

Den kolde Krig forbindes mest med militær oprustning og atomkriser. Hvor passer jernbaner ind i det?



# TOTALFORSVAR PÅ SKINNER

Af Asbjørn Rune Riis-Knudsen

Den kolde Krig, der almindeligvis anses for at have varet fra 1949 til 1991, var en konflikt mellem stormagterne i øst og vest – Sovjetunionen og USA. De kom ganske vist aldrig i direkte krig, men frygten for det var ganske reel. Forberedelserne til det atomopgør, som alle frygtede, kom til at gennemsyre hele samfundet. Danmark lå lige midt mellem de to blokke og kunne ikke holde sig uden for konflikten. Det medførte en omfattende beredskabsplanlægning, som kom til at præge alle dele af det danske samfund i løbet af 1950'erne og 1960'erne. Det gjaldt også DSB, som dengang var en del af staten. Spørgsmålet er, hvordan denne beredskabsplanlægning påvirkede DSB. Hvad mærkede personalet til det forøgede beredskab, og påvirkede det på andre måder DSB?

Tidsmæssigt vil denne artikel fortrinsvis holde sig til den første halvdel af Den kolde Krig, altså 1950'erne og 1960'erne. Dette skyldes flere ting: materiale fra denne periode er typisk mere tilgængeligt end nyere materiale, og samtidig var det den periode, da beredskabet blev etableret. I de efterfølgende årtier arbejdede man i større grad blot videre med det eksisterende beredskab. Nyere materiale vil dog blive inddraget, hvor det er relevant. Her er der naturligvis ikke plads til at gennemgå alle aspekter af koldkrigsberedskabet hos DSB, så jeg vil fokusere på én del af det civile beredskab og én del af det militære.

## KILDEmateriale

Grundlaget for denne artikel er først og fremmest arkivmateriale, idet der ikke findes nogen tidligere forskning om dette emne. DSB's arkiver findes i Rigsarkivet, og herfra er hentet en del materiale om primært bedriftsværnene. DSB's arkiver lider desværre under en massiv kassation, idet arkiverne fra Generaldirektoratet, hvor de beredskabsmæssige beslutninger blev truffet,<sup>1)</sup> desværre stort set ikke findes længere.<sup>2)</sup> Der er også anvendt materiale fra Danmarks Jernbanemuseum vedrørende både bedriftsværn og Jernbanehjemmeværnet.

*En militærtransport er ved at være klar til at afgå omkring 1950 (Danmarks Jernbanemuseum).*

## DANMARK OG DEN KOLDE KRIG

Da Den kolde Krig var en realitet i slutningen af 1940'erne, stod Danmark i et udenrigspolitisk tomrum. Neutralitetspolitikken, som havde tjent Danmark godt i lang tid, var nu definitivt fortid, og det blev mere og mere klart, at man måtte vælge side: øst eller vest. Danmark lå strategisk som en prop i Østersøens udløb, og det var ikke sandsynligt, at hverken øst eller vest ville respektere Danmarks neutralitet, hvis det skulle komme til krig. Dertil var kontrol over Østersøen for vigtig.

Resultatet blev som bekendt, at Danmark valgte Vesten og NATO. Hermed var det dog ikke slut med diskussionerne, for Danmark var nok kommet med i NATO, men ikke uden betænkeligheder. Danmark var, som historikeren Poul Villaume udtrykte det i sin doktorafhandling om Danmark og NATO, en "allieret med forbehold", der nok var medlem af NATO, men i hvert fald ikke i fredstid fuldt militært integreret med f.eks. atomvåben.<sup>3)</sup>

Danmarks geografiske placering gjorde også, at et vist samarbejde med DDR var nødvendigt – også for DSB, der kom til at samarbejde med DDR's statsbaner, som stadig bar navnet Deutsche Reichsbahn (DR). De fleste internationale forbindelser blev nu ført til Vesttyskland, men DSB og DR indgik en overenskomst om en rute mellem København og Berlin.

Så nok var DDR og Warszawa-pagten en fjende, som man frygtede og planlagde et beredskab imod, men samtidig var det en realitet, som også DSB måtte forholde sig til og samarbejde med.

