

L. dz. *449* Estezet/Kw./44

Data załatwienia 28. grudnia 1944 r.  
Data wysłania 29. grudnia 1944 r.

"ESTEZET"

*13*

Dywersonja niemiecka.

Dla informacji przesyłam fotografie instrukcji,  
w jaką wywiad niemiecki zaopatruje swych agentów zagranicą.  
Foto 1. - instrukcja, która jest wydrukowana na  
cienkiej ale b. silnej bibułce o wymiarach 134 x 170 mm.  
Foto 2. - opakowanie - paczka bibułek do papiero-  
sów o wymiarze 23 x 80 x 5 mm.  
Instrukcja jest złożona w ten sposób, że przy  
oglądaniu robi wrażenie bibułki papierosowej.

Załącz. - 4

Wpływ dn 9. I. 1945  
L. dz. 13/45 .....  
Przydział.....

*Lolek*

L o l e k.

Doss. Estezet.

*1 egzemplarz wysłany do [illegible]  
1 " " do O. J. S. w [illegible]*



KONSULAT GENERALNY  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
W NEW-YORKU

CONSULATE GENERAL  
OF THE REPUBLIC OF POLAND  
NEW-YORK, N. Y.  
149-151 East 67-th Street

No. ....

Rpf. Gizeh

50 Zigaretten

feinste Gummierung

50



50 Blatt Zigarettenpapier

Gizeh



Rpf. Gizeh

50 3/5

feinste Gummierung

51



50 Blatt Zigarettenpapier

Gizeh







111



I. ENTOLEISUNGEN

Zweierlei Ziele:

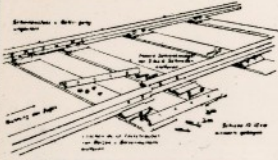
- 1) Verzoegerung, d.h. Verkehrsstoeorung.
- 2) Zerstoerung eines Zuges.

Entleerungsgestelle:

Die geeigneten Stellen fuer eine Verloehrsstoeorung sind ein Tunnel oder ein Gleisdraht. Zur Zerstoerung eines Zuges fuehrt man eine Entleerung zur einen Endrampe oder beim Zugang zu einer Bruecke herbei, damit die Lokomotive vom Zug in den Abgrund stueerzt.

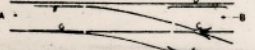
**Bemerkung:** Auf mehrgleisigen Strecken plane man die Entleerung derraerig dass noeglichst viele Geleise versperrt werden.

A. OELFUEHRVERSICHERUNG.

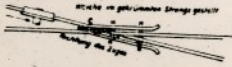


Muss gelingen wenn nicht vor der Durchfahrt die Geleise unterkraet. Verzaegung (Bremsstaenge und Aufsatzschlüssel) sind in jedem Bahnbetriebsbuch zu finden. Ein Knopf ueber das Ende der Bremsstaenge oder an die Schienenabschraubkopfe geselckelt, dampaft den Laerz der Arbeit.

B. WEICHERSTOEORUNG. Die weiche ist von Richtung "A" zu Richtung "B" zu ueberfahren.



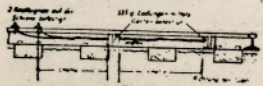
Man stelle Weichen (zwei oder mehr) oder einen plackartigen weichen Gegenstand fest in das Weichensteck (C) einer spitzegefahrenen Weiche ein, so dass ueber die Richtung, in welche die Weiche gestellt ist.



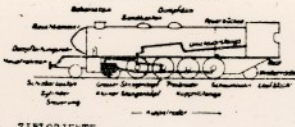
Meistens sind Weichen mit Gegenschienen versehen (D & E). In diesem Fall stelle man ein aehnliches Sperrobjekt zwischen Gegenschiene D falls Weiche auf "gerade" steht, und E falls Weiche auf "kurve" steht und Laufschiene, damit der Zug es erreicht, ehe er auf die Hauptverzoerung (C) stoest. Die Absicht ist, das weichere Rad ueber die Gegenschiene zu heben, welche es sonst auf dem Geleise festhalten wuerde. Das Sperrobjekt soll an das Gleisbuchstabe H stoessen, um Verschiebung durch das Rad zu vermeiden.

C. GLEISSCHNITT

Das Geleise muss in Laengen von 1 - 1,5 m. durchgeschnitten werden, woemoglich beide Geleise.



II. LOKOMOTIVEN.



ZIELESETZUNG

A. SCHMIEBUNG.

a) Kupfer- oder Messing-Schmierungsrollen plattschleifen.

