

Kold krig på skinner

DSB og dansk infrastruktur i en østtysk optik

Af Ulrik Vestergaard Jensen og Peer Henrik Hansen

"Materialets omfang viser, med hvilken lethed det kan skaffes til veje. Samtidig viser det, hvad det betyder, når en ikke tilfældig turist 'tager et uskadeligt billede af et vejkryds i Vestjylland'. Systematisk anvendelse af sådanne 'uskadelige' billeder som i det foreliggende materiale dementerer værdien af den nedvurdering, som sikkerhedsbestemmelserne ofte er udsat for."¹⁾

Med disse ord konstaterede en afdelingschef i Forsvarets Efterretningstjeneste (FE), at fremmede spioner under den kolde krig havde haft let spil, når de indsamlede informationer om Danmark. Det måtte han og resten af efterretningstjenesten sande, da de fra en udenlandsk samar-

bejdspartner modtog et omfattende men ufuldstændigt materiale bestående af mapper og hæfter indeholdende billeder og oplysninger om blandt andet den jyske vestkyst, Fyn, Langeland og Lolland samt infrastruktur og militære oplysninger.²⁾ Materialet, som fyldte en almindelig flyttekasse, stammede fra den østtyske militære efterretningstjeneste Verwaltung Aufklärung og blev nu gennemgået af FE's sikkerhedsafdeling. Det var tydeligt, at spioner havde været på spil og havde rejst landet tyndt for at skaffe de mange billeder og informationer. Det er ikke så tit, at man får mulighed for at kigge fjenden i kortene, men det er muligt med det foreliggende materiale. Hvordan så man på Danmark, og hvor stor indsigt havde østtyskerne i de danske forhold? Hvad var eksempelvis jernbanens rolle i den danske krigsplanlægning? Hovedvægten af de øst-



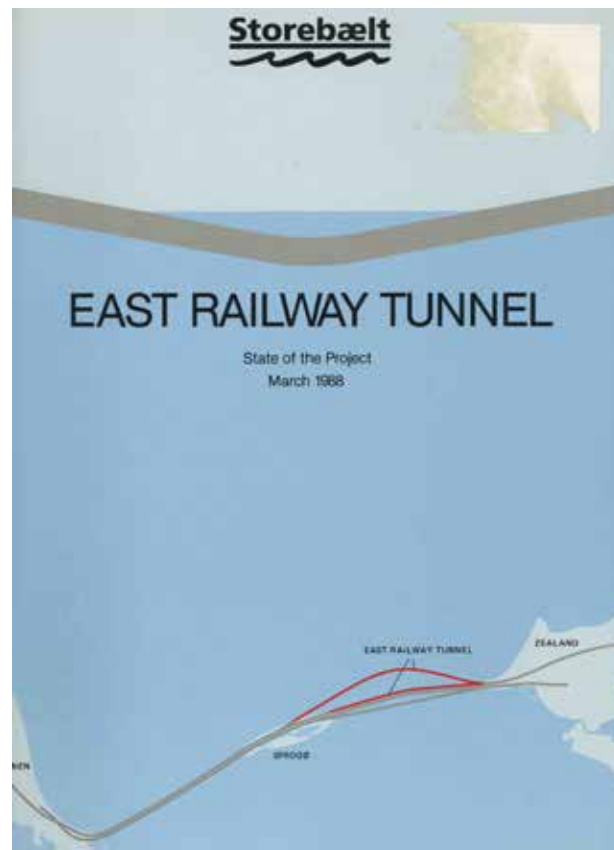
Planerne om en fast forbindelse over (og under) Storebælt blev fulgt nøje af østtyskerne, der så brobyggeriet som en vigtig faktor, når der i tilfælde af krig skulle flyttes danske og vestlige styrker fra vest til øst (RA, FE's arkiv).

tyske indhentninger i det foreliggende materiale var produkter baseret på den såkaldte terrænrekognoscering, og her rettede majoriteten sig mod det jyske område. Udover det jyske område blev dele af Lolland, Langeland og Fyn beskrevet. Der var i alt tale om ti pakker med i alt 35 bind fordelt på følgende vis:

- Pakke I – Vestkysten/Esbjerg (tre bind)
- Pakke II – Vestkysten/Rømø (et bind)
- Pakke III – Vestkysten (11 bind)
- Pakke IV – Vestkysten (et bind)
- Pakke V – Nordjylland (tre bind)
- Pakke VI – Fyn og øhavet (seks bind)
- Pakke VII – Langeland (fire bind, det femte mangler)
- Pakke VIII – Lolland (et bind)
- Pakke IX – Diverse militære udklip m.m. (fire bind)
- Pakke X – Dansk infrastruktur (et bind)

Hvert af de 35 bind var fyldt til randen med billeder, beskrivelser og analyser af de danske forhold. Forud for produktionen af det omfattende materiale lå hundredvis af dages rekognosceringer i Danmark. Rekognosceringer, der ifølge FE var grundigt forberedt og derefter metodisk efterbehandlet af de østtyske analytikere. Informationer om danske militære og geografiske forhold (avisklip m.m.) havde været under opbygning siden 1960'erne, og den fysiske indhentning af fotografier, oplysninger og frit tilgængeligt materiale (eksempelvis informationsmateriale fra DSB) blev udført i perioden 1978-1989, hvoraf de sidste opdateringer blev udført i sidste halvdel af november 1989 og formentlig journaliseret i 1990. Materialet var dog ufuldstændigt, og oplysninger om diverse danske militæranlæg var fjernet fra materialet.³⁾

Danske Leopard 1-kampvogne på øvelsen 'Golden Crown' ved Kassel september 1988 (Christen Laursen).



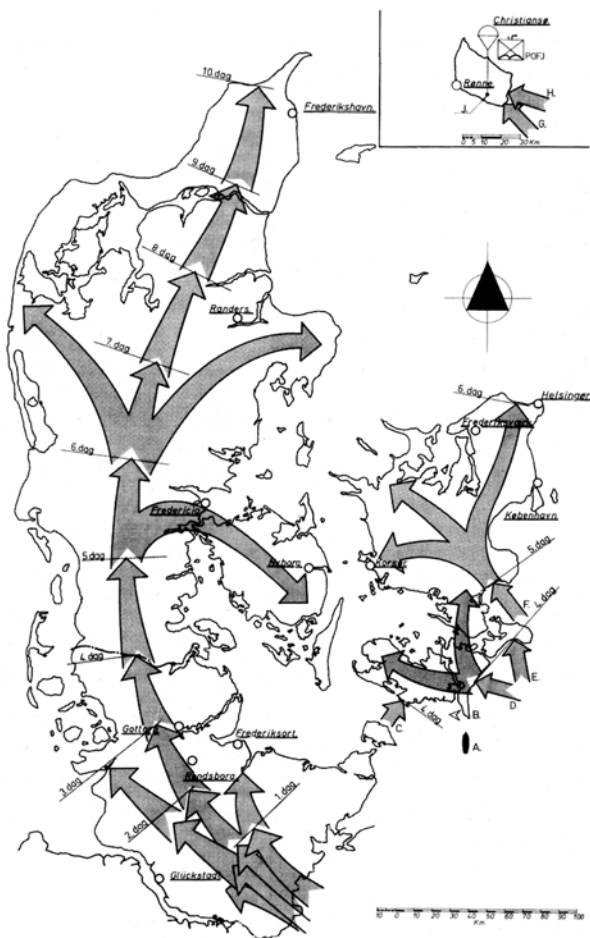
Kold krig på forskningsfronten

Siden 1990'erne er forskningen i den kolde krig gradvist vokset. Adskillige store undersøgelser har forsøgt at kaste lys over Danmarks rolle under den kolde krig. Dansk Udenrigspolitisk Institut (DUPI) præsenterede i 1997 den såkaldte Thulerapport om Danmarks atompolitik på Grønland, og ti år senere kom DUPI/DIIS's undersøgelse af Danmarks stilling under den kolde krig, herunder truslen fra Øst.

Ti år efter sin nedsættelse kunne PET-kommissionen i 2009 fremlægge resultaterne af de mange års undersøgelse af efterretningstjenestens virke under den kolde krig. Endelig præsenterede Center for Koldkrigsforskning under historiker Bent Jensens ledelse sin rapport i 2014 – en rapport, der synes at være et erklæret modsvar til de fortællinger, som DIIS og PET-kommissionen fremlagde år tidligere.⁴⁾

Ved siden af dette har en række projekter øget vores viden om den kolde krigs betydning for forholdene i Danmark. Også en række personlige bidrag har åbnet op for nye vinkler, men de skriver sig som oftest ind i den politiske fortælling om den kolde krig.⁵⁾

Og her ligger en skævvridning. Fokus har oftest ligget på den politisk-diplomatisk fortælling, når den kolde krig er blevet udforsket i et dansk perspektiv.⁶⁾ Ikke nok med det: Forskningen har også været anvendt som et politisk våben i kampen om, hvem der havde ret og uret under og efter den kolde krig – noget, som historiker Rosanna Farbøl har set nærmere på.⁷⁾



Warszawapagten øvede igen og igen fremrykningen mod Vest. For Danmarks vedkommende handlede det om hurtigt at rykke frem og sætte sig på den jyske halvø. På den måde kunne man kontrollere gennemsejlingen til Østersøen og afskære danske styrker fra at modtage forstærkninger fra Vest (RA, FE's arkiv).

krig sluttede med murens fald den 9. november 1989, og at årene op til dette havde været rolige og stilfærdige. Overordnet set kan vi på baggrund af det ovenfor beskrevne materiale konstatere, at østtyskerne fortsatte efterretningsarbejdet mod Danmark efter november 1989, og at man i årene og månederne op til murens fald havde gennemført indhentninger en række steder i Danmark. Disse aspekter er tidligere blevet berørt i andre artikler og publikationer. Denne artikels ærinde er at give indblik i østtyskernes kortlægning af den danske infrastruktur og dermed Warszawapagtens muligheder for at operere i Danmark. Vi vil forsøge at svare på,

En afgørende og iøjnefaldende mangel i den danske koldkrigsforskning er det militære og forsvarsmæssige aspekt. Nok er det behandlet i de store undersøgelser, men det er sjældent uddybende og ofte kun en "bifortælling" til eksempelvis at sige noget om den politiske udvikling.

Vil man vide mere om de militære og forsvarsmæssige aspekter, kan der findes mange spændende oplysninger i mindre udgivelser med mere specifikt fokus på eksempelvis den militære trussel fra Øst, festskrifter eller erindringsbøger.⁸⁾ Fremhæves skal dog Kulturstyrelsens undersøgelse af den kolde krigs anlæg og den dertilhørende udgivelse, hvor den kolde krigs politiske, diplomatiske, efterretningsmæssige, samfundsmæssige og (infra-)strukturelle fortælling søges forbundet, så læseren får en bedre forståelse af den kolde krigs "forbundne kar" i Danmark.⁹⁾

Noget, som de store undersøgelser bragte med sig, var en større indsigt i og efterfølgende voksende forskningsindsats inden for efterretningstjenesternes virke.¹⁰⁾ Det er også inden for dette felt, at denne artikel indskrives sig, dog med et forsøg på at bygge bro til de militære, forsvarsmæssige og infrastrukturelle aspekter af den kolde krigs fortælling. Artiklen vil fokusere på perioden lige før og omkring murens fald. De fleste tænker sikkert, at den kolde

- hvilket syn man fra østtysk side havde på den danske infrastruktur
- hvilke vurderinger af det danske jernbanenets militære betydning der præsenteres i det østtyske materiale
- hvilke trafikknudepunkter og områder der blev tillagt særlig værdi
- hvordan østtyskerne så på civile og militære mål med den danske infrastruktur

Hvorfor overhovedet kigge nærmere på dette materiale? Selv om det østtyske materiale synes ufuldstændigt, indeholder det en række interessante oplysninger og betragtninger om, hvordan fjenden – i dette tilfælde DDR og dets militære efterretningstjeneste – så på Danmark og de danske forhold. Store mængder af det østtyske arkivmateriale blev destrueret i tiden lige efter murens fald, hvorfor denne lille kildeggruppe er interessant. Det måske vigtigste perspektiv i denne artikel er forholdet mellem den civile og militære optik, og hvordan en vejstrækning eller jernbanes formål kan få vidt forskellig betydning, afhængig af om man analyserer den set gennem danske civile briller eller den østtyske militære monokel. Materialet kan også give et bud på, hvor god eller hvor dårlig indsigt de østtyske analytikere havde i de danske jernbaners muligheder og faktiske opgaver i tilfælde af krig.

Замысел

действий Приморского Фронта на оперативно-тактическом учении „Вал-77“



Danmark og DDR som frontlinjestater

Under hele den kolde krig lurede faren for en krig mellem Øst og Vest. Indtil 1949 havde USA monopol på atombomben, men en omfattende spionagevirksomhed gjorde russerne i stand til at sprænge og teste deres første atom-bombe flere år før end ventet.

Atlantpagten blev stiftet i 1949, og Danmark var blandt de stiftende lande. Det var blandt andet frygten for den sovjetiske fjende i Øst og behovet for militær assistance, som gjorde, at Danmark brød med flere års alliancefrihed og gik med i den forsvarsalliance, som senere blev til NATO. Udover medlemskabet af Atlantpagten valgte regeringen at udstede den kongelige forholdsordre 6. marts 1952 for at understrege, at Danmark og danskerne selv skulle kunne optage kampen mod en angribende fjende.¹¹⁾ Ingen måtte være i tvivl om den danske forsvarsvilje, og Atlantpagten skulle sikre Danmarks overlevelse i tilfælde af en ny krig.

Overfor denne alliance dannedes Warszawapagten i 1955, og dette var det sovjetisk-ledede modstykke til NATO. Warszawapagten talte stort set alle de østeuropæiske lande, og der var aldrig tvivl om den sovjetiske ledelse og overkommando inden for pagten.

Mens NATO-landene drøftede og debatterede den fælles strategi, havde Sovjetunionen det privilegium at kunne diktere den østlige pagts strategi og planer. Det var blandt andet en hjørnesteen i pagtens doktrin, at en ny krig mellem Øst og Vest ikke måtte udkæmpes i Østeuropa, men skulle udkæmpes på vestlig jord. Denne tilgang gjorde, at Warszawapagtlandenes militær var i et nærmest konstant forhøjet beredskab, og at enkelte enheder kunne være krigsklar i løbet af meget kort tid sammenlignet med deres danske modstandere.