## JERNBANER I KRIG

At jernbanerne skulle indgå i krigsplanlægning er naturligvis ingen ny ting – nærmere tværtimod. Jernbanen var faktisk dårlig nok opfundet, før man i England fandt på at anvende den til troppetransport.<sup>4)</sup> I løbet af 1800-tallet blev det europæiske jernbanenet gradvist udbygget, og i nogle lande foregik dette i tæt samarbejde med militæret, så linjerne blev lagt strategisk rigtigt. Det gælder også Danmark, hvor jernbanen blev ført så tæt som muligt på Fredericia, for at den kunne kontrolleres fra fæstningen i tilfælde af krig.<sup>5)</sup>

*Nørrebro Station i 1930'erne. Nørrebro var et knudepunkt, hvor man kunne skifte fra Slangerupbanen til S-tog. Stationen lå i et industrikravter og havde derfor også stor godstrafik. Det gjorde den også udsat ved et angreb. (Danmarks Jernbanemuseum).*

Jernbanens rolle i krig blev første gang demonstreret under den amerikanske borgerkrig i 1861-65, og mange europæiske lande skyndte sig at sende observatører til Amerika for at indhente erfaringer om denne nye form for krig. Disse erfaringer skulle snart komme i brug, først i den tysk-franske krig i 1870-71, og siden i talrige kolonikrige i hele verden.

Første Verdenskrig skulle dog blive krigen, hvor jernbanen var altdominerende. Jernbanen var essentiel for forsyningen af hæren med ammunition og mad, og alle hære havde jernbanetropper til at bygge jernbaner og køre tog. Ikke blot blev der udkæmpet hele slag om jernbaneknudepunkter, men hele fronten var forsynet med et fintmasket net af smalsporede jernbaner, der nåede helt ud til frontlinjen.<sup>6)</sup> Disse feltbaner (*Feldbahnen* på tysk) var svaret på det problem, at man stadig kun havde hestevogne til at klare transporten det sidste stykke fra de almindelige, store jernbaner og til det sted, hvor forsyningerne skulle bruges.

Første Verdenskrig affødte imidlertid en eksplosiv udvikling i motortransport, så jernbanen kom aldrig igen til at spille en så central rolle i krig. Lastbiler overtog feltbanernes rolle, men de kunne stadig ikke konkurrere med jernbanens effektivitet, når det kom til transport over længere distancer. Derfor var jernbanen stadig vigtig i Anden Verdenskrig,<sup>7)</sup> hvilket DSB kom til at opleve på tæt hold under Besættelsen, da et af tyskernes hovedmål netop var at kontrollere det danske jernbanenet. Selv om udviklingen inden for motortransport fortsatte, havde jernbanen under Den kolde Krig stadig en fordel, når det kom til transport af store mængder gods over længere afstande. Anden Verdenskrig var stadig i frisk erindring, og her havde jernbanen vist sit værd, bl.a. også med hensyn til, hvor modstandsdygtig jernbanen var over for forsøg på at sætte den ud af spillet.

## DSB I DEN KOLDE KRIG

Da Den kolde Krig blev en realitet i slutningen af 1940'erne, stod man altså med en lang erfaring med anvendelse af jernbanen i krig, men samtidig med en bevidsthed om, at jern-

banen ikke længere var helt så altafgørende, som den tidligere havde været. Jernbanen var dog stadig en vigtig del i den samlede beredskabsplanlægning.

Det danske forsvar blev under Den kolde Krig organiseret efter princippet om *totalforsvaret*.<sup>8)</sup> Alle dele af samfundet måtte bidrage til et samlet forsvar af samfundet, og hver organisation skulle selv stå for sin del af krigsberedskabet: Sygehusvæsenet skulle sørge for ekstra sygehuskapacitet, og DSB altså for, at jernbanerne også i en krigssituation kunne stå til rådighed for vigtige transporter.

DSB's beredskab kan ses i to overordnede dele:

- n En civil, ubevæbnet del, hvis primære opgave var at afbøde resultaterne af krig ved at slukke brande, redde liv og rydde op efter angreb, så togtrafikken kunne fortsætte. Den civile del af beredskabet inkluderede også planlægning af reservekapacitet i form af bl.a. brændstoflagre, så jernbanedriften kunne opretholdes i krigssituationer.
- n En militær, bevæbnet del, hvis primære opgave var et aktivt forsvar af jernbanerne. Måtte et område opgives, skulle det militære beredskab også sørge for, at jernbanen i området så vidt muligt blev gjort ubrugelig.