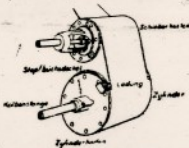
b) Oelhaeltesteueror der Treib- oder Kuppelmechanik wegnehmen oder loeschen.



B. ZYLINDER UND STUERUNG.

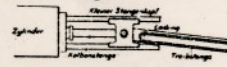
a) Man befestige 335 gr. plastische Ledung an Zylinderboden (nahe am Rande, um die Zylinderreibung nicht zu beeintraehten), damit der Zylinderboden gesprenkelt und das Zylindergehaeuse gespalten werden.

Bei Lokomotiven mit drei o. vier Zylindern greift man am besten die inneren Zylinder an. Man waehlt immer den rechtsstehenden Zylinder, um Ausdauerung zu erschweren.



Nur wenn der Zylinderboden keine Holzschnecke oder sonstige passende Vorrichtung ausweist, oder falls der Zylinder schlierig ist, wende man Methode (b) an.

b) Man binde 335 gr. plastische Ledung an die Treibtasche (woemoglich nahe an kleinen Stangenkopf), um die Stange durchzuschneiden und den kleinen Kopf zu beschadigen.



C. FEUERBUCHSE.

Wenn die Feuerbuchse nicht schmelzwertig ist, stelle man eine 750 g. - plastische Ledung auf die Rosttasche in Beruehrung mit der Feuerwand unter den Feuerloch. Wenn diese die Ledung mit schlaesse zu.

D. BLASFISCH. Man werfe Kieselsteine, Rohrbrueustern, usw. entweder direkt ins Blaserohr oder in den Schornstein, um den Kolben u. das Zylinderventil zu beschadigen.

**Bemerkung:** Das Blaserohr ist manchmal gewunden, so dass groessere Gegenstaende in seiner Windung stecken bleiben koennen.

Der Durchmesser des Blaserohrs ø 10 - 15 cm ist kleiner als jener des Schornsteins, so dass darauf geselckelt werden muss, das Stoerobjekt in der Mitte der Schornsteinoffnung einzufuehren. Manche Lokomotiven haben ein Funkenblech ueber dem Blaserohr, welches das Stoerobjekt auffangen wuerde. In diesem Fall kann man den Blaserohr nicht durch den Schornstein bekommen.

E. WASSER

a) Man fuehre Baumwollball, Federn, Teppichbesenfloeden oder weichen Stoffe in den Wasserbehaeulter des Tendens der Lokomotive, um entweder Anflurstrahler oder Strahlpumpe zu verstopfen.

b) Man stoee schaumende Mittel, z.B. Seife (am besten Schmierseife) in den Wasserbehaeulter des Tendens, damit das Wasser in Kessel zu schäumen und der Kessel zu spielen beginnt.

Das beste Mittel ist "Igepon" ein Fabrikat der I. O. Farben-Industrie, welches Sechsen im Verhaeltnis von 1 : 10.000 verzoert.

III. LOKOMOTIVSCHUPPEN

a) Man fuehre die Lokomotive in die Drehscheibegrube, am besten gegenueber dem Hauptausgangsgleis u. zwar derraerig, dass die Lokomotive an die Drehscheibe stoest. Dadurch werden der Schuppen vorbeuehergend unbrauchbar u. die Lokomotiven eingekerkert.

b) Man verunreinige, verschende oder versuemte Gelfoerke. Man mische Oel von verschiedenen Schweren, so dass die verschiedenen Teile der Lokomotive mit ungeeignetem Gel geschmieret werden.

In Lokomotivschuppen bietet sich die beste Gelegenheit, obige Stoermassnahmen zu treffen.

IV FAHRPARK.

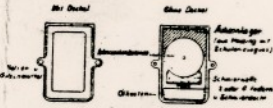
ZIELESETZUNG. Wichtig sind alle Arten von Wagen, aber Guesterwagen verdienen besondere Beachtung.

A. ACHSENLAOERUECHSEN.

Da es mehrere verschiedene Arten gibt, koennen keine genauen Anleitungen gegeben werden. Hauptstueck ist, den Achsenhaken seiner Schmierung zu berauben, um Reibung und dadurch Hisslaufen der Buchse zu verursaechen.

Hauptarten von Buchsen:

a) "Offene" Buchse: Deckel muss abgenommen werden, um Gel nachzufuellen.



b) "Geschlossene" Buchse: Deckel wird nur beim Nachspruefen abgenommen. Gell wird durch Klappe in Deckel nachgefuehrt.



c) "Isotherm" Buchse: Gell wird durch Drehbletter auf den Schenkel gesprenkelt.