Fra slutningen af 1950'erne og frem udvikledes planer for Warszawapagtens fremrykning i tilfælde af krig, og Danmark ville meget tidligt blive berørt af Warszawapagtens såkaldte Kystfront. Kystfronten var en front ledet af den polske generalstab men bestående af styrker fra Polen, DDR og Sovjetunionen. I tilfælde af krig var det styrkernes

opgave at rykke vestover og med flåde-, fly- og landstyrker indtage Danmark og sikre kontrollen over danske bæltter, stræder og sunde. Dele af kystfronten skulle fortsætte vestover til Holland, og i visse øvede scenarier indgik også Norge som et militært mål. Danmark var imidlertid en fast bestanddel af Kystfrontens opgaver. Man skal således forestille sig, at hen mod 100.000 østlige styrker havde til opgave at rykke hurtigt frem og med bistand fra taktiske atomvåben indtage Danmark og området omkring Østersøen.¹²⁾

De østlige efterretningstjenester var nødt til at indsamle alle tænkelige oplysninger om danske forhold, heriblandt den danske infrastruktur, for at kunne optimere sine operationer på dansk jord i tilfælde af krig.

På dansk side vidste efterretningstjenesterne, at elværker, havne, kajpladser, jernbaneknudepunkter, jernbanebroer og lignende, der i tilfælde af krig kunne få betydning for Warszawapagten, blev fotograferet og jagttaget af østblokkens spioner.¹³⁾ Den slags observationer blev foretaget under hele den kolde krig og indgik i østblokkens planlægning. En polsk militærattaché kunne eksempelvis få til opgave at indberette enhver militær installation, broer, jernbanenet og -stationer samt flyvepladser i et bestemt område.¹⁴⁾ Et nyt objekt af militær betydning, og dermed også et mål for de østlige tjenester, var Farø-broerne, som ved gentagne lejligheder i 1980'erne blev besigtiget fra østlig side. Farøbroernes konstruktion og bærekabler blev blandt andet studeret af en tjekkoslovakisk ingeniør, ligesom sovjetiske lastvogne blev parkeret ved broerne, inden der blev "fotograferet mod Farø-broerne, ligesom der blev foretaget notater."¹⁵⁾ Dette var en del af den kolde krigs hverdag, og målene forandrede sig hele tiden. Nye veje, jernbanelinjer og lignende kom til.

Som dansk sikkerhedstjeneste var det omvendt PET's opgave at holde øje med øststaternes aktiviteter i Danmark og holde et vågent øje med de diplomater og "spioner", der rejste rundt i Danmark for at skaffe informationer.

De østlige efterretningsofficerer vidste formentlig, at man fra dansk side havde etableret et fintmasket net af

Den østtyske efterretningstjeneste indsamlede alle tænkelige oplysninger fra diverse åbne kilder, som senere kunne få betydning for den militære planlægning. Selv en lille dansk avisnotits om den nye Lillebæltsbro indvielse fandt vej ind til arkivet (RA, FE's arkiv).

meddelere over hele landet, der kunne melde tilbage til myndighederne, når de så en af østambassadernes diplomatbiler i lokalområdet eller på vej på færgeren. "I stedet for at gøre brug af de sædvanlige ruter over Storebælt, når de sovjetiske efterretningsofficerer skulle på rejse til Jylland og Fyn, gjorde de brug af færgeruter, hvor PET's meldesystem ikke var så velfungerende som på Storebæltsoverfarten," skriver DIIS-rapporten.¹⁶⁾

Hos Forsvarets Efterretningstjeneste havde man en afdeling, den såkaldte Nøglepunktssektion, der sad med det forkromede overblik over Danmarks vigtigste militære og civile knudepunkter, som skulle beskyttes i tilfælde af krig. Afdelingen gjorde, hvad den kunne, for at sløre hvilke punkter der i tilfælde af krig var af vigtighed for det danske beredskab. De offentligt tilgængelige centimeterkort gav ikke altid det fulde indblik i et område, eller hvad det rummede af eksempelvis militære objekter. Sådanne objekter sørgede nøglepunktssektionen nemlig for at få udeladt på de endelige og tilgængelige kort. Mens broer, veje, jernbaner og motorveje nødvendigvis måtte være tydelige på kortene, var det langt fra alle militære nøglepunkter såsom kaserner, depoter, radarstationer og lignende, som kunne aflæses på de danske kort.¹⁷⁾

Hvis de østlige efterretningstjenester ville være helt sikre på, hvordan tingene forholdt sig på eksempelvis havnen i Esbjerg, ved Lillebæltsbroen eller ved et depot i Nordjylland, måtte der sendes folk af sted for at indsamle oplysninger og billeder samt foretage observationer. Det er sådan, dette omfattende materiale er blevet til. De østtyske efterretningstjenester, som i dette konkrete tilfælde havde været på spil, gjorde brug af flere typer indhentere til at skaffe de ønskede oplysninger. Østtyskerne havde i den kolde krigs sidste år en række tilstedeværende efterretningsofficerer, der under dække af såvel diplomatisk dækstilling (der skulle skjule, at deres egentlige arbejdsgiver var efterretningstjenesten) som diplomatisk immunitet kunne operere frit i Danmark. Det samme kunne udvekslingsstuderende og stipendiater, som var i Danmark



med et legalt ærinde, men med hemmelige opgaver understøttet hjemmefra. Også tilrejsende specialister — personer, som kom til Danmark under falsk identitet under dække af at være turister eller politiske flygtninge — blev anvendt til at indhente oplysninger.¹⁸⁾ Lastbilchauffører var ikke bare lastbilchauffører. Nogle af de østeuropæiske chauffører havde i virkeligheden tilknytning til eksempelvis polske, østtyske eller sovjetiske specialstyrker og blev sendt til Danmark for at "besigtige på forhånd udpegede militære mål, som de pågældende i tilfælde af WAPA-angreb vil være ansvarlige for. Disse mål omfatter også broer, jernbaneknudepunkter osv."¹⁹⁾

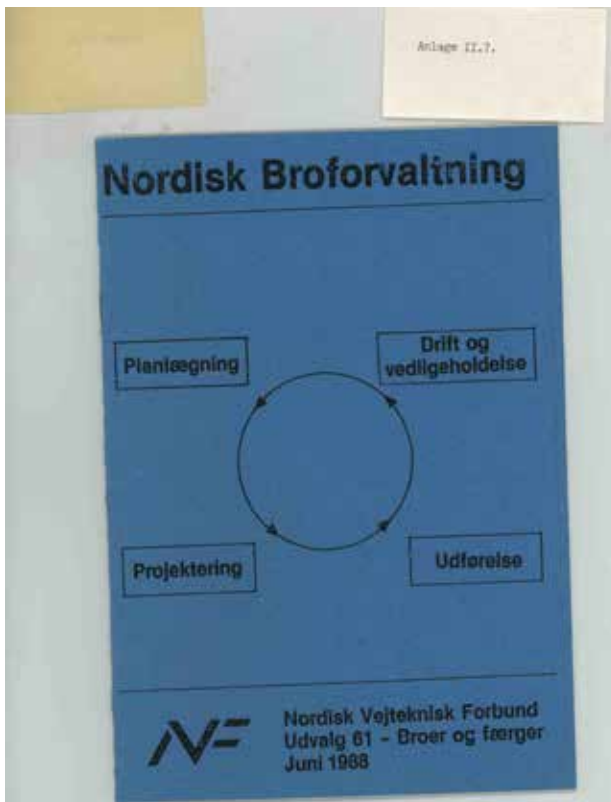
Endelig kunne også danskere i hemmelig østtysk tjeneste være behjælpelige med at skaffe informationer til efterretningstjenesterne på den anden side af jerntæppet.²⁰⁾

Under hele den kolde krig foretog disse grupper løbende observationer af nøgle- og knudepunkter, og dele af den indhentning endte i slutningen af 1980'erne i det østtyske materiale, som FE fik overdraget i 1995.

Dansk infrastruktur i østtysk optik

Det østtyske materiale indeholder en ukomplet rapport fra begyndelsen af 1984, hvori forskellige oplysninger om danske og norske forhold blev behandlet.²¹⁾ De indkomne oplysninger om danske og norske lufthavne og flyvepladser blev sammenlignet med den viden, man allerede var i besiddelse af hos de østtyske tjenester.²²⁾ Danmark var ifølge de østtyske analyser af stor betydning for NATO på grund af landets geografiske placering. Danmark var i

Et andet eksempel på en uskyldig åben kilde, der har til formål at holde danskerne orienteret om diverse anlægsbyggerier, men som i hænderne på den østtyske efterretningstjeneste pludselig kunne hjælpe "fjenden" til at forstå danske forhold og infrastruktur bedre (RA, FE's arkiv).

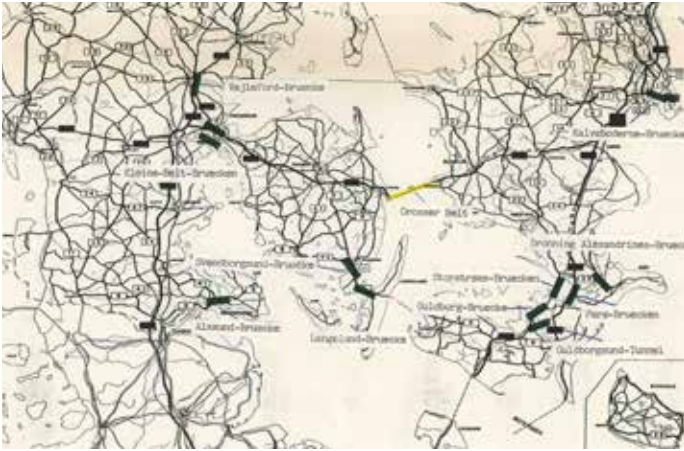


stand til at blokere for Warszawapagtens udsejling af Østersøen og åbne op for NATO's vej ind i samme område. Den jyske halvø var afgørende for, at Danmark kunne modtage vestlige forstærkninger.²³⁾ Materialet gav indtryk af, at den militære planlægning indtog en stor plads i de danske politiske beslutninger. "Den norske og danske infrastruktur er samlet set udbygget således, at de nationale og allierede styrker på et sikrere grundlag kan udføre kamphandlinger i dybden," hed det blandt andet.²⁴⁾ Set med østlige øjne var den danske økonomi og infrastruktur en af hjørnestenene for, at NATO kunne føre sin strategiske planlægning ud i livet i det nordeuropæiske område.

Den danske infrastruktur var med andre ord af betydning for hele den vestlige alliance, og udviklingen i den danske infrastruktur blev derfor fulgt nøje af Warszawapagten, der havde brug for alle detaljer til at optimere sin egen militære planlægning.

Broer, motorveje, færgeforbindelser og tunneler blev studeret, ligesom deres fremtidige udbygning op gennem 1980'erne og 1990'erne var genstand for østtyske vurderinger. Disse emner var indført på forskellige kort over Danmark. Til gennemgangen af den danske infrastruktur og dens fremtidige udvikling havde den østtyske tjeneste gode ressourcer at trække på i form af en række åbne kilder. Åbne kilder er en betegnelse for materiale, som er frit tilgængeligt for alle, og som på forskellig vis giver indblik i diverse samfundsforhold. Det kan være landkort, bykort, aviser, køreplaner, oplysningspjecer, foldere og lignende. Af denne type oplysninger og materiale kan nævnes DSB's oplysningshæfter om fremtidige brobyggerier, færgeoverfarter og lignende, som østtyskerne anvendte i dette analysemateriale. Mens bykort og telefonbøger i Danmark var frit tilgængelige, var den slags klassificerede i østblokken, hvor de indeholdte oplysninger blev anset for "hemmelige". Den her omhandlede analyse fra 1989 blev udfærdiget af DDR's militære efterretningstjeneste og beroede blandt andet på materiale fra Vejdirektoratet og DSB omhandlede blandt andet det forestående byggeri af Storebæltsbroen, Guldborgsund-tunnellen og diverse færgeforbindelser. Også fremtidige projekter såsom Øresundsbroen og en eventuel fast forbindelse til Femern blev omtalt i analysen.²⁵⁾

Den danske infrastruktur var i østtyskernes optik særdeles udbygget og var på grund af Danmarks geografiske forhold præget af en række broer og færgeforbindelser. Der var ifølge østtyskerne flere årsager til, at Danmark havde en så god infrastruktur. Motorveje samt bro- og tunnelbyggerier havde til opgave at binde de forskellige dele af landet bedre sammen, men der var ifølge østtyskerne også en anden mindre udtalt dagsorden. Udbygningen af den danske infrastruktur var karakteriseret af en række bro- og tunnelbyg-

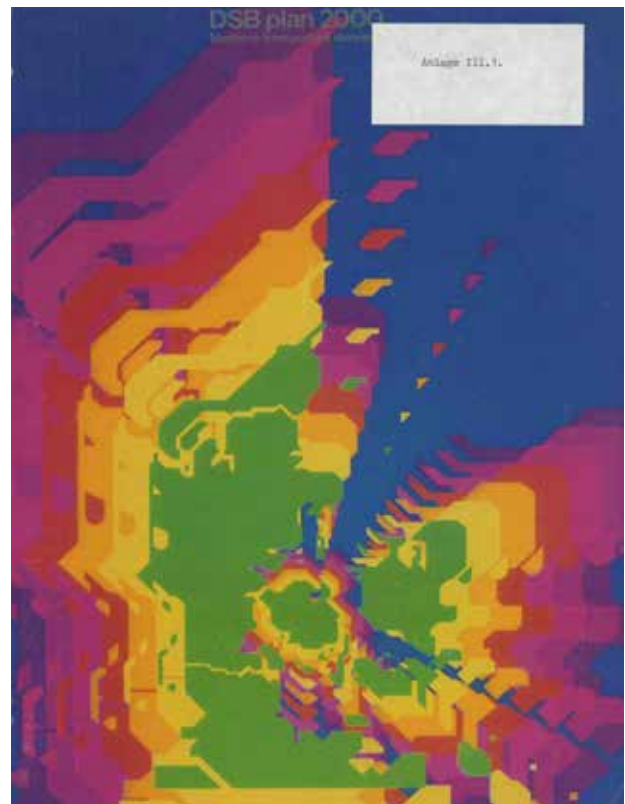


Kortlægningen og beskrivelsen af de danske broer blev suppleret med "broernes Danmarkskort", hvorpå det var muligt allerede i fremtid at forberede sig på, hvor man i tilfælde af fremrykning risikerede at møde en bortsprængt bro (RA, FE's arkiv).