## DEN INDRE FJENDE

En del af meningen med det beredskab, der omtales i denne artikel, var naturligvis at bekæmpe udefra kommende fjender, men en lige så væsentlig – og i nogle tilfælde mere væsentlig – del var at bekæmpe den indre fjende. Kommunistisk aktivitet i fagbevægelsen og andre steder skabte en stor frygt under Den kolde Krig. 5. kolonne, som disse folk ofte kaldtes, kunne forventes at skabe store problemer både op til og under en krig. Man forventede, at denne indre fjende, som allerede befandt sig i landet, ville blive mobiliseret efter ordre fra Moskva op til en eventuel krig.

DSB var en samfundsvigtig virksomhed, hvilket betød, at DSB og de dertil knyttede fagforeninger – bl.a. Dansk Jernbaneforbund – havde PET's særlige opmærksomhed.<sup>9)</sup> PET



skulle holde øje med kommunistisk infiltration af sådanne samfundsvigtige virksomheder, men ifølge PET-kommissionens rapport var DSB ikke synderlig samarbejdsvillig.<sup>10)</sup>

Hvis det skulle komme til krig eller konflikt, ville DSB helt givet blive mål for sabotage. Derfor blev DSB's medarbejdere beordret til at udvise "skærpet agtpågivenhed" i sådanne situationer:

*"Det må påregnes, at der forud for krigstilstands indtræden mere eller mindre åbenlyst vil blive iværksat sabotage, antagelig navnlig rettet mod telekommunikationerne, men muligvis også mod det rullende materiel, banelegemet og sikringsanlæggene. Det må endvidere påregnes, at der - med henblik på at sætte større eller mindre dele af jernbanenetet ud af funktion - ved krigsudbrud sker en intensivning af sabotage, henholdsvis at vigtige trafikknudepunkter bliver angrebet fra luften eller af 5. kolonne-styrker."<sup>11)</sup>*

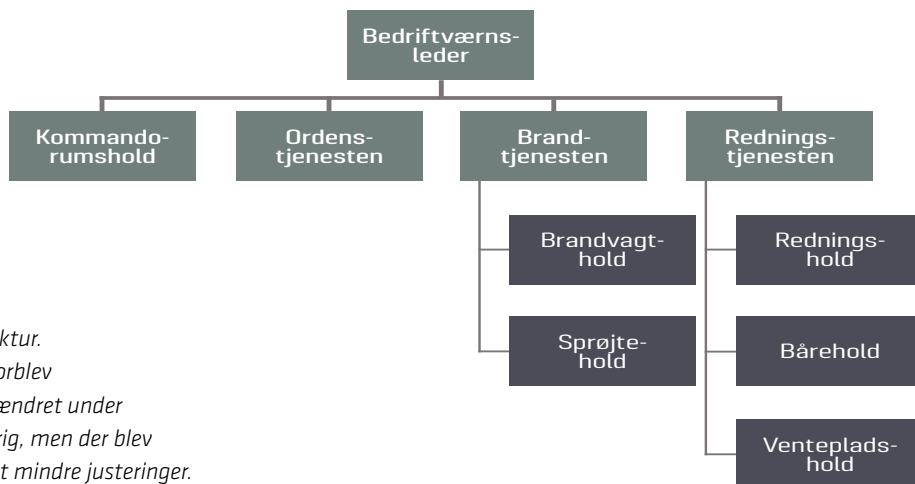
Den indre fjende var en konstant nærværende trussel, der bestemt blev taget alvorligt. Der var dog en grænse for, hvilke tiltag man i fredstid ville ty til for at begrænse den kommunistiske indflydelse, men at man var opmærksom på at hindre eller minimere kommunistisk infiltration, hvor det var muligt, er der ingen tvivl om.

## BEDRIFTVÆRNENE

Den vigtigste del af det civile beredskab hos DSB var bedriftværnene. Bedriftværn blev indført med civilforsvarsloven af 1949 for alle arbejdspladser, hvor der var mere end 75 ansatte - eller hvor specielle forhold gjorde det nødvendigt at etablere et bedriftværn. Bedriftværnene var således ikke noget specifikt for DSB, men i kraft af DSB's store antal arbejdspladser med over 75 ansatte nåede DSB at have over 60 bedriftværn i hele landet.

