvar for Banens Sikkerhed. Det vilde betyde en ren Gidselordning, hvilket man fra dansk Side mente med alle Midler at maatte hindre.

Der afholdtes i den efterfølgende Tid en Række Møder mellem Repræsentanter for Udenrigsministeriet, Indenrigsministeriet, Justitsministeriet, Krigsministeriet og Generaldirektoratet for Statsbanerne til Drøftelse af, hvorledes Spørgsmaalet bedst kunde løses. Der blev bl. a. stillet Forslag til en Ordning, hvorefter den danske Hær skulde paatage sig Opgaven i Landsdelene Øst for Lillebælt, medens et særligt Korps, organiseret efter militært Mønster, men under Ledelse af det danske Rigspoliti, skulde overtage Bevogtningen i Jylland. En anden Ordning, som blev drøftet, gik ud paa at opstille et særligt Jernbanevagtkorps paa ca. 5.000 Mand under Justitsministeriet, rekrutteret af C. B.-pligtigt Mandskab, og med Befalingsmænd og Underbefalingsmænd fra Hærens Linie og Reserve.

Da Rigspolitiet paa dette Tidspunkt, d. v. s. omkring Aarsskiftet 1942—43, var interesseret i en væsentlig Forøgelse af Ordenspolitistyrken, og da Statsbanerne paa Grund af Materiale manglen vanskeligt kunde skaffe fortsat Beskæftigelse for Ekstraarbejderne, som derfor kunde ventes henvist til Arbejde for Tyskerne, fandt man efterhaanden frem til et Forslag, hvorefter den ekstraordinære Bevogtning skulde udføres af Rigspolitiet og Statsbanerne i Fællesskab.

Forslaget gik ud paa, at de ca. 862 km Hovedbane, som krævedes bevogtet, skulde bevogtes dels af Patrouiller, dels ved faste Poster ved ca. 70 større sporbærende Broer (Storbroerne dog undtaget, idet disse fortsat skulde bevogtes af tysk Militær). I Dagtimerne skulde Patrouilleringen ske ved en Banearbejder og normalt ved Benyttelse af Skinncykel, i Mørke ved Patrouiller bestaaende af en Politibetjent og en Ekstraarbejder. Natpatrouilleringen skulde altid foretages til Fods og med tændte Haandlygter. Bevogtningen af de ca. 70 større sporbærende Broer ved faste Poster skulde overtages alene af Politibetjente. Statsbanepersonalet skulde forblive ubevæbnet, medens Politibetjentene blev bevæbnet med Karabiner.

Mandskabsbehovet blev beregnet til 1.150 Politibetjente og 660 Jernbanemænd, og de aarlige Udgifter til ca. 5,5 Millioner Kroner for Politiets og ca. 2,8 Millioner Kroner for Statsbanernes Vedkommende.

I Begyndelsen af Januar Maaned blev Forslaget drøftet og tiltraadt paa et Ministermøde, og Udenrigsministeriet forelagde derefter Sagen for Besættelsesmagten, som den 21. Januar 1943 godkendte Forslaget, men dog ønskede en større Hyppighed ved Patrouilleringen om Natten end oprindelig forudsat.

Den ekstraordinære Bevogtning blev herefter tilrettelagt saaledes: Dagpatrouilleringen foregik over Patrouillestrækninger med en gennemsnitlig Længde af ca. 12 km, som skulde befares med Skinnecykel 2 à 3 Gange i hver Retning pr. Vagt à 8 Timer. Natpatrouilleringen foregik over Patrouillestrækninger med en gennemsnitlig Længde af ca. 4 km, som blev gennemgaaet til Fods 2 Gange i hver Retning pr. Vagt à 8 Timer. De faste Poster ved Broerne blev udført efter sædvanlig Politipraksis. I den mørkere Aarstid (16. August—15. April) skulde der udføres Dagpatrouillering i 8 Timer og Natpatrouillering i 16 Timer, i den lysere Aarstid (16. April—15. August) blev Forholdet det omvendte.

Ved Forhandlinger med Personaleorganisationerne var man blevet enige om, at Bevogtningsmandskabet skulde udstyres med Fodtøj, Kappe og Uniformshue, og der blev truffet en særlig Aftale angaaende Betalingen for dette Arbejde. Efter at Forberedelserne var afsluttet, paabegyndtes den ekstraordinære Bevogtning den 20. Februar 1943 Klokken 16.00.