gerier, der var strategisk vigtige med henblik på at binde forskellige øer og landsdele sammen. Brobyggerierne var ifølge de østtyske analytikere påvirket af en række 'militære faktorer'. Den nye Lillebæltsbro havde eksempelvis til formål at binde øer og Jylland sammen med Vesttyskland, mens Sallingsundbroen var af betydning for viderebefordringen af vestlige forstærkninger landsat i Hanstholm, hed det.²⁶⁾

Det danske jernbanenet

Hvordan så østtyskerne på de danske jernbaner? Den østtyske rapport omtalte den fremtidige udvikling af DSB og det danske jernbanenet. Rapporten gjorde brug af "DSB-plan 2000" som kilde til beskrivelsen samt sandsynligvis egne observationer i Danmark. De østtyske analytikere startede med at konkludere, at der ikke forelå planer om at udvikle og udbygge det danske jernbanenet ud over den allerede andetsteds i rapporten omtalte store og centrale opførelse og ibrugtagen af Storebæltsforbindelsen. Rapporten beskrev de eksisterende hovedstrækninger København-færgeforbindelse Rødby-Puttgarten/BRD (Vesttyskland), København-Odense-Aalborg samt København-Odense-Ålborg/BRD, og derudover omtaltes det, hvordan DSB ansås at ville optimeres gennem 1990'erne og frem mod år 2000 ved hjælp af rationalisering og forbedringer i selve organisationen, indførelsen af ny teknik, elektrificering af delstrækninger og naturligvis det vigtigste: benyttelsen af den nye faste forbindelse over Storebælt. De østtyske analytikere var i afsnittet om jernbaner helt sikre på, at Storebæltsforbindelsen stod færdig som planlagt i 1993, men som nævnt ovenfor talte de østtyske analytikere om, at forbindelsen over Storebælt med tilhørende fuldt udbygget motorvejsnet først forventedes endeligt færdig i 1996. Analytikerne nævnte flere gange, at den danske logistik helt ville ændres netop efter 1993 som følge af den faste forbindelse over Storebælt. I dag ved vi naturligvis, at den faste forbindelse først blev taget i brug for jernbanetrafik 1. juni 1997 og for biltrafik 14. juni 1998.²⁷⁾



DSB's plan 2000 med undertitlen Moderne transport på skinner, der udkom i 1988, indgik også i rapporten (RA, FE's arkiv).

Rapporten fortsatte med at opremse den omtrentlige reducerede rejsetid på det danske hovednet. For eksempel regnede østtyskerne med, at rejsetiden København-Odense blev mindsket fra ca. tre timer til en time og 15 minutter. Samtidig blev det nævnt, at selve driftssikkerheden ville blive øget og vejafhængigheden ville blive mindsket betragteligt sammenlignet med færgeforbindelserne. DSB og jernbanedriften ville blive gjort væsentligt mere uafhængig af vejrliget, og det ville derfor bidrage til driftssikkerheden og pålideligheden.

Med indførelsen af den førnævnte "ny teknik" hentydede østtyskerne til indførelsen af de nye IC3- togsæt, der indgik i planlægningen allerede fra 1988. Østtyskerne regnede med, at IC3-togene var fuldt implementerede i personbefordringen i midten af 1990'erne, og fortsatte med at opremse de omtrentlige eksisterende persontogshastigheder sammenholdt med de kommende IC3-togs øgede hastigheder. Rejsetiden på strækningen København-Hamburg forventedes at blive reduceret fra fem til fire timer.

Rapporten omtalte endvidere elektrificeringen af delstrækninger, herunder København-Ringsted og senere videre til Odense, ligesom den videre plan for udvidelse af de elektriske strækninger videre over Kolding til Padborg og Vesttyskland blev berørt. Dette blev set positivt i forbindelse med muligheden for troppe- og materieltransporter København-Vesttyskland og den anden vej.

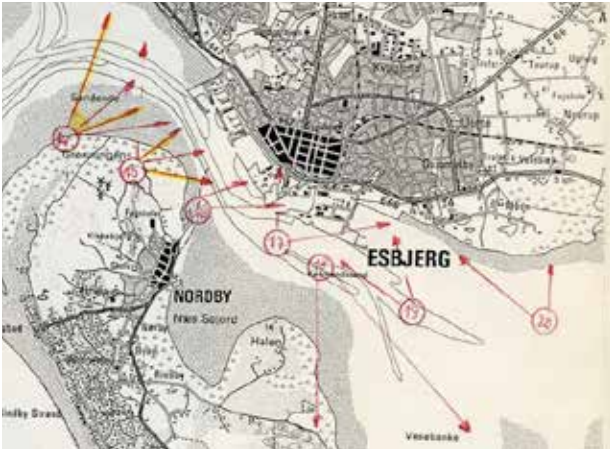
Afsnittet om jernbaner og DSB blev afsluttet med en opremsning af, hvad man anså for knudepunkter for det danske jernbaneland. For godstransport var det Aalborg, Århus, Esbjerg, Fredericia, Kolding, Padborg, Odense, Nykøbing Falster og København. For persontrafik var det Hovedbanegården, Odense, Sønderborg, Vejle, Esbjerg, Århus, Aalborg og Holstebro. Det fremgår ikke af rapporten, hvorfor netop disse stationer af østtyskerne blev anset for vigtige knudepunkter.²⁸⁾ Selv om jernbanens militære betydning blev nævnt flere gange, gjorde østtyskerne intet ud af at beskrive, hvori betydningen lå.

Det betones ikke i det østtyske materiale, men hvis krigen var kommet, ville Esbjerg havn have fået afgørende betydning for forsvaret af Danmark.

Som følge af NATOs planer om, at forstærkninger – hovedsageligt tropper og tungt materiel såsom panser – skulle ankomme til Danmark via Esbjerg havn, udbyggede og forstærkede man denne med Europakaj i 1976-77, og man anlagde jernbanespor hertil. Det ses af luftfotos af området i dag, at sporene førtes sammen med de eksisterende havnespor og videre ud ad havnemolen tæt forbi de to på daværende tidspunkt nye store varehaller.²⁹⁾ Hallerne, jern-

baneskinne og forstærkningerne var alt sammen et vigtigt led i Danmarks rolle som NATO Host Nation.³⁰⁾ I samme periode, 1976-77, udbyggede man strækningen Varde-Nr. Nebel (Vestbanen) med et sidespor til Oksbøllejren. Den nye station fik navnet Oksbøl Syd, og der blev anlagt rangerspor for togstammer samt to læssemper, så man der ved ikke behøvede at benytte læssemperen inde i landsbyen Oksbøl, når kampvogne og andet panser skulle til og fra øvelser i Oksbøllandsbanen.³¹⁾ Det er selvfølgelig nærliggende at samtænke de to anlægsarbejder som led i den samme plan: at Danmark rent logistisk skulle blive bedre til at fragte, opbevare og omlade materieltransporter indeholdende tungt panser. Oksbøllejren var landets største øvelsesterræn med tilhørende værksteder, depoter og mandskabsfaciliteter, og desuden lå lejren i kort afstand fra Esbjerg havn og samtidig så tilpas afsides, at man herfra videre ville kunne organisere en mobilisering af modtagne styrker fra andre NATO-lande. Derudover skulle danske kampvogne i tilfælde af krig bringes til Slesvig-Holsten, hvor de skulle indgå i en styrke med vesttyske kolleger og sammen forsøge at stoppe den store mængde af fremrykkende enheder fra Warszawapagten.

Danmark stod i denne rolle overfor en væsentlig udfordring med hensyn til transportkapacitet for tungt panser. DSB rådede ikke over vogne, der egnede sig til transport af den nye type kampvogn, som Danmark modtog og tog i brug i begyndelsen af 1950'erne. Det drejede sig om Centurion-kampvognen, der havde en egen vægt på 51 ton.³²⁾ Samtidig skabte Centurion-kampvognen behov for et større øvelsesareal, så der kunne øves både i bredden og i dybden med en forstærket bataljon, herunder en kampvognseksadron. Det fik man i Oksbøl fra slutningen af 1960'erne.³³⁾ Løsningen var i en periode at benytte tyske specialvogne eller DSB's litra RS.³⁴⁾ Disse løsninger var ikke holdbare i længden, hvorfor Hærens Materielkommando (HMAK) i samarbejde med DSB anskaffede 20 nye fladvogne i 1971. Disse fik litreringen SImmps med hjemsted i Varde.³⁵⁾ Forbindelsen mellem Oksbøl, Esbjerg, Varde og forsvarets og der-



Den vigtige forstærkningshavn Esbjerg indgik naturligvis også i østtyskernes overblik, men havnens vigtige jernbanespor får ikke mange ord med på vejen. Europakajen ses til højre i billedet (kort, RA, FE's arkiv, luftfoto fra 1978, Det Kongelige Bibliotek).



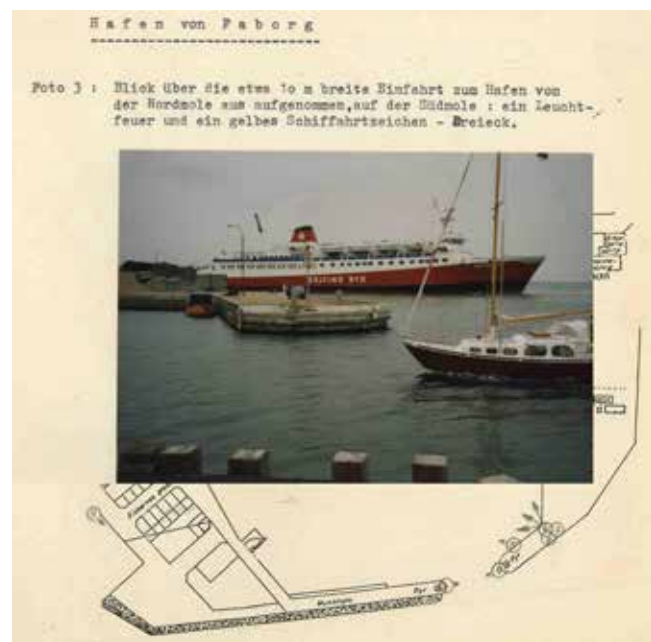
med NATOs interesser i området med hensyn til jernbaner er derfor tydelig.³⁶⁾

Kort sagt var Jyske Divisions forsvar mod et angreb fra Øst betinget af, at de danske kampvogne mødte fjenden i Slesvig-Holsten. En sikker transport af de mange danske kampvogne på de alt for få fladvogne krævede, at Danmark og NATO havde luftherredømmet over dansk område, og at man kunne afholde Warszawapagtens fly fra at bombe de danske jernbanestrækninger. Ud over de få fladvogne rådede hæren over endnu færre blokvogne, der kunne køre kampvognene sydpå. I yderste nødsituation kunne kampvognene selv køre mod Slesvig-Holsten, men dette var forbundet med så store vanskeligheder for såvel materiel som personel, at det for alt i verden skulle undgås.

Det civile forsvar og jernbanen

Det var ikke grebet ud af den blå luft, når de østtyske analytikere kiggede nærmere på de danske jernbaner og landeveje og tillagde dem militær betydning. Men det østtyske fokus på den danske infrastruktur har imidlertid ikke taget højde for, at veje, broer og jernbaner indgik i en større sammenhæng, som rakte langt ud over det militære forsvar af Danmark, nemlig totalforsvaret.

I december 1956 besluttede den danske regering under ledelse af statsminister H. C. Hansen at påbegynde arbejdet med at danne et civilt beredskab, og i 1958 lå det udpegede regeringsudvalgs arbejde klar.³⁷⁾ Danmark blev inddelt i syv civil- og militærregioner, der igen var delt i to landsdelsadministrationer, hhv. ØST og VEST, regionerne



Havne og færgeruter var af flere årsager af betydning for Warszawapagten. Mest overraskende er nok, at man fra østlig side overvejede at bruge de danske færger i tilfælde af krig til at transportere tropper videre fra det danske område til den centraleuropæiske front (RA, FE's arkiv).

I-IV var VEST, og V-VII var ØST. De syv civilregioner skulle først være fuldt etablerede i tilfælde af krig, men centrale personer, der havde plads i de respektive regionsledelser, var på forhånd udpegede og var bekendte med deres opgave.³⁸⁾ Under ét kaldtes dette system for totalforsvaret, og her lå alle funktioner, der kunne tænkes at skulle opretholdes under krise eller krig, herunder selvfølgelig også transport og logistik. Man opererede altså med et parallelt system for det militære og det civile forsvar, men fælles for systemet var, at man havde en østre og en vestre landsledelse, idet den ene var et spejl af den anden. Disse to ledelser havde i den sidste del af den kolde krig plads i to atomsikrede udflytningsanlæg i hhv. Øst- og Vestdanmark. I det ene anlæg skulle regeringen, regenten, chefer for forsvaret, Civilforsvaret, Rigspolitiet samt chefer for andre myndigheder, der skulle kunne virke i tilfælde af krig, placeres, og i det andet anlæg sad alle deres vicechefer, næstkommanderende og for politikernes vedkommende departementscheferne for ministerierne. Man havde en aktuel centraladministration med regering og regent og et spejl af dette i et tilsvarende alternativt anlæg. Opgaverne for denne centraladministration i krise- og krigstid var stærkt begrænsede, idet man kun arbejdede med det mest nødvendige i en krise eller en krig. Af centrale forhold, som landets aktuelle ledelse skulle varetage var:

- udenrigspolitik
- indseende og føling med militære operationer på dansk grund
- fremsætte udtalelser til befolkningen
- træffe beslutninger (love), der krævede kongelig resolution, eller særlige forholdsregler for at opretholde orden
- prioritere ressourcerne mellem de forskellige dele af totalforsvaret
- afgøre større spørgsmål, der kunne få betydning for Danmark i fremtiden, f.eks. anvendelsen af A-våben på dansk territorium.³⁹⁾

Inddelingen af landet fortsatte ned på mere lokalt niveau, så de fleste kommuner havde en kommunal kommando-central, kaldet en KC, hvorfra civile opgaver skulle ledes og koordineres. I civilregion IV, der var det fynske område, fandtes der ni KC'er. Danmark var altså dækket af et civilt og et militært ret fintmasket net af ledelser, der skulle varetage styringen og indsættelsen af redning, forsvar og opretholdelse af mange af de funktioner, der skulle til for at opretholde et funktionsdygtigt land.