Bedriftværnstjeneste var obligatorisk for alle ansatte og blev fordelt som led i den normale fordeling af tjenesteture, så der blev ikke gjort forskel på tjenestemænd og overenskomstansatte. Bedriftværnernes væsentligste opgaver var at redde liv og begrænse skader efter et angreb. Man regnede med, at de normale redningsstyrker i tilfælde af et angreb hurtigt ville blive overbelastede, og at det derfor var nødvendigt, at store arbejdspladser og arbejdspladser, der havde en samfundsvigtig funktion, selv havde et beredskab. DSB opfyldte mange steder begge kriterier.

Internt i DSB blev der etableret en organisation til at styre bedriftværnene og andet beredskabsarbejde i DSB. I de fleste andre bedriftværn var det kommunen, der var tilsynsmyndig-



Et bedriftværns  
overordnede struktur.  
Denne struktur forblev  
overordnet set uændret under  
hele Den kolde Krig, men der blev  
løbende foretaget mindre justeringer.

hed, men DSB havde således sin helt egen organisation og var selv tilsynsmyndighed for sine bedriftværn. *Jernbanebeskyttelsen*, som denne organisation blev kaldt, blev oprettet i 1957 og bestod af en pensioneret officer som leder med en DSB-tjenestemand som assistent.<sup>12)</sup> Inden oprettelsen af Jernbanebeskyttelsen havde man eksperimenteret med både en decentral og central ledelse af bedriftværnene, og det blev altså den centrale model, der vandt.

1950'erne gik med et omfattende etableringsarbejde for bedriftværnene i DSB. I første omgang vurderede man, at der var behov for omkring 40 bedriftværn, men det viste sig snart, at det tal var sat for lavt. Man nåede hurtigt op på 63 bedriftværn, da man ved en nærmere gennemgang fandt flere steder med over 75 ansatte, og påbud fra myndighederne medførte også etablering af yderligere bedriftværn. Etableringen af bedriftværn var en krævende opgave, og det varede typisk flere år, før uddannelse af personale og anskaffelse af udstyr var afsluttet, og der kunne afholdes en kontroløvelse. Uddannelsen bestod primært i konkrete praktiske færdigheder i redning og brandbekæmpelse, men det er klart, at den generelle undertone var truslen fra øst.

I de følgende årtier var DSB præget af effektiviseringer i form af stationslukninger, strækningsnedlæggelser og generel reduktion af personale, hvilket betød, at en del af DSB's bedriftværn blev nedlagt som følge af, at stationen nu ikke længere beskæftigede mindst 75 personer. For DSB var det nu ikke altid så enkelt, idet selv stationer med mindre end 75 ansatte stadig kunne have en sådan strategisk betydning, at kommunen kunne give påbud om, at der alligevel skulle være bedriftværn. En mulig løsning i et sådant tilfælde var et *rammebedriftværn*, hvor materiel og personale blev opretholdt, men øvelsesvirksomheden indstillet. På den måde kunne bedriftværnet i en krigssituation hurtigt reaktiveres.

I de fleste tilfælde foregik disse nedlæggelser problemløst og uden den store diskussion med de lokale myndigheder, men der var undtagelser. Den mest markante var bedriftværnet ved Nørrebro Station i København. Denne station var ved bedriftværnenes oprettelse i 1950'erne en stor station

med et betydeligt gods- og rangerareal, og der var ca. 150 personer beskæftiget samtidig på området i 1954, da bedriftværnet blev oprettet,<sup>13)</sup> hvilket jo var langt over de 75 personer, som var kravet for, at der skulle oprettes bedriftværn. I 1967 var antallet af beskæftigede imidlertid faldet til blot 59 personer, og stationen anmodede derfor Jernbanebeskyttelsen om, at bedriftværnet måtte blive nedlagt. Civilforsvaret i Storkøbenhavn indhentede en udtalelse fra Københavns Kommune, der normalt var tilsynsmyndighed for bedriftværn i området. Kommunen var af en ganske anden mening end Jernbanebeskyttelsen, og Civilforsvaret for Storkøbenhavn valgte at følge kommunens indstilling:

*"[...]man anser Nørrebro Station for i sig selv at være et primært angrebsmål og i øvrigt ved sin beliggenhed i nærheden af store industrikvarterer må anses for at være et særligt udsat område.*