Hyppe Henvendelser fra lokale tyske Militærmyndigheder om Udvidelse af Bevogtningen til nye Strækninger eller til yderligere Broanlæg blev alle afvist, idet Rigspolitiet og Statsbanerne holdt for, at den i Januar 1943 af de øverste tyske Myndigheder godkendte Plan stadig var gældende, og at lokale tyske Myndigheder ikke kunde kræve Ordningen udvidet eller ændret.

Sabotagen den 3. November 1943 mod Motorfærgen »Sjælland« og Dampfærgen »Odin« paa Storebæltsoverfarten samt Sprængningen af de 3 Jernbanebroer over Gudenaen Syd for Langaa den 18. November 1943 medførte, at der fra tysk Side blev stillet stærke Krav om en fuldstændig Omlægning af Bevogtningen og om Organisationsændringer, og der blev fra tysk militær Side paany fremsat Trusler om, at man, saafremt Politiet og Statsbanerne ikke selv kunde magte Opgaven, vilde gaa samme Vej som i andre okkuperede Lande, nemlig at beordre Civilbefolkningen i Landsbyer og Byer langs de paagældende Banestrækninger til at holde Vagt paa Banen og at gøre de paagældende personlig ansvarlige for Sabotagehandling paa Banen. Da man fra dansk Side stadig ansaa det for det rigtigste at undgaa saadanne Tilstande, erklærede Rigspolitiet og Statsbanerne efter Samraad med Udenrigsministeriet sig villig til paany at drøfte Bevogtningssspørgsmaalet med de tyske Myndigheder.

Den 3. December 1943 afholdtes derfor i Aarhus et Møde mellem Repræsentanter for Rigspolitiet og Statsbanerne paa den ene Side og for det tyske Militær, det tyske Politi og de tyske Rigsbaner paa den anden Side, idet der fra tysk Side var tilkaldt særlige »Sabotageeksperter«, som krævede indført fast bevæbnet Bevogtning med faa Hundrede Meters Afstand. De danske Forhandlere maatte dog ganske afvise dette Forslag, og Resultatet af Mødet blev, at den hidtidige ekstraordinære Bevogtning i Realiteten ikke blev skærpet paa noget Punkt, medens der skete den Ændring i Administrationen, at hele Ledelsen formelt blev henlagt under Rigspolitiet, hvilket man fra Statsbanernes Side længe havde ønsket.

Mødet i Aarhus blev i øvrigt af de danske Myndigheder benyttet til over for Tyskerne at fastlægge forskellige andre Forhold vedrørende Bevogtningen. Saaledes blev det fastslaaet, at al Patrouillering fra dansk Side vilde blive standset, saa snart tyske Patrouiller eller Vagtposter blev udsendt paa en Banestrækning. Efter Sabotagen mod Gudenaabroerne havde det tyske Militær overtaget Bevogtningen af de indtil da af det

danske Politi bevogtede Broer i Jylland, og denne Ordning opretholdtes, idet Tyskerne ikke nærrede Tillid til den danske Bevogtning.

Endelig præciserede man fra dansk Side, at det var en absolut Forudsætning for al fortsat Medvirken fra dansk Side ved Jernbanebevogtningen, at Sabotører, som eventuelt maatte blive paagrebet af dansk Politi, ikke skulde udleveres til tyske Myndigheder til videre Retsforfølgelse, men overgives til de danske Myndigheder. Dette Spørgsmaal blev dog aldrig aktuelt, idet Jernbanebevogtningens Personale og Sabotørerne altid har forstaaet at undgaa hinanden. Bevogtningen fortsatte herefter uforandret indtil den 19. September 1944, da Tyskerne fjernede det danske Politi, hvorefter den ekstraordinære Bevogtning blev indstillet.

Af Hensyn til Publikums og det kørende danske Personales Sikkerhed genoptoges — bl. a. efter Personalets Anmodning — i Slutningen af September 1944 et ekstraordinært Linieeftersyn om Natten paa tilsvarende Maade som før den 20. Februar 1943 for at holde Anlæggene under Observation.