Når det kommer til DSB og jernbanernes rolle i dette, er det danske totalforsvar grundigt behandlet af Asbjørn Rune Riis-Knudsens "Totalforsvar på skinner", hvorfor dette kun er en opsummering.⁴⁰⁾

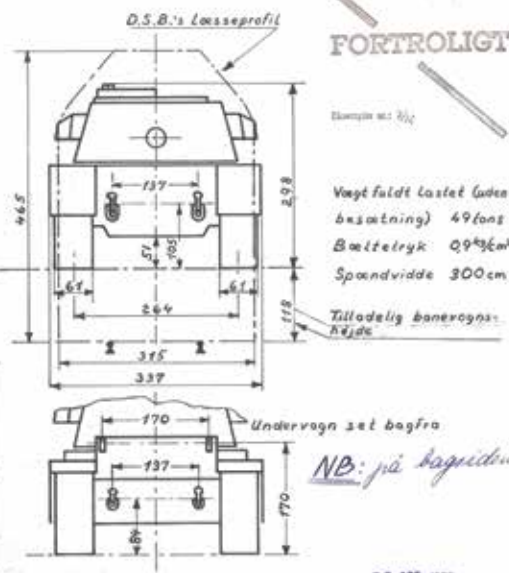
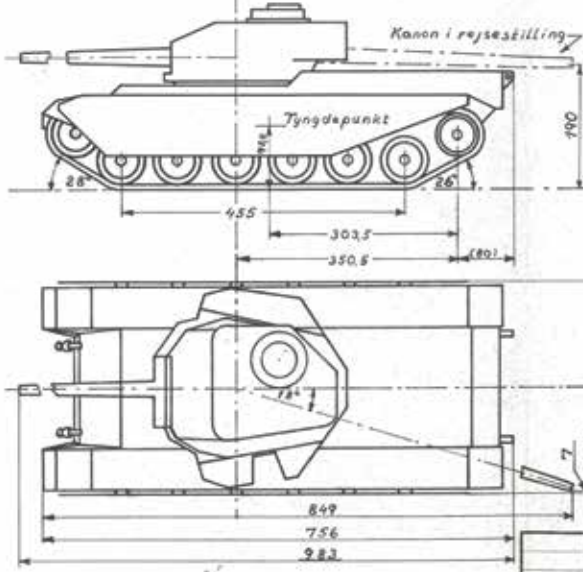
Som led i totalforsvaret havde man som beskrevet ovenfor inddelt landet i et civilt og et militært beredskab og forsvar. DSB havde plads i begge. Alle større virksomheder, offentlige som private, der havde over 75 personer ansat, skulle have et bedriftsværn.⁴¹⁾ Et bedriftsværn lå formelt under Civilforsvarsstyrelsen og havde til opgave at udføre brandslukning, redning, sikring af installationer og udføre forebyggende foranstaltninger imod skader, der kunne tænkes at indtræffe som følge af krigshandlinger. En lang række af DSB's anlæg, virksomheder, stationer og kontorer havde under den kolde krig en størrelse, der gjorde, at disse måtte have eget bedriftsværn. Forkortelsen var BV, og disse bogstaver ses, hvis man går på opdagelse efter dem, i nogle af de tilbageværende bygninger ejet af DSB. Således er der påmalet BV med rødt på en dør i kælderens under Danmarks Jernbanemuseums nuværende administrationsbygning, den daværende overnatningsbygning for lokoførere.⁴²⁾

Et godt eksempel på bedriftsværn under DSB ses i Lise Astrup Frandsens bog "Af banen!", hvori hun behandler DSB's Centralværksted i København. Her havde DSB i overensstemmelse med ovenstående oprettet både et bedriftsværn og et jernbanekompagni, og behovet for begge fremstår tydeligt her, idet Centralværkstedet i vid udstrækning var selvforsynende og ikke afhængig af andre leverandø-

I sin samling råder Jernbanemuseet over netop en af de fladvogne, som i tilfælde af krig skulle anvendes til at transportere danske kampvogne ned til de dansk-vesttyske linjer i Slesvig-Holsten, hvor man sammen med 6. Panzergrenadierdivision skulle forsøge at stoppe den fremrykkende fjende (2011, Danmarks Jernbanemuseum).

Forsvaret af Danmark og Vesttyskland var bundet op på brugen af kampvogne, men fra dansk side havde man for få fladvogne til at transportere de mange danske kampvogne til fronten i Slesvig-Holsten. Transportmål på Centurion og Panzerjæger. Tegninger udarbejdet i 1959 (Danmarks Jernbanemuseum).





FORTROLIGT

Skitse nr. 2/2

Vægt fuldt lastet (uden besætning) 49 tons
 Bæltetryk 0,95 $\frac{\text{kg}}{\text{cm}^2}$
 Spændvidde 300 cm

NB: på bagveden

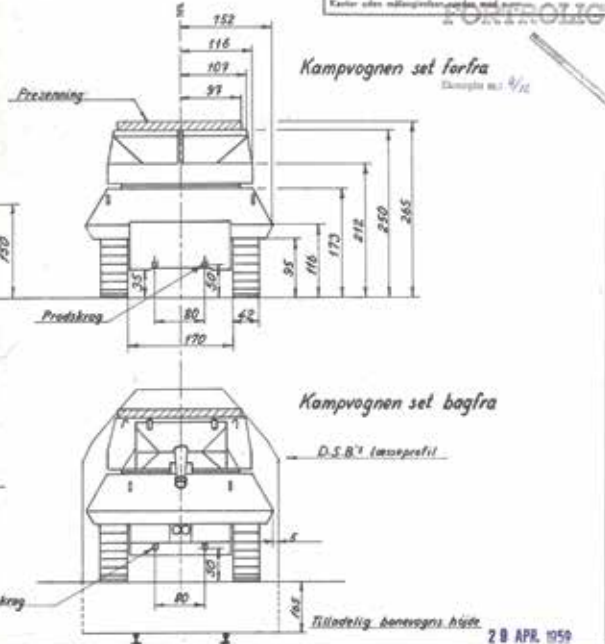
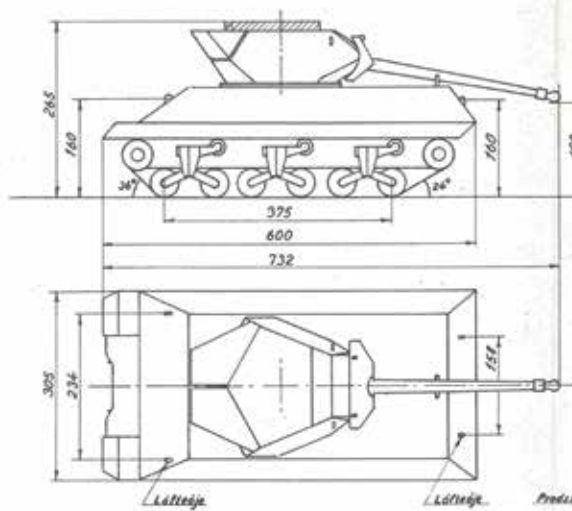
28 APR. 1959

Alle ubenævnte mål er i cm.

SKRIVELSE - KØB OG	FOR RETTELSEN	EFTER RETTELSEN
--------------------	---------------	-----------------

SI		HOVEDGRUPPE		UNDERGRUPPE		MATE.
SKR.	TEGN.	TEGN.	TEGN.	KALK.	KTR.	ERSTATNING FOR 401-072
DEN MOTORTEKNISKE AFDELING		KØBENHAVN, DEN 14/4 1959		BEARBEJDET		300-296
		<i>Christiansen</i>		MÅLSTOK		ERSTATTET AF
				1:50		

Kampvognen med kanonen bogudrettet i rejsestilling



FORTROLIGT

Skitse nr. 2/2

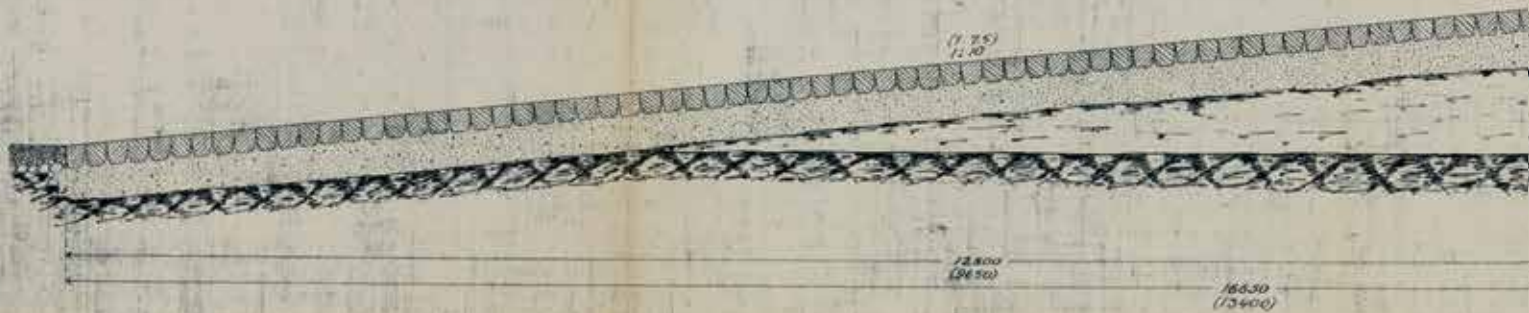
Største vægt i rejsestilling 30 tons
 Tryk på grunden 0,95 $\frac{\text{kg}}{\text{cm}^2}$
 Spændvidde 220 cm

28 APR. 1959

SKRIVELSE - KØB OG	FOR RETTELSEN	EFTER RETTELSEN
--------------------	---------------	-----------------

SI		HOVEDGRUPPE		UNDERGRUPPE		MATE.
SKR.	TEGN.	TEGN.	TEGN.	KALK.	KTR.	ERSTATNING FOR
DEN MOTORTEKNISKE AFDELING		KØBENHAVN, DEN 21/2 1959		BEARBEJDET		M10 Panzerjager
		<i>Christiansen</i>		MÅLSTOK		Transportmål.
				1:50		300-297
						ERSTATTET AF

Længdesnit.
1:25.



Plan.
1:50.

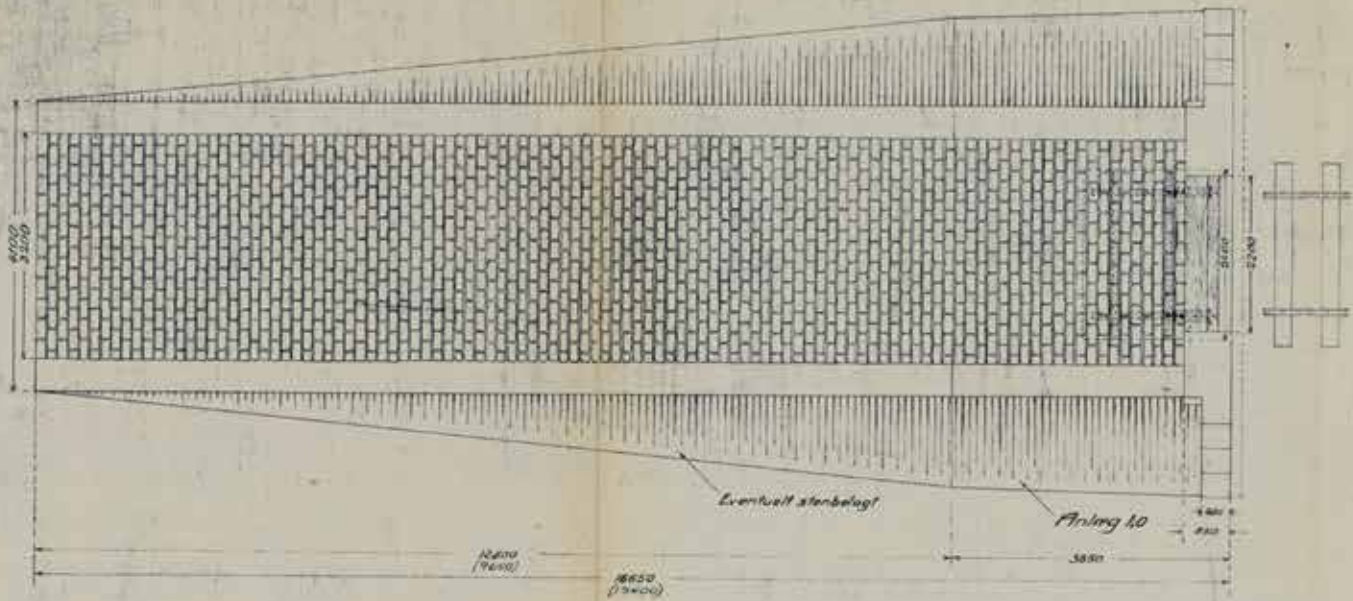
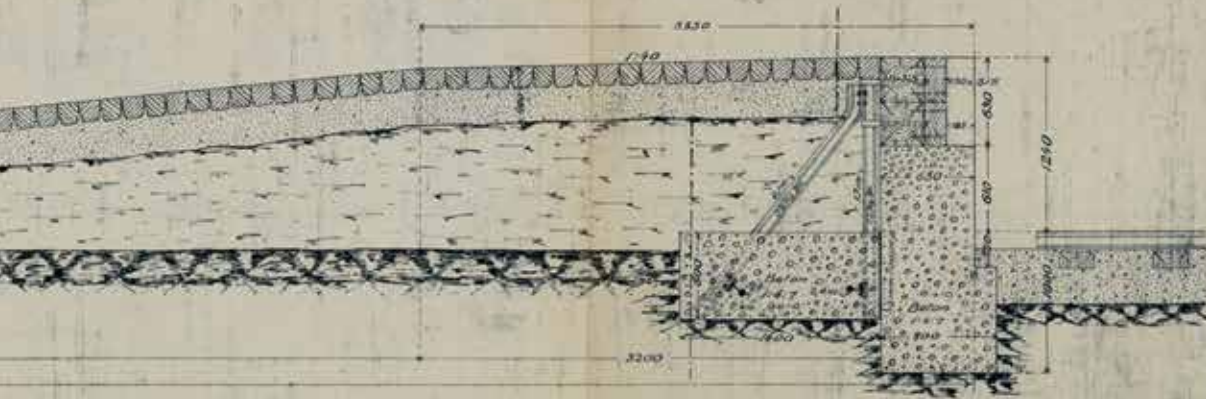


Fig. 65.



Lese Slasker.