*Når hertil kommer den afgørende betydning, stationen formentlig vil få ved en eventuel evakuering af Københavns befolkning, er man af den opfattelse, at man, såfremt jernbanebeskyttelsen var undergivet tilsynsmyndighedens ansvarsområde, i medfør af civilforsvarslovens § 33, stk. 2, ville have meddelt pålæg om at opretholde bedriftværnet, uanset at der ikke mere beskæftiges 75 personer."<sup>14)</sup>*

Det blev altså nægtet DSB at nedlægge bedriftværnet på Nørrebro Station – dels på grund af stationens udsatte beliggenhed og dels, fordi den skulle bruges under en evakuering. DSB havde i 1950'erne som del af den samlede planlægning for en evakuering af Storkøbenhavn udarbejdet en plan for evakuering af en del af befolkningen med jernbanen. Nørrebro Station var i evakueringsplanen udgangspunkt for nogle af evakueringstogene, og det er formodentlig denne plan, kommunen her henviser til.

Historien slutter dog ikke her. Det reducerede personale skabte løbende problemer for bedriftværnet, og i 1976 fremsendte Jernbanebeskyttelsen igen en anmodning om at måtte nedlægge bedriftværnet på Nørrebro Station.<sup>15)</sup> Argumenterne var stort set de samme som tidligere – nu blot med den tilføjelse, at Hareskovbanens nye linjeføring som S-bane, hvor



*Danmarks Jernbanemuseum  
hjemtog i 2008 bedriftværens-  
udstyret fra Fredericia Banegård.  
Her ses en af de i alt to vogne  
bedriftværensudstyr i deres oprindelige  
omgivelser på Fredericia Banegård.  
Vognene rummer bl.a. brandsluk-  
ningsudstyr, bårer, gasmasker og  
reb (Danmarks Jernbanemuseum).*

den ikke længere havde endestation på Nørrebro, ville reducere stationens evakueringsmæssige betydning. Civilforsvaret var dog stadig ikke enig i denne konklusion, og nedlæggelsen blev igen nægtet.<sup>16)</sup> I lyset af personalesituationen blev bedriftværet dog omdannet til et rammebedriftværn.

I 1989 forsøgte DSB for tredje gang at få nedlagt bedriftværet på Nørrebro Station.<sup>17)</sup> Personalet var nu reduceret så meget, at der kun ville kunne samles ca. 20 personer, hvis bedriftværet skulle mobiliseres – og ingen af disse havde noget med selve skinnenettet at gøre. Civilforsvaret for Storkøbenhavn afslog faktisk denne anmodning igen,<sup>18)</sup> men denne gang accepterede Jernbanebeskyttelsen ikke beslutningen, og efter at have appelleret til Civilforsvaret for Storkøbenhavn igen opnåedes der endelig tilladelse til nedlæggelse af bedriftværet på Nørreport Station pr. 1/12 1991.<sup>19)</sup> Hermed sluttede 24 års kamp for nedlæggelse af dette bedriftværn.

Selv om eksemplet med Nørrebro Station er ekstremt, hvad angår myndighedernes modstand mod nedlæggelsen, illustrerer det glimrende den generelle udvikling, der fandt sted mange steder i DSB under Den kolde Krig: Markante personale-reduktioner på grund af effektiviseringer gjorde det umuligt at opretholde bedriftværn på mange stationer.

Bedriftværnene bestod under hele Den Kolde Krig. Antallet varierede alt efter behov, men i slutningen af 1980'erne var der stadig 44 fulde bedriftværn i DSB.<sup>20)</sup> Først i 1998, da en ny bekendtgørelse gjorde det valgfrit at have bedriftværn, blev de sidste bedriftværn nedlagt.

Heldigvis fik DSB aldrig brug for bedriftværnene – Den kolde Krig blev aldrig "varm". Takket være diverse øvelser og træningsmateriale kan vi dog alligevel danne os et indtryk af, hvordan bedriftværnene ville være blevet indsat, hvis det var blevet alvor. Hvert bedriftværn skulle en gang om året afholde en kontroløvelse, som blev overvåget af Jernbanebeskyttelsen. Ved denne øvelse skulle bedriftværet demonstrere, at det overholdt gældende krav med hensyn til uddannelse og effektivitet.