I den følgende Tid og navnlig i de sidste Maanedes før Kapitulationen skete det hyppigere og hyppigere, at tysk Militær uventet besatte Linierne med Vagtposter og udførte Patrouilletjeneste paa disse, i hvilket Tilfælde Statsbanernes eget Linieeftersyn saavel som Personale, der var beskæftiget med Vedligeholdelsesarbejde, havde Ordre til straks at forlade Linien og søge til nærmeste Station.

Efter Indstilling fra Generaldirektoratet bestemte Trafikministeren, at det ekstraordinære Linieeftersyn skulde opretholdes i et kortere Tidsrum efter Kapitulationen. Det blev endeligt indstillet den 16. Juni 1945, idet Personalet overførtes til Vedligeholdelsesarbejdet.

Statsbanernes Mørklægningsforanstaltninger

STATSBANERNES Mørklægningsforanstaltninger blev forberedt før Krigens Udbrud saaledes, at Distrikterne i September 1939 kunde udsende »Bestemmelser om Mørklægning«. Bestemmelserne blev udarbejdet bl. a. paa Grundlag af Erfaringer fra en Mørklægningsøvelse, som blev afholdt i Roskilde den 7.—9. November 1938.

Ved Afholdelsen af Øvelsen og Udarbejdelsen af Bestemmelserne havde man tænkt sig Mørklægningsperioder af forholdsvis kort Udstrækning, og det blev derfor nødvendigt efter 9. April 1940, fra hvilket Tidspunkt konstant Mørklægning blev gennemført, at omarbejde Bestemmelserne betydeligt. Da det af Hensyn til Arbejdets Udførelse og Faren ved Rangering var ønskeligt og nødvendigt, at Belysningen var saa god, som det til enhver Tid kunde tillades, blev der paa et Møde i Generaldirektoratet den 18. August nedsat et Mørklægningsudvalg, som fik til Opgave at revidere Mørklægningsbestemmelserne og sørge for, at Mørklægningsbelysningen fulgte de stadig varierende Betingelser for denne og for om muligt at opnaa Særtilladelser for Banerne. Banechefen blev Udvalgets Formand, og Trafikafdelingen og Distrikterne fik Repræsentanter i dette. Senere udvidedes Udvalget med en Repræsentant for Kommandanten i København (Luftforsvarskontoret) og en Repræsentant for Maskinafdelingen.

Udvalget blev oprindeligt nedsat som Mørklægningsudvalg, men det behandlede efterhaanden ogsaa de øvrige Spørgsmaal vedrørende Statsbanernes Luftværnsordning.

Indtil 29. August 1943 sorterede hele Landets Mørklægning under Kommandanten i København, som ved Officerer fra Luftforsvarskontoret førte Tilsyn med Banernes Mørklægning. Efter at Luftforsvarskontoret den 29. August 1943 var ophørt med at fungere, oprettedes Statsbanernes Luftværnskontor med Souschefen i det nedlagte Luftforsvarskontor som Luftværnsinspektør og Leder, og Luftværnskontoret førte derefter Tilsynet med Mørklægningen.

Der vil i det følgende blive givet en Oversigt over de vigtigste Mørklægningsforanstaltninger.

Indendørs Belysning

For den indendørs Belysning var der kun forholdsvis faa særlige Statsbaneproblemer. I Kontorer, Ventesale, Forhaller m. v. anvendtes lystætte Rullegardiner i Forbindelse med Lyssluser ved Dørene.

I større Varehuse anvendtes særlige Neddæmningsanlæg, saaledes at Belysningen kunde neddæmpes ud for aabentstaaende Porte.

I mindre Remiser anvendtes afskærmet svag Belysning og i større Remiser stærkere Belysning i Forbindelse med Skodder for Vinduerne og automatisk Neddæmpning af Lyset, naar Portene blev aabnet.

Udendørs Belysning

Den udendørs Mørklægning medførte store Vanskeligheder for Statsbanerne.

I den første Tid efter 9. April 1940 var al udvendig Belysning slukket, og den blev først tændt efterhaanden, som det lykkedes at fremskaffe og opsætte særlige Mørklægningsarmaturer eller anden Afskærmning af Lamperne.