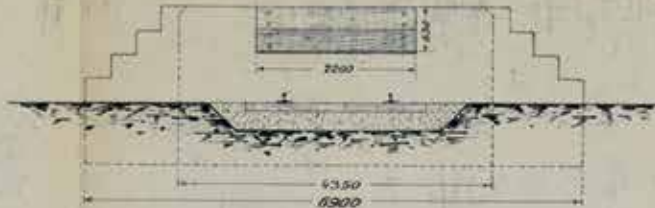
1:25

1250

N.D.N^o 30

Set fra Enden.

1:50.



Tværsnit.

1:50.



Materialfortegnelse.

Stk	Anvendelse	1:10	1:25
2	1,7 m 32 kg Stk Skarax af		
2	2,1 " " 2 Stk 6,4 m 12,8 m		
2	2,4 " " "		
10	Skruer bolte med Hoved		
	Jord af tilføje	34,0 m ³	31,5 m ³
	Brolægning	51,5 m ²	41,5 m ²
	Grus	21,0 m ³	16,0 m ³
	Beton 1:4:7	10,5 m ³	
2	22 m 3/5 x 3/5 Tømmer	4,4 m	
2	2,2 m 150 x 315 " "	4,4 m	
8	Spiger		
4	Planker bolte		
2	Jern Slasker af N ^o 30	2,5 m	
	3 mm Tappap	1,5 m ²	



DSB Baneafdelings tegning af en ende-rampe fra 1920 var stadig aktuel og blev forsynet med stempel: "Hærtransport-officerens forbindelsesofficer til DSB" (Danmarks Jernbane-museum).

rer udefra. Her fandtes et oplag af råmaterialer, og der fandtes store lagerbeholdninger af alle dele til vedligehold af DSB's materiel og dermed til opretholdelse af den fortsatte drift af jernbanen. Værkstedet kunne selvstændigt udføre alle former for reparationer og vedligeholdsgaver af DSB's rullende materiel, hvorfor der ikke var stort behov for tilførsel af leveringer og serviceydelser udefra. Det betød selvfølgelig, at Centralværkstedet dels var vigtig i sig selv for DSB's drift, men dels også at værkstedet ville være et oplagt mål for sabotagevirksomhed som følge af 5.-kolonnehandling eller deciderede bombemål med henblik på at sætte DSB og jernbanedriften ud af spillet.⁴³⁾

Det militære forsvar af jernbanen i Danmark

Under hjemmевænet oprettedes der i lighed med de civile bedriftsværn enheder på virksomheder af en vis størrelse. Jernbanerne og DSB fik jernbanehjemmевænet, der havde til opgave at forsvare strækninger, materiel, stationer og



Bedriftsværnsøvelse på Helgoland i 1958 (Danmarks Jernbanemuseum).

vitale installationer, der var nødvendige for at opretholde jernbanedriften. Arbejdet organiseredes i jernbanekom-pagnier, og personalet var i forvejen ansatte ved banen. Bestemmelserne for, hvornår jernbanekom-pagnierne skulle træde sammen og mobilisere, var fastlagt i bestemmelsen "Hjemmевænet på plads", omtalt i den kongelige forholds-ordre.⁴⁴⁾

Jernbanen og dets anlæg var altså søgt bevogtet mili-tært gennem Jernbanehjemmевænet og organiseret un-der hærhjemmевænet, der var en del af hæren og dermed forsvaret.

Ud over det civile bedriftsværn og det mere militære jernbanehjemmевærn, fandtes der fra 1976 en beredskabs-instruks på DSB's stationer. Denne var "Til Tjenestebrug", hvil-ket betød, at den var hemmelig på laveste klassifikations-niveau og altså kun til brug i tjeneste. I en militær kontekst bruges samme klassifikationsbegreb om det laveste niveau, og indhold af materiale med denne klassifikation må altså ikke omtales udenfor tjenesten. I praksis var "Beredskabs-instruks" med gyldighed fra august 1976 opbevaret skjult på bl.a. stationerne, og tanken var først at fremdrage den i det tilfælde, at indholdet skulle aktiveres.⁴⁵⁾

Beredskabsinstruksen afløste tidligere udstedte for-håndsordrer, bl.a. "instruks for danske stats- og privat-banestationers forhold ved det militære forsvars forøgelse af fredsstyrken", december 1962, samt opdateringen af samme 1. september 1970.⁴⁶⁾ Instruksen omhandler i hoved-sagen, hvordan DSB skal forholde sig ved forøgelse af fredsstyrken, dvs. deltage i mobilisering. Det er beskrevet, hvordan materiel, færger, tog, perroner og andet skal prio-riteres med forrang for indkaldt personel til forsvarets en-heder. DSB og privatbaner skal befordre det personel, der skal give møde som anført i deres mødebefalinger. Et inter-essant afsnit i instruksen er pkt. 2.6 Ødelæggelser. Her omtales, hvordan DSB skal medvirke til, at materiel og an-læg ikke intakt må falde i fjendens hænder. Til udførelse af disse ødelæggelser skal jernbanepersonalet medvirke, og i praksis var det tænkt sådan, at jernbanehjemmевænet

Københavns Godsbanegård 1950, i mødegangen på maskindepotet. En lokomotivmester udpeger dagens kørsler og lokomotivernes placering for lokomotivpersonale. Herren til højre må formodes at være medlem af Jernbanehjemmeværnet, eftersom han på venstre overarm bærer et hjemmeværnsemblem (Danmarks Jernbanemuseum).



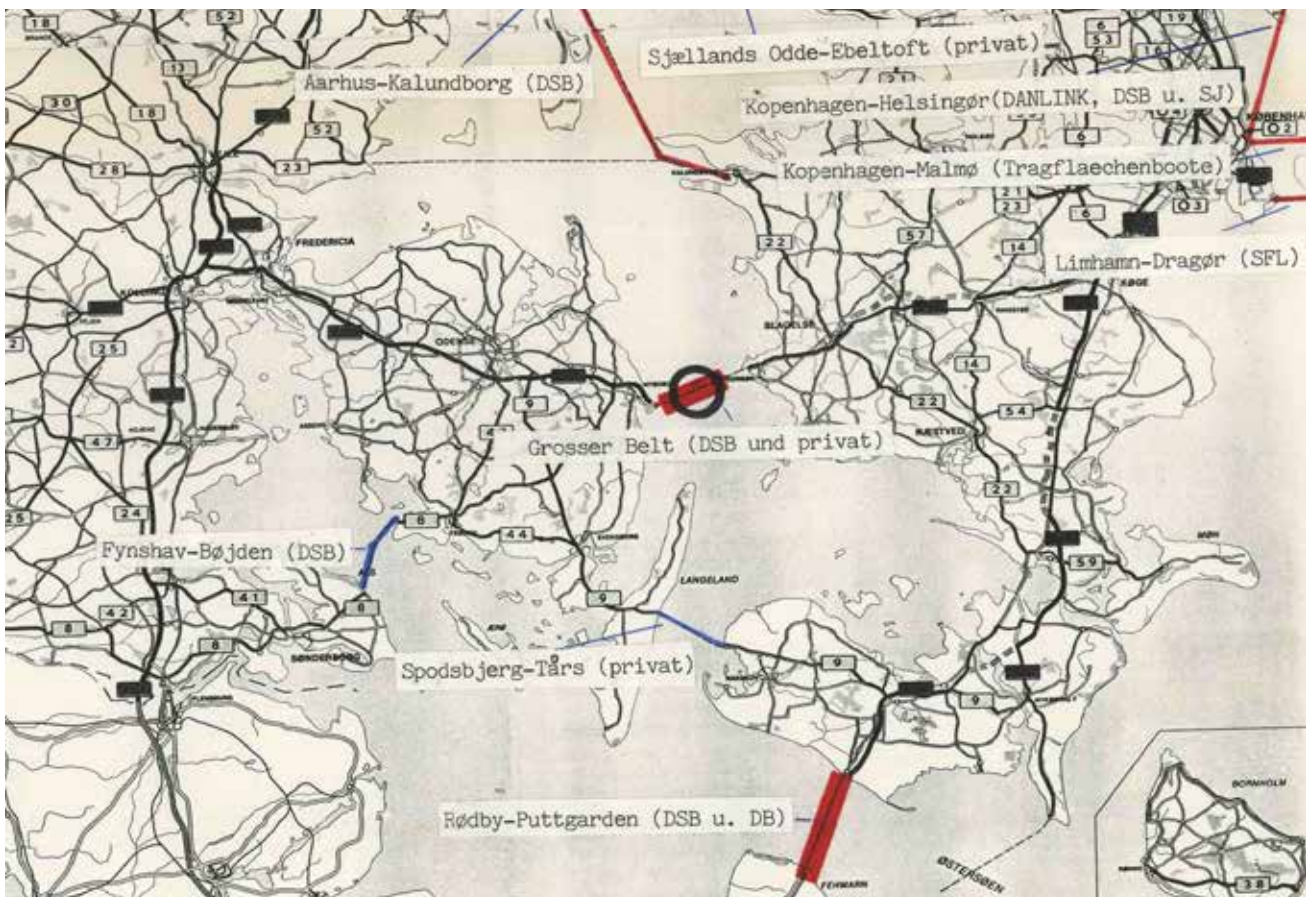
skulle udføre opgaven.⁴⁷⁾ Der var således planlægningsmæssigt taget hånd om forhold ved krise eller krig i forhold til DSB og jernbanedriften under den kolde krig, men det nævnes ikke i det østtyske materiale.

De danske færgeforbindelser

Det var først efter den kolde krigs afslutning, at en fast forbindelse over Storebælt blev etableret, men som det

fremgår nedenfor, blev der flere gange taget skridt til at forbinde Fyn og Sjælland med en bro. Indtil da blev Danmark forbundet af færgeruter. Med den jyske halvø var Danmark landfast med Vesttyskland og det europæiske kontinent, og derudover bestod landet af mange store og små øer, som gjorde færgetrafik nødvendig. Disse færgeruter blev også behandlet af østtyskerne.

Først præsenteredes de internationale færgeforbindelser benævnt med antal, herunder de to til DDR. Den ene,



Saßnitz-Rønne, var dog kun aktiv i sommerhalvåret. Den anden var Gedser-Warnemünde, der besejledes af kombinerede bil- og jernbanefærger, bl.a. DSB's M/F Dronning Ingrid og M/F Kong Frederik d. IX.⁴⁸⁾ Østtyskerne angav det samlede antal danske indenrigsoverfarter til 65 og oplyste, at DSB på dette tidspunkt var hovedrederi på disse overfarter.

Herefter blev de vigtigste færgeforbindelser i Danmark gennemgået, samt hvorfor disse blev anset for vigtige. Udgangspunktet var hensynet til, hvor ofte der blev sejlet, og hvor mange passagerer eller hvor meget gods der blev fragtet på ruten. Det drejede sig om de indenrigslinjer, der forbandt Øst- og Vestdanmark og herunder allervigtigst: de statsejede færger i DSB's regi samt de private bilfærger, der besejlede Storebælt. Det samme gjaldt for ruterne over Kattegat: Odden-Ebeltoft, Århus-Kalundborg og Grenå-Hundested.

Østtyskerne havde lavet en komplet liste af andre færgeruter, der forbandt de danske landsdele, samt hvilke redier der ejede og besejlede disse. Også ruterne til andre lande blev beskrevet. Den vigtigste rute er ikke overraskende ifølge rapporten Rødby-Puttgarten. På baggrund af samtidige åbne kilder som foldere fra bl.a. Vejdirektoratet kiggede østtyskerne nærmere på de danske færgeforbindelsers formodede fremtidsudsigter. Vigtigst var nok den centrale indstilling af færgedriften over Storebælt og den mulige indsættelse af nogle af færgerne fra denne rute på Rødby-Puttgarten. Mindst to af de tre ruter over Kattegat ville i den østtyske optik blive indstillet, og Odden-Ebeltoft ville formentlig blive en af dem. I dag ved vi, at netop denne overfart er den eneste tilbageværende.⁴⁹⁾ Et kig i den østtyske krystalkugle viste, at Danmarks to vigtigste danske færgeforbindelser i 1993 ville være Helsingør-Helsingborg samt Rødby-Puttgarten.

Det østtyske materiale fremhæver overfarten Rødby-Puttgarten samt Storebæltsforbindelsen som vigtige, mens f.eks. Spodsbjerg-Tårs og Bøjden-Fynshav overses (RA, FE's arkiv).

Færehistorien – myte eller realitet?

Mange, der beskæftiger sig med den kolde krigs historie herhjemme, er sikkert stødt på beretningen om, at de danske DSB-færger var tiltænkt en dobbeltrolle og skulle kunne fungere som minelæggere, hvis alt andet gik galt.

Asbjørn Rune Riis-Knudsen beretter i sit speciale om, hvordan storebæltsfærgerne skulle være konstrueret, så man i de indre danske farvande kunne udlægge sø-miner fra dem ved hjælp af jernbaneskinne på færgernes dæk.⁵⁰⁾ Historien bygger på en tråd på sitet jernbanekilder.dk samt fra konstruktionen af hækporten, der på disse færger kunne åbnes opad.

Denne artikels forfattere har søgt mere grundig dokumentation for, at færgerne var tiltænkt denne rolle, og det har afstedkommet en del korrespondance mellem historikere og personer indenfor militærhistorie, færehistorie og DSB Rederi. Pensioneret generaløjtnant Kjeld Hillingsø kender historien om færgernes dobbeltrolle, men har ikke kunnet bidrage med kildemateriale eller oplysninger om, hvor rollen beskrives mere udtømmende.⁵¹⁾ Flere tidligere højtstående officerer fra søværnet kan huske samtaler om færgernes rolle, men det, de bedst husker, er, at disse samtaler fandt sted før ca. 1960, hvor Danmark ikke rådede over særlig stor minelæggekapalet. Danmark indførte minelæggere af FALSTER-klassen i årene 1962-63, og disse i alt fire skibe udgjorde grundstammen i minevåbnet til et stykke efter den kolde krig. Før ca. 1960 kunne statsskibe med jernbaneskinne være et udmærket bidrag til minelægning, og en udskrivning hertil var ifølge en af vores kilder forberedt hertil.⁵²⁾

Søværnets Historiske Konsulent, Søren Nørby, er også fra tid til anden stødt på historien om jernbanefærgerne som minelæggere under den kolde krig, men han har heller aldrig kunnet finde belæg for, at færgerne havde denne ekstra funktion.⁵³⁾ Tom Wismann, der har skrevet flere bøger om Søværnet og dets skibe, bidrager yderligere til historien ved at berette, at svenskerne havde produceret mineskinne til færger og øvet ombordtagning af miner



under øvelser. Ifølge Wismann, der videre refererer til tidligere orlogskaptajn Finn Linnemann, havde søværnet minelægningskapacitet nok, medmindre minelæggerne ville blive sænket. Wismann skriver videre, at man i værste fald i princippet ville kunne bruge færgerne til minelægning ved at køre miner ombord med lastbiler og derefter dumpe minerne i vandet ved håndkraft, hvis man ellers havde personel, der kunne håndtere og klargøre minerne hertil.⁵⁴⁾ Minelægning fra mere civile fartøjer var dog indtænkt og afprøvet, idet statens miljøskibe af Gunnar Thorsen og Marie-klassen, der dog blev driftet af Søværnet, fik udfærdiget mineskinner, der blev afprøvet.⁵⁵⁾

Et dansk miljøskib klargøres til at kunne lægge anti-invasionsminer ud for de danske kyster, hvor man forventede fjenden ville gennemføre sin landgang (Tom Wismann, ca. 1995).