Hvert bedriftværn skulle også løbende udarbejde en bedriftværensplan, som ligeledes skulle godkendes af Jernbanebeskyttelsen. Bedriftværensplanerne ændrer sig fra 1950'erne

til 1980'erne, idet de bliver gradvis mere strukturerede og ensartede. Det hænger sammen med, at organisationen af bedriftværnene blev mere og mere systematiseret og lagt i fastere rammer. Bedriftværensplanen var et arbejdsdokument, der løbende blev opdateret med aktuelle oplysninger. Det betyder desværre også, at de fleste bevarede bedriftværensplaner er fra slutningen af Den kolde Krig – sandsynligvis de sidste planer, der blev udarbejdet og godkendt inden nedlæggelsen af bedriftværet. Tidligere planer er stort set kun bevarede ved et tilfælde, eller fordi et bedriftværn blev nedlagt forholdsvis tidligt. Ud fra planerne kan man danne sig et indtryk af, hvordan et bedriftværn var opbygget – og samtidig kan man konstatere, at bedriftværnenes struktur ikke ændrede sig afgørende i løbet af Den kolde Krig.

Hvert bedriftværn havde en bedriftværensleder, som var udpeget af Jernbanebeskyttelsen. Bedriftværenslederen havde gennemgået et ekstra kursus oven på den almindelige bedriftværensuddannelse og havde det overordnede ansvar for at sikre, at bedriftværet levede op til de til enhver tid gældende krav. Hvert bedriftværn stillede en række hold af forskellige typer – mængden af hold var afpasset antallet af ansatte og størrelsen af det område, bedriftværet omfattede. Kommandorummet blev bemanded af et kommandorums-hold. Ordenstjenesten var ikke opdelt i hold, men fungerede som én enhed, hvis opgave var at sikre, at der ikke udbrød panik blandt passagerer og andre tilstedeværende på stationen. Brandtjenesten og redningstjenesten var klart den største gren af bedriftværnene. Brandtjenesten stillede både med brandvagtshold og sprøjtehold. Brandvagtsholdene, der var stationeret i hele bedriftværsområdet, skulle indrapportere brande og evt. selv foretage mindre slukningsarbejde. Sprøjteholdene kunne så rykke ud til den indrapporterede brand for at stå for det egentlige slukningsarbejde. Redningstjenesten stillede også forskellige typer hold. Redningsholdene stod for selve redningsarbejdet, mens bårholdene stod for transport af ofre væk fra ulykkesstedet. Ventepladsholdet modtog så ofrene på ventepladsen, hvorfra videretransport med ambulancer kunne foregå.

*Nyborg Station var i modsætning til i dag en stor, travl station i kraft af overfarten over Storebælt. (Danmarks Jernbanemuseum).*

*Scener fra filmen Jernbanebeskyttelse fra 1960. På det første billede ses arbejdet i kommandorummet. På de efterfølgende billeder rykker et sprøjtehold ud med det typiske tidlige bedriftsværnsudstyr (Danmarks Jernbanemuseum).*



Lad os tage et eksempel: bedriftsværnsplanen for Nyborg Station i 1970.<sup>21)</sup> Nyborg var dengang en stor station – det var herfra, jernbanefærgerne over Storebælt sejlede, og stationen havde derfor et omfattende rangerareal og mange ansatte. Bedriftsværnet for selve stationen omfattede ikke maskindepotet og værkstedet, der hver havde sine egne, selvstændige bedriftsværn. På Nyborg Station havde bedriftsværnet 2 sprøjtehold, 10 brandvagtshold, 1 redningshold, 3 bårhold og 1 ventepladshold.<sup>22)</sup> Herudover var der hold til at bemane kommandorummet og ordenstjenesten. Det store antal brandvagtshold skal ses i forhold til stationsområdets størrelse, idet det var brandvagternes opgave at dække en del af stationsområdet og melde tilbage om brande og andre skader – jo større stationsområde, jo flere brandvagter krævedes der derfor.