Den svage Belysning, som var almindeligt tilladt til Belysning af Gader og Pladser (10 Millilux), var ganske utilstrækkelig paa Banegaarde med megen Rangering eller Omlæsning, og det var derfor nødvendigt for Mørklægningsudvalget inden Udførelsen af Belysningerne at søge fastlagt Retningslinier for Udførelsen.

Belysningerne foretoges enten med en svag Belysning, som lyste med samme Styrke ogsaa under Varslingerne, saakaldt »konstant Belysning«, eller med en forholdsvis stærk Belysning, som ved Forvarsel, Alarmtilstand eller Flyvervarsel blev neddæmpet eller slukket, »temporær Belysning«.

I de første Aar efter 1940 anvendtes konstant Belysning til al udvendig Belysning, undtagen Projektørbelysning.

Til den konstante Belysning anvendtes afskærmede blaalakerede Glødelamper, Glimlamper eller ogsaa de paa Gaderne almindeligt brugte Mørklægningsarmaturer, hvor Lyset kom fra en lodret hvid Kant, som belystes af en Lampe skjult i Armaturet.

Da der for Statsbanerne blev tilladt en konstant Belysning, der var $2\frac{1}{2}$ Gang saa stærk som den normalt tilladte udendørs Belysning, maatte Mørklægningsarmaturerne udføres specielt, ligesom de maatte fotometrerres for Udarbejdelse af Tabeller for Spalteaabninger, Lampestørrelser, Lyspunkthøjder m. v.

Mod Krigens Slutning blev der for visse Omraader — særligt i den østlige Del af Landet — tilladt højere konstante Belysningsstyrker. Til Belysning af Perronerne in-

denfor Storkøbenhavns Luftbeskyttelsesomraade blev der til denne stærkere Belysning anvendt $1\frac{1}{2}$ Dlm. Lamper, som fremstilledes særligt til dette Formaal.

Projektørbelysningsanlæggene var de første, som indrettedes for temporær Belysning. Disse Anlæg findes paa nogle af Landets største Stationer (f. Eks. København og Fredericia), og det medførte derfor særlig store Ulemper, da disse slukkedes den 9. April 1940. Projektørerne kunde først tændes igen sent paa Efteraaret samme Aar, efter at Mørklægningsudvalget — efter en Række Forsøg — fik godkendt et Mørklægningsystem for disse Anlæg.

Efter Systemet blev der tilladt en maksimal Belysningsstyrke, som var 5 Gange saa stor (50 Millilux) som den normalt tilladte Belysning. Ved Varslingerne blev denne

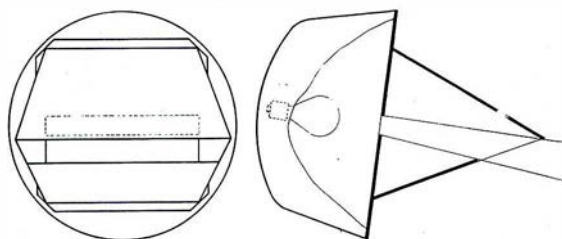


Fig. 379. Afskærmning af Pladsbelysningsprojektører, som forhindrer at Projektørerne sender direkte Lys opad og bevirker, at den tilladte Maksimalbelysning opnaas over saa store Arealer som muligt.

Belysning neddæmpet eller slukket. Projektørerne afskærmedes med specielle Skærme, som vist paa Fig. 379.

Afskærmningerne indsattes i Stedet for Projektørernes Frontglas og var forsynet med en vandret Lysspalte. Denne afblændedes opefter af en tagformet Overskærm, som ikke tillod direkte Lys over en Vinkel paa 2° under vandret Plan. Nedefter afblændedes Lysspalten af Underskærme, som havde 4 forskellige Længder. Paa en Taarnside findes for een Retning indtil 4 Projektører, som fik Underskærme af forskellig Længde. Arealet længst fra Taarnsiden fik Lys fra alle Projektører, Arealet noget nærmere fik Lys fra en Projektør mindre paa Grund af Underskærmens Afskærmning o. s. v., saaledes at Arealet nærmest Taarnsiden kun fik Lys fra een Projektør. Paa denne Maade opnaaedes en ret jævn Belysning over store Arealer.