Hovedkonklusionen på historien om storebæltfærgerne som mulige minelæggere er, at det ikke i denne sammenhæng har været muligt at finde dokumentation for, at de danske DSB-færger havde en dobbeltrolle. Men det ikke er dermed sagt, at det ikke forholdt sig sådan. Lad dette være en opfordring til, at der i den fremadrettede forskning kigges nærmere på såvel færger som tog for at få afdækket deres mulige krigstidsfunktion under den kolde krig.

Østtysk blik for broer og veje

Den østtyske efterretningstjenestes interesse for de danske broer handlede ikke kun om at få et overblik over vestlige forstærkningsstyrkers mulige fremrykning, så de kunne støtte de danske styrker i kampen mod Warszawapagtens enheder. Det handlede også om at kunne forberede sig grundigt på, hvor man kunne møde modstand og "sten på vejen".

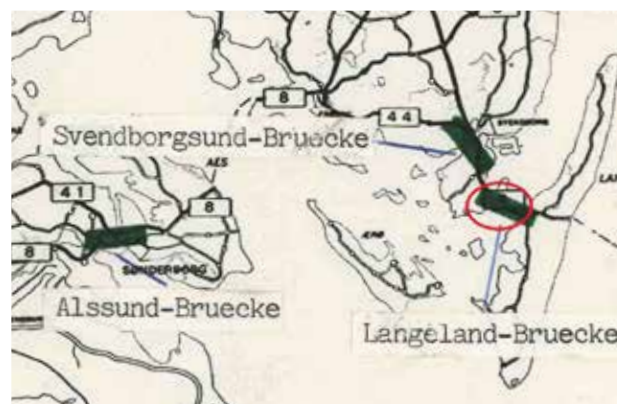
En sten på vejen, som ganske givet ville have skabt problemer for Warszawapagtens fremrykning, var netop de danske broer. Hjemmeværnsfolk rundt om i Danmark havde til opgave at sprænge en række broer, som forventedes at skulle anvendes af Warszawapagtens styrker på deres fremrykning gennem Danmark. En sådan bro var Langelandsbroen, og i dag ved vi, hvordan lokale hjemmeværnsfolk igen og igen trænede og forberedte sprængningen af Langelandsbroen. 92,5 kilo trotyl var gjort klar til at blive placeret i en såkaldt sprængningsbrønd inde i broen, der således som mange andre danske broer og vitale byggerier var forberedt til at kunne blive destrueret, så fjenden ikke kunne anvende dem. I dette tilfælde skulle det første brofag tæt på Siø sprænges i stykker, hvis eksempelvis Warszawapagtens styrker gik i land på Langelands østkyst.⁵⁶⁾

At man fra dansk side ønskede at besværliggøre Warszawapagtens fremrykning, var ikke ukendt for de østlige efterretningstjenester. Af samme grund måtte østlandenes militære stabe forberede sig på at skulle genopbygge danske broer eller finde andre løsninger til at gennemføre fremrykningen. Derfor var det vigtigt for østtyskerne og de øvrige østlande, at de allerede i fredstid havde et godt overblik over danske broer, havne, veje og lignende, så det kunne indgå i den bedst tænkelige planlægning af operationen på dansk jord.

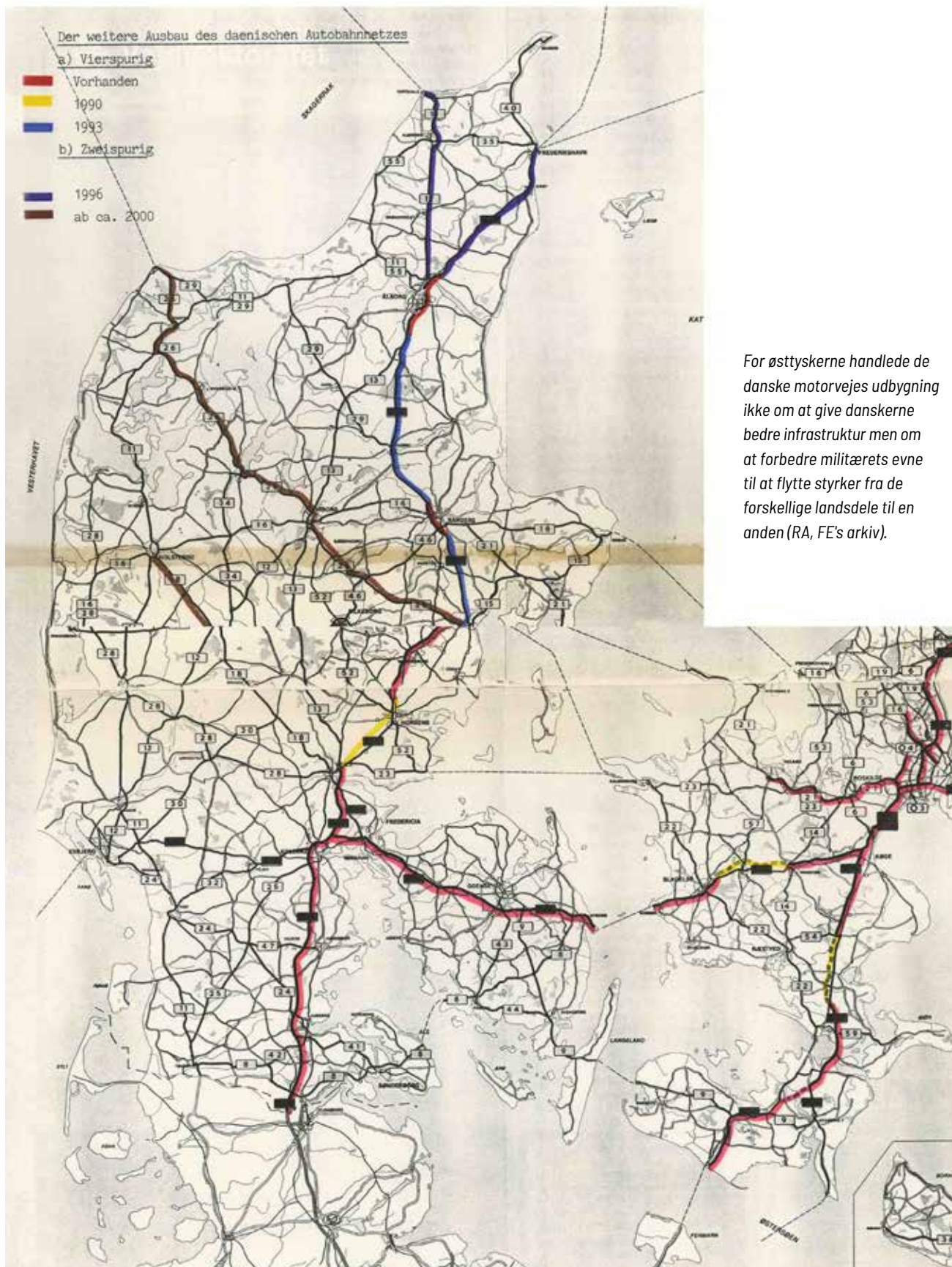
De danske motorvejes længde, antal af spor, påbegyndelsen af deres udførelse samt det forventede tidspunkt for arbejdets færdiggørelse var at finde i det østtyske materiale. Motorvejen fra Ålborg til den vesttyske grænse,

motorvejen tværs over Jylland, Fyn og Sjælland samt motorvejsstrækningen fra Helsingør i Nordsjælland over København til Rødby på Falster udgjorde "det store H" og indgik ifølge østtyskerne i NATO's militære planlægning for at forbedre muligheden for forstærkninger hurtige overførsel til Slesvig-Holsten.⁵⁷⁾ I Jylland skulle Danmarks største kampenhed, Jyske Division, i tilfælde af krig flyttes til den nordlige del af Vesttyskland, hvor man sammen med vesttyske kolleger skulle forsøge at stoppe Warszawapagtens fremrykkende styrker. Her spillede de danske kampvogne og togtransporten af disse fra Midt- og Nordjylland en afgørende rolle for denne del af det vestlige forsvar. Også Jyske Divisions operationsmuligheder forventedes forbedret med udbygningen af motorvejene, ligesom vestlige forstærkningserhurtigt ville kunne komme fra Hanstholm og Frederikshavn til grænsen. Danske kampvogne skulle ikke bare transporteres på togvogne men også på lastvogne. Ingen af delene nævnes dog i det østtyske materiale!

Den sammenkædning mellem Jylland og Sjælland, som en bro- og motorvejsforbindelse over Storebælt ville medføre, var ligeledes ifølge østtyskerne af stor betydning for



Gik fjenden i land på Langeland, var det lokale hjemmeværnsgruppers opgave at sprænge Siø-broen, så fjendens fremrykning blev forsinket (RA, FE's arkiv).



For østtyskerne handlede de danske motorvejes udbygning ikke om at give danskerne bedre infrastruktur men om at forbedre militærets evne til at flytte styrker fra de forskellige landsdele til en anden (RA, FE's arkiv).

troppebevægelserne. Anlægsarbejde mere end ti år ud i fremtiden blev analyseret, og med den faste forbindelse over Storebælt, på dette tidspunkt forventet færdigbygget i 1996, ville det danske vejnet for alvor være bundet sammen. Den planlagte Storebæltsbro forbandt dermed København, Jylland og Vesttyskland med motorveje. Dertil skulle lægges de planlagte motorvejs- og jernbanebyggerier i Jylland, der stort set alle ventedes færdiggjort i 1996, og som ville forbinde området fra Frederikshavn og Hirtshals i nord med det dansk-vesttyske grænseområde i syd. Dermed var nordjyske havne – heriblandt Frederikshavn og Hanstholm, hvor det var planlagt, at vestlige forstærkninger skulle landsættes – forbundet med Vesttyskland i Syd. Alle vigtige forstærkningshavne ville også i 1996 være forbundet til det danske motorvejsnet.

"Den samlede planlægning af motorvejsnettet viser, at militære motiver i høj grad ligger til grund for den omfattende udbygning," lød den østtyske konklusion.⁵⁸⁾ De østtyske analytikere havde ret i, at Storebælt var af stor betydning for den danske sammenhængskraft. Mistede man herredømmet over Storebælt, var Danmark reelt delt i to. "Under hele den kolde krig blev der jævnlige arbejdet med drømmen om en fast forbindelse over Storebælt. Som bekendt blev projektet først realiseret, da den kolde krig næsten var overstået, men det lå ikke nødvendigvis i kortene under forarbejdet, og man var derfor nødt til at tilgodese forsvarets behov i denne centrale forbindelse", forklarer Asbjørn Riis-Knudsen i sit speciale om DSB's rolle i det danske totalforsvar under den kolde krig.⁵⁹⁾ I Danmark havde man i 1950'erne drøftet mulighederne for en Storebæltsbro, og i modsætning til den østtyske tankegang mange år senere var det ikke de militære argumenter – sådan som østtyskerne gentagne gange fremhævede i deres vurderinger – der fra dansk side kom i første række. Riis-Knudsen påviser, at forsvaret var imod de tidlige koldkrigsplaner om etableringen af en fast forbindelse over Storebælt, da en bro blev anset for at være alt for sårbar. I en betænkning fra 1960 hedder det blandt andet:

"Efter således at have peget på de ulemper, der ud fra militære synspunkter må være knyttet til etablering af en fast forbindelse med bortfald af færger og færgelejer, skal man som forsvarets grundindstilling til spørgsmålet udtale, at det må være landets civile interesser (forbindelsens samfundsmæssige betydning), der er afgørende for, hvorvidt der bør etableres en fast forbindelse over Store Bælt, og – så fremt forbindelsen etableres – hvorvidt bro eller tunnel bør foretrækkes".⁶⁰⁾

At det danske forsvar i betænkningen fra 1960 understregede, at det måtte være de civile interesser, som skulle være afgørende for en etablering af en fast forbindelse over Storebælt, går stik imod de østtyske analytikeres generelle syn på beslutninger taget om den danske infrastruktur og dens overordnede formål. I det hele taget synes østtyskerne at have haft et overvejende militært fokus på de danske forhold, men som det vil fremgå nedenfor, havde østtyskerne ikke blik for en meget væsentlig detalje vedrørende de danske jernbaner.

Konklusion og perspektivering

Når man kigger tilbage på de østtyske analyser, lød konklusionen, at Danmark rådede over en veludviklet infrastruktur med et stort antal broer og færgeforbindelser, som samtidig var de sårbare punkter i infrastrukturen. Storebæltsbroen ville binde de forskellige jernbanestrækninger helt sammen og medføre en forkortelse af rejsetiden. Danskerne og de vestlige styrker ville ikke længere i samme grad være afhængig af vejrforhold, og troppetransporter kunne efter broens opførelse gennemføres fra Esbjerg havn til Sjælland på omkring fire timer uden at anvende færgeforbindelser. Alle udbygninger og forbedringer af infrastrukturen blev af østtyskerne set som led i en militær tænkning hos de danske beslutningstagere. Det var for så vidt korrekt, at dele af den danske infrastruktur var blevet til som følge af den kolde krigs udvikling. For at kunne operere optimalt i tilfælde af krig havde

man fra dansk side etableret "et vidt forgrenet net af depoter, veje og jernbanespor over hele landet til opbevaring og hurtig transport af mandskab og materiel."⁶¹⁾ Det hører dog med til historien, at langt de fleste af disse koldkrigs-etableringer blev foretaget på militære områder uden for den almindelige danskers synsfelt.