Methoden fuer (a), (b) und weichen Typen.

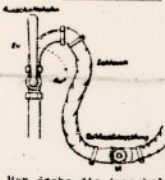
- 1. Man entferne die Schmierwolle.
- 2. Man binde die Schmierrollen-Stuetzfeder nieder, so dass die Welle den Schenkel nicht beruehrt.
- Methoden 1 u. 2 sollen schon nach wenigen km Hisslaufen der Buchse Verursaechen.
- 3. Man schneide den Schmirtdocht ueber der Gelfische ab.
- 4. Man ziehe das Gell mittels Pumpe ab.

Methoden 3 u. 4 verursaechen erst nach mehreren hundert km Hisslaufen der Buchse.

Methoden fuer Typs (c):  
Man ziehe Gell ab (mittels Pumpe), bis die Oberflaeche unter dem Kreislauf der Drehbletter sinkt.

B. LUFTGEHAE.

KUPFELSCHLAUCH.



a) Man drehe die Ausschaltheime zweier anstoessenden Wagen zu und mache die Kuehlung durch Heben auf, man fuehre eine Handvoll Bleiwuerfel (Korbbrunnen, Korund, Kalium, usw.) in eine der beiden Schlaechhoeffnungen ein. Die Kuehlung wird wieder gesucht und Heche werden gefaerft. (Das beste Ergebnis wird durch Oelbuehmischung von groben und feinem Pulver erzielt).

Beim Bremsen wird das Pulver in mehrere Wagen nach beiden Richtungen eingesaugt so dass schwere Abnutzung des Steuerweills verursaecht wird. Die Beschadigung wird sich auf weitere Wagen erstrecken, an welche die zuerst beschadigten Wagen spaeter angepuehrt werden. Folglich ist es ratsam, das Pulver in Abstaenden von 10 - 12 Wagen des Zuges einzufuehren. Wenn der Zug fahrberueht rangiert ist, soll wenigstens an einer Stelle das Pulver nahe der Lokomotive angewendet werden, so dass es in die Bremsvorrichtung der Lokomotive selbst eingesaugt wird.

Anstatt Kleipulver kann auch trockener Sand, Kies, oder Klinkerstaub verwendet werden, doch ist Wirkung langsamer und geringer.

Bei fauchtem Wetter neigt das Pulver dazu, das Ventil klempig zu machen. Um dies zu beschleunigen, mische man das Pulver mit Flaecke.

b) Man versuche, mittels Weichboehrer, Ahe oder Hammer und Meissel den Hisswasserloch durchzumachen oder mittels einer Saenge durchzusagen. Schlauch besteht aus hartem durch Segelkuebelwand verstaerkten Gummi.

Am besten waehle man Schlaeuche in unmittelbarer Naehere der Lokomotive eines zur Abfahrt manueverten Zuges, da die beschadigten Wagen entpuehrt und abtransportiert werden muessen, ehe der Zug ausfahren kann.

Beschadigen von Bremsenschlauchen in weitem Umkreis verursaechen Hindernis und Verkehrsverzoegerung.

Bei Anwendung von Methode (b) bearbeite man wenigstens drei Schlaeuche, da jeder Zug voerschriftmaessig zwei Ersatzschlaeuche in Tender mitfuehrt.

V. ZETTELN.

a) Zettel entfernen (verursaecht Verzoegerung).

b) Man bringe "Nicht zu beladen" Zettel auf geschadenen Wagen an. Die Art der Beschadigung muss auf dem Zettel derraerig angegeben werden, dass sie nicht zu leicht durch die Handkraft nachgeprueft werden kann.

c) Man entferne Aufschriften wie "Zerbrochenlich", "Gefaehrlich", "Sprangstoffe" usw., um Beschadigung durch unachtsame Verrechnung zu verursaechen.

**Bemerkung:** Abendern oder Auswechseln von Zetkeln erfordert eine genaue oertliche Buhrloekkenntnis und einen Vorrat von Blankzetteln.

Man entferne jede Gelegenheit, Zetkeln an unbrauchbare oder Miltlerverzaehnte, abzuräumen.

VI. SIGNAL-ATELEGRAFEN-LEITUNGEN.

Durchschneiden und Beschaedigen von Signal- und Telegrafleitungen in weitem Umkreis verursaechen bedeutende Verzoerungen.