Udover Afskærmningen af Projektørerne var det nødvendigt at udføre Anlæg for central Neddæmpning og Slukning af disse. Paa hvert Betjeningssted for Projektører (i Reglen en Signalpost i Nærheden af Taarnet) anbragtes en Neddæmpningstavle forsynet med en Modstand for hver Projektør i Taarnet og to flerpoledede Kontaktorer. Disse fjernstyredes gennem

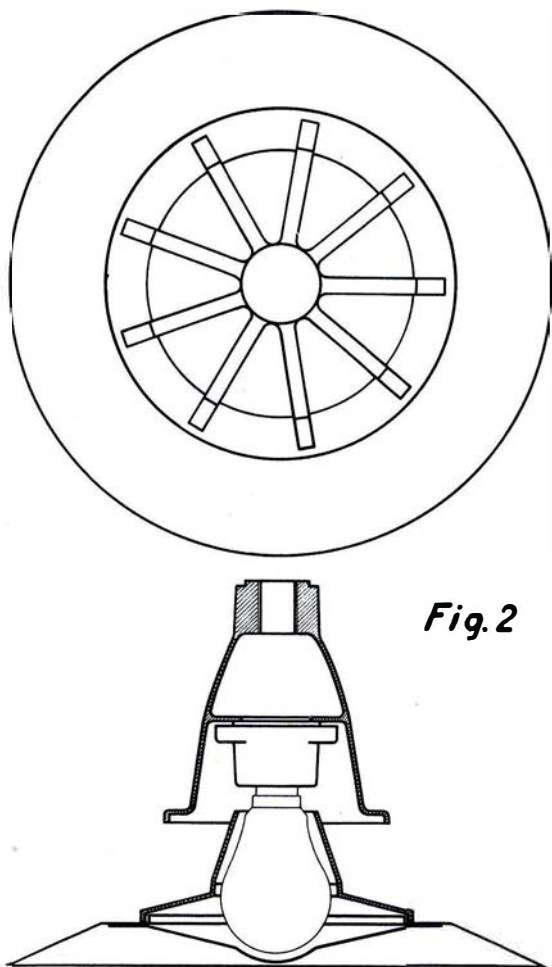


Fig. 2

Fig. 380. Afskærmning af Pladsbelysningsarmatur bestaaende af en Del af et almindeligt Mørklægningsarmatur og en speciel Underskærm, som forhindrer, at der sendes Lys opad og bevirker, at den tilladte Maksimalbelysning opnaas over saa store Arealer som muligt.

Korer i Statsbanernes Telefon- eller Signalkabler, saaledes at Neddæmpning eller Slukning for hele Stationsarealet kunde ske fra et centralt Sted paa Stationen, f. Eks. Kontoret, hvor der altid var Personale til Stede, og hvor Varslingerne blev modtaget pr. Telefon.

Den tilladte konstante Belysning for Masteanlæg paa $2\frac{1}{2}$ Gange den normalt tilladte Belysning viste sig hurtigt at være ganske utilstrækkelig til Rangering og Omlæsning m. v., og der indførtes derfor efterhaanden — efter givne Tilladelser fra Luftforsvarskontoret — temporær Belysning af Rangerpladser og Omlæsningsperroner paa alle større Stationer.

For de første temporære Anlæg til Belysning af Rangerpladser med Masteanlæg blev tilladt en maksimal Belysning paa 10 Gange den normalt tilladte Belysning med Neddæmpning til $2\frac{1}{2}$ Gange den normalt tilladte Belysning. Disse Maksimalbelysninger var dog saa svage, at det blev nødvendigt efterhaanden at indrette Lysgiverne saaledes, at Maksimalbelysningen blev opnaaet over saa store Arealer af Rangerpladserne, som det med de givne Masteanlæg var muligt. Der blev derfor anvendt et specielt af Signalvæsenet konstrueret Armatur, som det paa Fig. 380 viste. Glødelampestørrelsen blev efter Mastehøjden varieret fra 65 Dlm. og nedefter.

Man saa forholdsvis godt ved denne svage Belysning, fordi der ikke, som ved normal Mastebelysning, under Belysningsarmaturerne fandtes Pletter med stærk Belysning, efter hvilke Øjet indstiller sig for at beskytte sig.