Når så meget af den "civile" infrastruktur blev tillagt militær betydning af østtyskerne, skyldtes det formentlig en spejling af den østtyske situation, hvor militære beslutninger og hensyn havde højeste prioritet. Interessant er det at bemærke, at den østtyske tjeneste ikke har inddraget den mulighed, at den gradvist forbedrede infrastruktur i Danmark kunne have til opgave at forbedre forholdene for de danske rejsende og trafikanter. Forbedringerne blev udelukkende set i en militær kontekst.

I tilfælde af krig var den danske infrastruktur af afgørende betydning for såvel danskerne og NATO som for eventuelt fremrykkende styrker fra Warszawapagten's kystfront. Vi ved fra andre kilder, bl.a. Kjeld Hillingsø, at Warszawapagten udmærket var klar over, at NATO netop planlagde at indskibe forstærkninger i form af både tropper og materiel i tilfælde af krise eller krig til Danmark og det nordlige Europa via Esbjerg havn.⁶²⁾ Havnen og herunder Europakaj blev som nævnt udvidet og forstærket bl.a. med nye jernbanespor frem til området i 1976-77.⁶³⁾ Det er ganske givet årsagen til, at rapportens forfattere tilføjer den kendsgerning, at tropper efter 1993, hvor de antager, at Storebæltsforbindelsen står færdig, nu kan forskydes hurtigt til Sjælland. Samtidig ved vi, at Warszawapagten ville landsætte en invasionsstyrke via det sydlige Sjælland. Derfor passer disse observationer helt med den kolde krigs øvrige scenarier for det nordlige Europa.⁶⁴⁾

Warszawapagten havde som nævnt en forventning om, at Danmark kunne indtages i løbet af ti dage.⁶⁵⁾ Det var vigtigt, at man løbende var opdateret omkring de danske forhold, og det var her, de udsendte "turister", spioner, om man vil, kom ind i billedet. For det er disse tilbagevendende spionbesøg, som ligger til grund for det billedmate-

riale og de beskrivelser, som de østtyske rapporter indeholder om færgehavne, broer, veje og jernbaner. Rapporternes afsnit om jernbaner og færgeforbindelser er interessante, fordi der tilføjes, hvordan Storebæltsforbindelsen samtidig gør det muligt at flytte tropper tværs over landet. Tilføjelsen omhandler mere præcist trosskibstransporter fra Esbjerg havn til det sjællandske område, og denne forskydning vil nu kunne foregå med jernbane på ca. 3,5-5 timer. Analysen af de danske jernbaner har formentlig ikke kun tjent det formål at kende til transportmulighederne på de indre danske linjer. Fra vestlig side foretog man sig lignende analyser, og i DIIS-rapporten vurderes det, at "det østlige jernbanesystem ville være et hovedmål" i tilfælde af krig.⁶⁶⁾ Derfor er det ikke utænkeligt, at de danske jernbaner ville være et af de første bombemål i krigens indledende fase, så der eksempelvis kunne sættes en effektiv stopper for de tog, som skulle bringe danske kampvogne fra Nordjylland til den nordlige del af Vesttyskland, hvor de skulle indsættes mod de fremrykkende styrker fra Warszawapagten.⁶⁷⁾

I Warszawapagten's og DDR's egne planer for angreb mod NATO og Vesteuropa indgik jernbaner og tog i stor stil. Vi ved fra Hillingsø, at afhængigt af årstal var der i DDR forberedt mellem 400 og 448 tog og syv landeveje til tung militær transport og forberedt udladeområder med oplægelse af rampemateriel tæt ved den indre tyske grænse. Da en division krævede 60 tog, betød det omtrentligt omregnet, at fem-seks divisioner skulle fremføres med jernbane. Det svarer til planen for indsættelse af polske styrker indtil 1981 i første angrebsbølge og efter 1982 i anden angrebsbølge.⁶⁸⁾ Afsnittet om færgeforbindelser omtaler ikke muligheden for at benytte ruterne til militære transport; dog antydes det, idet afsnittet flere gange omtaler Rødby-Puttgarten som den vigtigste både i rapportens samtid og i fremtiden, og altså anses denne som værende vigtig i muligheden for at transportere sig til og fra Vesttyskland. Det må derfor formodes, at denne vigtighed også omfatter mulighederne for f.eks. trosskibstransporter ad

samme rute, både for NATO og Warszawapagten. Efter en relativt hurtig besættelse af Danmark havde Warszawa-pagten øremærket de danske færger til en ganske særlig funktion i Kystfrontens videre fremrykning mod Vest. Færgernes betydning kom blandt andet til udtryk i øvelsen "Val-74", hvor fire danske færger skulle flytte en kampvogns-division til Holland, hvor Kystfrontens offensiv sluttede. Ikke bare i dette tilfælde men også i andre Warszawapagt-øvelser indgik "de danske færger som en betydelig sømilitær transportressource".⁶⁹⁾ Netop fordi de danske færger var tænkt ind i de forskellige scenarier, som Warszawa-pagten øvede, og fordi øvelserne var en afspejling af krigsplanerne, var det vigtigt at have viden om de danske færger og færgelejer. Derfor var færgehavnene mål for de østlige spioners besøg gennem årene.⁷⁰⁾

Nogle gange ligger det interessante ikke i det, som står i kilderne, men i højere grad i det, som ikke står i kilderne. Den måske mest interessante konklusion, som kan udledes af det østtyske materiale, retter sig mod beskrivelserne af de danske jernbaner. Som vist ovenfor spillede jernbanerne en central rolle i transporten af danske kampvogne fra Nord- og Vestjylland til krigsskuepladsen i Slesvig-Holsten, hvor de store og blodige slag med fjenden forventedes at skulle stå. DSB havde en krigstidsopgave og skulle fragte danske kampvogne af sted på fladvogne fra blandt andet Oksbøl, Viborg, Ålborg og Holstebro. I det perspektiv var jernbanen af stor betydning for den danske krigsplanlægning og for den faktiske udførelse, i tilfælde af at den kolde krig gik hen og blev alvor. Hvordan det så rent faktisk havde udviklet sig, er en anden snak, men DSB og jernbanen var tiltænkt en meget vigtig rolle i tilfælde af krig. Det interessante i denne sammenhæng er, at de østtyske analytikere ikke nævner denne transportfunktion med et eneste ord i det foreliggende materiale. Hvad kan dette skyldes? Der kan være flere forklaringer. Måske kendte østtyskerne simpelthen ikke til jernbanens centrale rolle i forbindelse med det danske krigsberedskab. Måske kendte de til det begrænsede antal fladvogne over

for det store antal kampvogne, som skulle transporteres til Slesvig-Holsten, og tillagde derfor ikke jernbanens rolle nogen betydning. Hvorfor jernbanens funktion som bindeled mellem de kæmpende styrker i tilfælde af krig ikke nævnes med et ord, kan der kun gisnes om. Forhåbentlig vil fremtidens studier kaste nyt lys over jernbanens rolle i forhold til Danmark og NATO's krigsplanlægning.

Litteratur

- Andersen, Jakob (med Oleg Gordievsky), *De Røde Spioner – KGB's operationer i Danmark*, København: Høst og Søn 2002.
- Christensen, Jens Ole, *Hjemmeværnet, Historien om det folkelige forsvar*, København: Gads Forlag 2017.
- Clemmesen, Michael Hesselholt, *Koldkrigsudredningen og Danmark i Den Kolde Krig*, København: Forsvarsakademiet 2005.
- (DIIS) *Danmark under den Kolde Krig – den sikkerhedspolitiske situation 1945-1991*, bd. 1-3, København: Dansk Institut for Internationale Studier 2005.
- Daidsen-Nielsen, Hans, *En højere sags tjeneste – PET under den Kolde Krig*, København: Politiken 2006.
- Daidsen-Nielsen, Hans, *Spionernes Krig – Historien om Forsvarets Efterretningstjeneste*, København: Politiken 2008.
- DSB 2000 – *Moderne transport på skinner*, København: Danske Statsbaner 1988.
- Elkjær, Bo & Kenan Seeberg, *Gåden om Echelon*, København: Borgen 2002.
- Ellemann-Jensen, Uffe, *Din Egen Dag er Kort – Erindringer*, København: Aschehoug 1996.
- Ellemann-Jensen, Uffe, *Fodfejl – Da Danmark svigtede under den Kolde Krig*, København: Gyldendal 2004.
- Farbøl, Rosanna, *Koldkrigere, medløbere, og røde lejesvende, Kampen om historien*, København: Gads Forlag 2017.
- Frandsen, Lise Astrup, *Af banen! DSBs Centralværksted i København - fra statslig arbejdsplads til privat virksomhed*, København: Bymuseet/ Dansk Jernbane-Klub 2008.
- Friis, Thomas Wegener og Peer Henrik Hansen, *Den Hemmelige Krig – efterretningsaktivitet på Fyn under den Kolde Krig, Fynske Årbøger 2006, 2006*, s. 77-92.
- Friis, Thomas Wegener, *Den nye nabo: DDRs forhold til Danmark 1949-1960*, SFHA 2001.
- Friis, Thomas Wegener, *Den Usynlige Front – DDR's militære spionage i Danmark under den kolde krig*, København: Lindhardt og Ringhof 2005 (1).

- Friis, Thomas Wegener, H.C. Andersen gør et drømmende, forsovet indtryk, *Arbejderhistorie*, 1, 2005 (2), s. 1-17.
- (DUPI) *Grønland under den kolde krig, Dansk og amerikansk sikkerhedspolitik 1945-68*, København: Dansk Udenrigspolitisk Institut 1997.
- Hansen, Peer Henrik og Jakob Sørensen, *Påskekrisen 1948 – Dansk dobbeltspil på randen af Den Kolde Krig*, København: Høst & Søn 2000.
- Hansen, Peer Henrik, *Da Yankee'erne Kom Til Danmark*, København: Lindhardt & Ringhof 2008.
- Hansen, Peer Henrik, DDR og den danske trussel i Nord, *Historie-Nu*, 2005 (2), s. 1-17 (ikke længere tilgængeligt).
- Hansen, Peer Henrik, *Firmaets Største Bedrift: den hemmelige krig mod de danske kommunister*, København: Høst 2005 (1).
- Hasselbalch, Ole, *Den offentlige Mening*, Århus: Handelshøjskolen i Århus, det erhvervsretlige Institut 1991.
- Hasselbalch, Ole, *Den Stille Krig: sovjetiske påvirkningsoperationer mod Danmark under den kolde krig – forudsætninger, teknik og resultater*, København: Forlaget Holkenfeldt 3, 2001.
- Hedegaard, Lars (red.), *Kampen om Den Kolde Krig: Festskrift til Bent Jensen*, København: Gyldendal 2008.
- Herborg, Mette og Per Michaelsen, *Stasi og Danmark*, København: Forlaget Holkenfeldt 3 1996.
- Herborg, Mette og Per Michaelsen, *Ugræs – Danske Stasi kontakter*, København: Forlaget Holkenfeldt 3 1999.
- Hillingsø, K.G.H., "Den Kolde Krig set ud fra en dansk militær synsvinkel", i: Lars Hedegaard (red.), *Kampen om Den Kolde Krig: Festskrift til Bent Jensen*, København: Gyldendal, 2008, s. 79-98.
- Hillingsø, Kjeld, *Trusselsbilledet – En koldkriger taler ud*, København: Gyldendal 2004.
- Haarder, Bertel (red.), *Hvem holdt de med? – en debatbog om hvorfor politisk aktive på den yderste venstrefløj var i PET's søgelys under den kolde krig*, København: Peter la Cour 1999.
- Jacobsen, Kurt, *Aksel Larsen – en politisk biografi*, København: Vindrose 1993.
- Jensen, Bent, *Bjørnen og Haren. Sovjetunionen og Danmark 1945-1965*, Odense: Odense Universitetsforlag 1999.
- Jensen, Bent, *Ulve, får og vogtere – Den Kolde Krig i Danmark 1945-1991*, København: Gyldendal 2014.
- Jæger, Nils, *Det historiske svigt – Socialdemokratiet og venstrefløjen i den kolde krig*, København: Gyldendal 1999.
- Knudsen, Peter Øvig, *Blekingegadebanden 1: Den danske celle*, København: Gyldendal 2008.
- Knudsen, Peter Øvig, *Blekingegadebanden 2: Den hårde kerne*, København: Gyldendal 2009.
- Krüger, Henrik, *Hans Tofte – Den danske krigshelt som kom til tops i CIA*, København: Lindhardt & Ringhof 2005.
- Larsen, Dan, *På Sporet af Folkestyrets Politiske Politi – min danmarkshistorie*, København: Rosinante 2002.
- Lidegaard, Bo, *I kongens navn – Henrik Kaufmann i dansk diplomati 1919-58*, København: Samleren 1996.
- Lidegaard, Bo, *Jens Otto Krag 1914-1961*, København: Gyldendal 2001.
- Lidegaard, Bo, *Jens Otto Krag 1962-1978*, København: Gyldendal 2002.
- Mariager, Rasmus, *I Tillid og Varm Sympati – Dansk-britiske forbindelser og USA under den tidlige Kolde Krig*, København: Museum Tusulanum Forlag 2006.
- Mistrati, Miki og Søren Steen Jespersen *Den Hemmelige Tjeneste – Da PET blev afsløret*, København: Lindhardt & Ringhof 1999.
- Nielsen, Niels Jul, *Mellem Storpolitik og Værkstedsgulv – Den danske arbejder - før, under og efter Den kolde krig*, København: Museum Tusulanum Forlag 2004.
- Olesen, Mogens Nørgaard, *Østersøruterne og vejen gennem Danmark*, II, Forlaget Nautilus 2003.
- Pedersen, Poul Holt og Karsten Pedersen, *Danmarks dybeste hemmelighed REGAN VEST – Regeringens og kongehusets atombunker*, København: Billesø & Baltzer 2014.
- PET-kommissionens beretning*, bd. 1-16, København: Justitsministeriet 2009.
- Petersen, Thomas Tram, "Forstærkninger fra NATO. Depoter i Jerup, Esbjerg og Klosterheden" i: Morten Stenak et al. (red.), *KOLD KRIG – 33 fortællinger om den kolde krigs bygninger og anlæg i Danmark, Færøerne og Grønland*, København: Kulturministeriet, Kulturstyrelsen 2013, s. 92-95.
- Riis-Knudsen, Asbjørn Rune, *Totalforsvar på skinner – DSB's rolle i totalforsvaret af Danmark under den kolde krig*, speciale, Odense: SDU 2013.
- Stenak, Morten, Thomas Tram Pedersen, Peer Henrik Hansen og Martin Jespersen (red.), *Kold Krig – 33 fortællinger om Den Kolde Krigs bygninger og anlæg i Danmark, Færøerne og Grønland*, København: Kulturministeriet, Kulturstyrelsen 2013.
- Stevnsborg, Henrik, *Politiet 1938-1947 – Bekæmpelse af spionage, sabotage og nedbrydende virksomhed*, København: Gads Forlag 1992.
- Villaume, Poul, *Allieret med forbehold – Danmark, NATO og den kolde krig. En studie i dansk sikkerhedspolitik 1949-1961*, København: Forlaget Vandkunsten 1995.
- Aagaard, Charlotte, *I Nationens Tjeneste: Frank Grevil – majoren, der fik nok*, København: Information 2005.