Den mest effektfulde demonstration af bedriftsværnenes arbejde foreligger dog dels i form af øvelsesplaner for større civilforsvarsøvelser og ikke mindst i de træningsfilm, som Jernbanebeskyttelsen producerede i 1950'erne og 60'erne. Bedriftsværnenes rolle illustreres blandt andet i civilforsvarsøvelsen "Strong Enterprise", som blev afholdt i København 26. september 1955.<sup>23)</sup> Øvelsen var en større øvelse, der foregik flere steder i København, men et af de områder i øvelsen, der blev hårdest ramt, var Københavns godsbanegård. Her havde DSB's bedriftsværn med ca. 120 mand ansvaret for at afbøde skaderne efter et bombeangreb mod dette strategiske mål. "Strong Enterprise" er en relativt tidlig øvelse – etableringen af bedriftsværnene var påbegyndt blot fem år tidligere – men den giver alligevel et fint eksempel på den rolle, som bedriftsværnene skulle spille i tilfælde af et angreb.

DSB producerede i 1960'erne tre instruktionsfilm til brug for undervisningen af bedriftsværnsfolk. Den første med titlen *Jernbanebeskyttelse* er produceret i 1959-60 og rummer både en begrundelse for, hvorfor der skal være bedriftsværn, og en række praktiske instruktioner i brandslukning, redning og førstehjælp. Anden halvdel af filmen viser et tænkt scenarie, hvor en station udsættes for et luftangreb, og bedriftsværnet herefter mobiliseres. De fleste dele af bedriftsværnet



ses her i funktion, og disse tre film er noget af det tætteste, vi kommer på at se, hvordan driftværnene fungerede i praksis.

### JERNBANEHJEMMEVÆRNET

Tiden efter Anden Verdenskrig var præget af parolen "aldrig mere 9. april". Et af udslagene af denne politik var oprettelsen af Hjemmeværnet i 1949, der – ud over at holde styr på de mange tidligere modstandsfolk og deres våben – skulle fungere som en slags græsrodsmodstand, hvis regeringen skulle blive løbet over ende. Hjemmeværnet var frivilligt, og en del DSB-ansatte meldte sig da også til Hjemmeværnet. Det skabte imidlertid et problem for DSB, der nu pludselig ikke havde styr på, hvor de ansatte ville befinde sig i en krisesituation:

*"Der var allerede nogle, som havde påtaget sig tjeneste under Hjemmeværnet, bl.a. som kompagnichefer, men statsbanerne måtte have hold på hvilke af personalet, som Hjemmeværnet skulle have rådighed over; man måtte navnlig have opmærksomheden henvendt på de små tjenestesteder, f.eks. små stationer, hvor afgivelse af en enkelt eller enkelte kunne medføre, at stationen i en krisesituation ville være uden betjening."<sup>24)</sup>*

Løsningen på dette dilemma blev at oprette særlige jernbanekompagnier i Hjemmeværnet, hvor ansatte ved jernbanerne blev optaget – samtidig fik de så forbud mod at blive

optaget i andre dele af Hjemmeværnet. På den måde slog man to fluer med ét smæk: Man fik styr på de ansattes tilknytning til Hjemmeværnet, og jernbanerne fik en militær selvforsvarsstyrke.

Jernbanekompagnierne blev gradvist mere selvstændige, indtil de til sidst blev til deres egen gren af Hjemmeværnet: Jernbanehjemmeværnet. For nemheds skyld bruges her betegnelsen "Jernbanehjemmeværnet" i hele perioden, selv om betegnelsen officielt først blev indført i 1963.

Den 27. januar 1951 kunne DSB udsende en meddelelse til de ansatte, hvori oprettelsen af jernbanekompagnier officielt blev annonceret. I denne meddelelse præsenteres formålet med jernbanekompagnierne i Hjemmeværnet således:

*"Jernbanekompagniernes opgave er*

- n *at sikre jernbanernes fortsatte drift samt at hindre, at vigtigere jernbanemateriel, fast eller rullende, falder ubeskediget i fjendens hænder*

*Opgaverne løses bl. a. gennem*

- n *bevogtning af det til jernbanerne hørende materiel og anlæg, herunder banelegemer med tilhørende broer og viadukter,*
- n *retablering af ødelæggelser på jernbaneanlæg m.v. forårsaget ved krigshandlinger og sabotage,*
- n *sikring af retableringsarbejder,*
- n *ødelæggelse af fast og rullende materiel, såfremt dette må opgives eller ikke kan føres bort"<sup>25)</sup>*



Netop forholdet mellem Jernbanehjemmeværnet og DSB's bedriftsværn, der i disse år også var under opbygning, skulle i Jernbanehjemmeværnets første år blive genstand for nogen usikkerhed, idet de eksisterende regler ikke tog højde for, at disse to tjenester kunne kollideres. Da både bedriftsværnene og Jernbanehjemmeværnet bestod af DSB-ansatte, ville det nemlig i vid udstrækning være de samme folk, der deltog på begge steder.