Nogen Tid efter Indretningen af de første Anlæg for temporær Belysning opnaaedes Tilladelse til Anvendelse af temporær Belysning med en Belysningsstyrke paa 50 Gange den normalt tilladte Belysning paa alle større Stationer øst for Storebælt samt paa en Række større Stationer i Jylland. Der indrettedes herefter temporær Belysning af denne Styrke paa alle disse større Stationer. Udførelsen af disse Anlæg bragte den Vanskelighed, at der ikke kunde anbringes større Lamper end 65 Dlm. i det paa Fig. 2 viste Armatur, hvorfor man fik udført specielle 150 Dlm. Lamper, hvor Glødetraaden var anbragt i Glaskolber for 65 Dlm. Lamper.

Neddæmpningsanlæggene for Mastebelysningsanlæggene blev indrettede efter samme Retningslinier som Anlæggene for Projektorbelysning.

Mørklægning af Signaler

Mastesignalerne blev i de fleste Tilfælde mørklagte baade ved Afskærmning mod Udsendelse af Lys opad og ved Reduktion af Belysningsstyrken. Afskærmningen mod Udsendelse af Lys opad blev foretaget med Metal- eller Blikskærme. Reduktionen af Belysningsstyrken blev for Signaler med Olie- eller Agabelysning foretaget med Metalskærme mellem Lygte og Signalglass. Skærmene var oftest halvmaanedformede, saaledes at øverste Del af Lysaabningen dækkedes. Ved Signaler med elektrisk Belysning blev Belysningsstyrken reduceret ved Skærme, mørkere Glas eller ved Spændingsreduktion.

Ved Dværgsignaler, Retningsvisere, Tal- og Bogstavsignaler m. v. blev Mørklægningen foretaget ved Spændingsreduktion.

Ved Sporskiftesignaler med elektrisk Belysning blev Belysningen foretaget med specielle 1 Dlm. Glødelamper. Ved de yderste Sporskifter i Hovedspor anvendtes en lidt

stærkere Belysning. Ved petroleumbelyste Sporskiftesignaler forsynedes Brænderen med en Hætte, som dækkede en Del af Vægen. I nogle Tilfælde blev Petroleumslamperne ogsaa paa Grund af Oliemangel udskiftet med Elementbelysninger.

Ved belyste Standsignaler afskærmedes Lygterne opefter, medens Elementantallet reduceredes fra 4 til 3.

Kendingssignaler for Damplokomotiver med Akkumulator-, Petroleums- eller Gasbelysning mørklagdes ved, at øverste Halvdel af Frontlanternens Glas og nederste Trediedel af Reflektoren blev malet sort. Kendingssignalerne for de øvrige Lokomotiver, Motortog, S-Tog m. v. mørklagdes ved, at der foran Frontlanternen anbragtes en Blændingsskive forsynet med en Hel- eller Halvcylinder med vandrette Lameller.

Mørklægning af Tog

Damplokomotiverne mørklagdes ved, at der kørtes med nedslaaede Bag- og Sidesejl og ved, at Sidevinduerne blev lakeret med grøn transparent Lak med ulakerede Udkigsaabninger.

I Personvogne blev Kupeer og Vognafdelinger mørklagte ved, at Kuppelglassene erstattedes med ret lange tragtformede Skærme af mørkt Pap, som afskærmede de normalt anvendte Glødelamper saaledes, at kun Gulve, Sæder og Vægge op til Underkant af Vinduer blev direkte belyst. Gardinerne, der blev farvet mørkeblaa, blev ved Skilte »Husk Mørklægningen« beordrede trukket for i Mørklægningstiden. Af Hensyn til de for smalle Gardiner blev Rudernes Yderside langs de lodrette Kanter forsynede med grønmaledede Striber. I Sidegange, Endeperroner og Toiletter anvendtes Lamper beregnede for højere Spændinger, i nogle Tilfælde i Forbindelse med Papskærme.

I Post- og Rejsegodsvogne anvendtes normal Belysning, idet alle Vinduer dækkedes med Plader af Krydsfiner eller Masonit, og Dørene beordredes lukket mest muligt.