Noter

1. RA, FE's arkiv. Østtysk terrænrekognosceringsmateriale. Materialet kan findes under "V. Diverse sager (afklassificerede) (1940-1990)", kasse 7-11. FE-notat af 24. juni 1995. Denne artikel baserer sig blandt andet på et tidligere studie af materialet, Hansen, 2005, som ikke længere er tilgængeligt online. Materialet er også kort beskrevet i DIIS-udredningen, 2005, bd. 3, s. 564-565, samt Hillingsø, 2004, s. 184-189.
2. Hvem denne samarbejdspartner er, fremgår ikke af materialet, men det er højst tænkeligt, at det var den tidligere vesttyske, nu forenede tyske, efterretningstjeneste, som har fundet og derefter overdraget materialet til deres danske kolleger. Det er i hvert fald det, Kjeld Hillingsø oplyser i sin bog. Hillingsø, 2004, op.cit., s. 184.
3. Ibid.
4. DUP1, 1997; DIIS, bd. 1-3, 2005; PET-kommissionens beretning, bd. 1-16, 2009; Jensen, 2014.
5. Se eksempelvis Ellemann-Jensen, 1996; Haarder (red.), 1999; Jæger, 1999; Ellemann-Jensen, 2004; Hedegaard (red.), 2008. Et par empirisk baserede udgivelser af Ole Hasselbalch berører de ofte oversete påvirkningsforsøg, som fandt sted under den kolde krig. Se Hasselbalch, 1991 og 2001.
6. Stevnsborg, 1992; Jacobsen, 1993; Villaume, 1995; Lidegaard, 1996; Jensen, 1999; Hansen og Sørensen, 2000; Lidegaard, 2001 og 2002; Nielsen, 2004; DIIS, bd. 1-3, 2005; Mariager, 2006.
7. Farbøl, 2017.
8. Her kan nævnes Hillingsø, 2004; Friis, 2001.
9. Stenak et al. (red.), 2013.
10. For eksempler på dette, se Herborg og Michaelsen, 1996 og 1999; Mistrati og Jespersen, 1999; Andersen (med Gordievsky), 2002; Elkjær & Seeberg, 2002; Larsen, 2002; Hansen, 2005; Friis, 2005; Aagaard, 2005; Krüger, 2005; Davidsen-Nielsen, 2007 og 2008; Hansen, 2008; Knudsen, 2008 og 2009.
11. <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=41796>.
12. Se CIA-rapport vedr. Warszawapagtens militære planlægning mod Danmark, <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/1989-04-01.pdf>.
13. DIIS, bd. 1, s. 479.
14. DIIS, bd. 1, s. 483.
15. DIIS, bd. 3, s. 558.
16. DIIS, bd. 3, s. 556.
17. Stenak et al. (red.), 2013, s. 40.
18. Et eksempel på sådanne indhentere var den østtyske "marschaufklärer", en særlig type indhenter, som blev sendt ud på opgaver, når den østtyske efterretningstjeneste havde et akut behov for informationer, Friis og Hansen, 2006, s. 80. Se også Friis, 2005 (2).
19. DIIS bd. 3, side 557. WAPA er en gængs forkortelse for Warszawapagten.
20. En af de få DDR-sager, som har ført til domfældelse herhjemme, er sagen mod en dansk tolder, som igennem en årrække forsynede den østtyske efterretningstjeneste med oplysninger om "fjendeområdet Falster", <https://politiken.dk/indland/art5660801/F%C3%A6ngsel-til-Stasi-tolder>, <https://jyllands-posten.dk/indland/ECE3326352/Krav-om-f%C3%A6ngsel-til-tolder/>.
21. Enkelte sider af en lang rapport lå sammen med en række avisudklip, og det vides ikke, om der oprindeligt har været tale om en komplet rapport, der inden overdragelse er blevet reduceret i omfang, eller om materialet ligger i original stand. I materialet finder man eksempelvis en indledende beskrivelse, side 2b samt siderne 44 og 45.
22. RA, FE's arkiv, Østtysk terrænrekognosceringsmateriale, Pakke IX, Diverse.
23. RA, FE's arkiv, Østtysk terrænrekognosceringsmateriale, Pakke IX, Diverse, s. 2b.
24. RA, FE's arkiv, Østtysk terrænrekognosceringsmateriale, Pakke IX, Diverse, "Die Infrastruktur Norwegens und Dänemarks sind in einem Maß ausgebaut, daß sie den nationalen und alliierten SK (streitkräfte, PHH) als sichere Grundlage für die Durchführung von Kampfhandlungen im Raum dienen können."
25. For disse vurderingers vedkommende var det blandt andet DSB's udgivelse "DSB 2000 – Moderne transport på skinner" fra 1988 og "Die DSB Reedereidivision" som dannede baggrund for vurderingerne om færge- og togforbindelser. Også materiale om den fremtidige storebæltforbindelse indgik i de østtyske analyser.
26. RA, FE's arkiv. DDR rekognosceringsmateriale, pakke X. "Damit verbessern sich nicht zuletzt auch die Möglichkeiten der Verlegung von Verstärkungskräften in der Ost-West-Richtung." Hanstholm står opført i danske papirer som deployeringshavn, men om Danmark ligefrem skulle modtage vestlige styrker ad denne vej, er mere uklart. Frederikshavn var udset til at modtage vestlige forstærkninger, og det samme var Esbjerg havn, Stenak et al. (red.), 2013, s. 66. Se også Slots- og Kulturstyrelsens baggrundsnotat vedr. den kolde krigs anlæg i Danmark, s. 84, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/kultur-arv/fysisk_planlaegning/DKKA_baggrundsnotat_v8.pdf.
27. <http://publications.sundogbaelt.dk/Storeblt/forbindelsen-over-storebaelt-to-broer-og-en-tunnel/?page=4>.
28. RA, FE's arkiv. Østtysk terrænrekognosceringsmateriale. Pakke IX, Diverse. Samt samme som note 11.
29. <https://www.google.dk/maps/@55.4583842,8.4481354,1374m/data=!3m1!1e3?hl=da>.
30. Stenak et al. (red.), 2013, s. 92.
31. <http://forsvaret.dk/OKSBL/0m%200ksb%C3%B8llejren/Historie/1945%20-%201979/Pages/default.aspx>.

32. <http://www.pansermuseet.com/index.php/udstilling/kampvogne/centurion>.
33. Stenak et al. (red.), 2013, s. 102.
34. <https://www.jernbanen.dk/forum/index.php?mode=thread&id=6185>.
35. www.jernbanen.dk/dsb_zvognsolo.php?aar=1980&vognid=981.
36. Som et kuriosum til dette er forfatterne blevet oplyst af enhedsleder for Restaurering og Veterantog ved Danmarks Jernbanemuseum, Filip Gram Jensen, der selv har en fortid som linjeofficer i Hæren, at selve det faktum, at der findes en såkaldt metervægtopgivelse på Varde-Nr. Nebel-banen indikerer, at strækningen er udtænkt til en noget tungere transport, end det, den i hverdagen normalt blev brugt til: persontogs- trafik med det lette Y-tog "Grisen". Metervægten for strækningen er opgivet til 7,1 ton/m, hvilket svarer godt til den højeste klassificering i Danmark på 7,2 ton/m. Tager man en udregning på Y-toget finder man en belastning på tomvægt på ca. 1,67 ton/m. Altså betydeligt mindre end den vægt, som sporet er dimensioneret til.
37. Pedersen og Pedersen, 2014, s. 223.
38. *Ibid.*, s. 225.
39. *Ibid.*, s. 52 samt udsendelsen Danmarks hemmelige forsvar, 1:4 DR TV: <https://www.dr.dk/tv/se/danmarks-hemmelige-forsvar/danmarks-hemmelige-forsvar-2/danmarks-hemmelige-forsvar-1-4#!00:51>.
40. For en detaljeret gennemgang af øvelser, organisation, omfang og betydning af både jernbanehjemmeværnskompagnier og lokale bedriftsværn henvises hertil.
41. Riis-Knudsen, 2013, s. 23, samt Civilforsvarsloven, 1949.
42. Danmarks Jernbanemuseum har indsamlet vogne med bedriftsværnsmateriel for Fredericia Station, hvor det ud fra udstyret kan ses, at brandbekæmpelse, redning og udbedring af skader har været det primære.
43. Frandsen, 2008, s. 57-60.
44. Christensen, 2017.
45. Beredskabsinstruks, 1976, s. 1-1: "Opbevaring: Instruksen er til tjene- steb brug og må ikke forevises og indholdet må ikke omtales til uved- kommende. Den skal opbevares i et aflåst gemme."
46. Riis-Knudsen, 2013, s. 20.
47. *Ibid.*, s. 48.
48. Olesen, bd. 2, s. 50.
49. http://www.faegejournalen.dk/Mols_Linien/Mols_Hist.html.
50. Riis-Knudsen, 2013, s. 62-63.
51. Mailkorrespondance mellem Peer H. Hansen og Kjeld Hillingsø, 20. oktober 2018.
52. Mailkorrespondance mellem Peer H. Hansen og Poul Grooss, 21. oktober 2018. Se evt. [http://www.navalhistory.dk/Danish/Skibene/Skibs- klasser/Falster_klassen\(1963\).htm](http://www.navalhistory.dk/Danish/Skibene/Skibs- klasser/Falster_klassen(1963).htm).
53. Mailkorrespondance mellem Ulrik Vestergaard, Søren Nørby, Tom Wismann og Jacob Seerup, 19. oktober 2018.
54. Mailkorrespondance mellem Ulrik Vestergaard, Søren Nørby, Tom Wismann og Jacob Seerup, 19. oktober 2018.
55. Mailkorrespondance mellem Ulrik Vestergaard, Søren Nørby, Tom Wismann og Jacob Seerup, 19. oktober 2018.
56. *Fyns Amts Avis*, 21. september 2014, <https://www.fyens.dk/svend- borg/Elo-og-Rene-skulle-stoppe-den-roede-haer/artikel/2574961>, *Folketidende*, 12. april 2005.
57. Strækningen omtales i det østtyske materiale som "det store H", men begrebet kendes andre steder fra.
58. RA, FE's arkiv. DDR rekognosceringsmateriale, pakke X.
59. Riis-Knudsen, 2013, s. 60.
60. *Ibid.*, s.61.
61. Stenak et al. (red.), 2013, s. 20.
62. Hillingsø, 2004, s. 180.
63. Petersen, 2014, s. 92.
64. Hillingsø, 2004, s. 163 samt s. 185.
65. *Ibid.*, s. 170; Clemmesen, 2005, [http://www.clemmesen.org/articles/ Koldkrigsudredningen_samlet_net.pdf](http://www.clemmesen.org/articles/Koldkrigsudredningen_samlet_net.pdf).
66. DIIS, bd. 1, side 520.
67. Riis-Knudsen, 2013; Clemmesen, 2005, s. 67-68, http://www.clem- mesen.org/articles/Koldkrigsudredningen_samlet_net.pdf.
68. Hedegaard (red.), 2008; Hillingsø, 2008, s. 88.
69. DIIS bd. 2, s. 604.
70. DIIS bd. 2, s. 619.

Summary

Throughout the Cold War, networks of people and organisations were established on both sides of the Iron Curtain to record and report on everything that might be important for warfare in a potential new confrontation between the world's two superpowers and their allies. It happened as part of an extensive scheme to gather information from open sources as well as via shady methods, espionage if you will, and such material from the East German military intelligence agency, Verwaltung Aufklärung, was surrendered by the West German intelligence agency, Bundesnachrichtendienst (BND), to the Danish Defence Intelligence Service at some point during the mid-1990s. The material consists of a large number of East German reports on Denmark and Danish infrastructure, including railways and ferries, and various other details that might be of importance for military operations on Danish soil.

The material indicates that data about Denmark was gathered even towards the end of the Cold War, and this is the starting point of this article. It is contrasted with the knowledge that already existed during the Cold War about the Warsaw Pact's plans for war against the West and the information on the same subject that has emerged so far after the Cold War. We also reflect on this information in relation to the West's and Denmark's own mobilisation plans during the Cold War. From the East German material, we know for example that the port of Esbjerg was of particular interest, as it was photographed from a chartered plane. As it happens, from the 1970s, the port of Esbjerg formed an important part of Denmark's and NATO's plans on the deployment of reinforcements in the form of troops and supplies which were to be reloaded onto the railway via tracks on the quay itself, making swift transport to Zealand and North Germany possible which was where the confrontation with the troops of the Warsaw Pact was thought likely to take place. We know from various other sources that the Warsaw Pact's plan was that a war was to be fought in the West, and the East German material may therefore be regarded as part of the preparations for such

military operations. Some of their scenarios were practised using Danish ferries as part of their own logistics to transport troops and supplies to the battlefields in Western Europe.

Thus, the objective of this article is to give an insight into the East Germans' mapping of Danish infrastructure and thereby the capacity of the Warsaw Pact's troops to operate in Denmark. We attempt to answer:

- What was the East Germans' view on Danish infrastructure and what was the reason for their interest?
- What were the transport hubs and areas that were considered particularly valuable?
- How did the East Germans regard civilian and military targets in relation to Danish infrastructure?

A few individuals have previously written about Denmark's preparations during the Cold War, focusing particularly on DSB and railways. One such contribution is Asbjørn Rune Riis-Knudsen's *Jernbaner i krig* (Railways at War), in which he explores the roles of the Railway Home Guard and the Railway Protection Unit which were under the orders of the Danish Civil Defence. This information is also included here in brief, but the new contribution of this article is the views of foreign powers and their efforts to – so to speak – map Denmark and thereby utilise detailed knowledge on Danish infrastructure.

Our research has revealed that far from all aspects of our own and our then opponents' plans have been uncovered as yet which is why we decided to conclude the article with the story about the Danish Great Belt ferries. Did they play yet another hidden role in the great game of war?