I den indledende meddelelse fra januar 1951 skriver Generaldirektoratet ganske vist, at optagelse i jernbanekompagnierne vil medføre fritagelse for civilbeskyttelsestjeneste,<sup>26)</sup> men dette skulle snart vise sig ikke at være muligt i praksis. DSB's bedriftsværn var nemlig til en vis grad bygget op omkring tjenesteture, og det var således ikke bestemte personer, men den person, der aktuelt havde fået tildelt den pågældende tur, der så havde den tilhørende bedriftsværnstjeneste. På denne måde kunne man altså ikke nødvendigvis fritage bestemte personer.<sup>27)</sup> Hjemmeværnet sendte en forespørgsel til Civilforsvarsstyrelsen, men modtog ikke umiddelbart et svar. Man skitserede i februar 1951 dog en løsning, hvor et medlem af et jernbanekompagni i sin hjemmевærnsuniform kunne udføre bedriftsværnstjeneste, hvis det var en del af hans tjenestetur.<sup>28)</sup>

Spørgsmålet meldte sig også ved de orienteringsmøder, der blev holdt for personalet i 1951, da idéen om specielle jernbanekompagnier i Hjemmeværnet var blevet officiel. Til mødet i Næstved den 4. april 1951 blev spørgsmålet om forholdet mellem bedriftsværn og Jernbanehjemmeværnet f.eks. behandlet således:

*"Kan det ikke tænkes, at jernbanekompagniernes og bedriftsværnernes [sic] opgaver kommer til at genere hinanden.*

*[Svar] Der foreligger endnu ikke nogen officiel afgørelse på spørgsmålet om, hvorledes man skal dele jernbanepersonalet mellem jernbanekompagnier og bedriftsværn. [sic]*

*I en henvendelse fra hjemmeværnet til civilforsvarsstyrelsen har hjemmeværnet givet udtryk for, at man fra hjemmeværnets side ikke vil have noget imod, at en jernbanekompagnimand i uniform under udførelsen af en jernbanetjenestetur evt.*

*deltager i bedriftsværnsopgaver, der måtte være pålagt denne tur, men i tilfælde af angreb på stationen må hans primære opgave være at medvirke til at tilbageslå angrebet, også hvis et sådant angreb føres af 5. kolonne."*

Deltagelse i jernbanekompagnierne var, som i resten af Hjemmeværnet, frivillig. Ved frivillig rekruttering kunne man sortere i personalet, så 5. kolonne-folk ikke blev optaget – noget, der ikke ville være muligt ved tvungen udskrivning.<sup>29)</sup> Hjemmeværnet skulle være jernbanernes interne værn mod den frygtede 5. kolonne, og derfor duede det jo ikke, at disse folk infiltrerede Hjemmeværnet. Spørgsmålet blev også vendt på de indledende møder med Hjemmeværnet, hvor Hjemmeværnet forsikrede DSB om, at Hjemmeværnsregion VI gjorde "alt for at finde de folk, det er galt med [altså 5. kolonne], og [Hjemmeværnsregion VI] vil sørge for, at de bliver neutraliseret."<sup>30)</sup> Hvad der så her skal forstås ved "neutralisere" er dog uklart. Hjemmeværnet var således langt mere eksplicit anti-kommunistisk end bedriftsværnene.

Ordnningen fra 1951 bar præg af at være lidt interimistisk, og i løbet af 1950'erne udviklede man gradvist en mere fast organisation, som blev formaliseret med en ny overenskomst mellem DSB og Hjemmeværnet i 1956. I 1963 blev overenskomsten af 1956 erstattet af en helt ny overenskomst. I denne præsenteres Jernbanehjemmeværnet således – faktisk er det her første gang, betegnelsen "jernbanehjemmeværn" anvendes officielt:

*"Opretholdelsen af driften på landets jernbaner under en krig er af livsvigtig betydning både for civilbefolkningen og for forsvarets aktive styrker.*

*For at jernbanerne under og efter en mobilisering kan gennemføre deres virksomhed, er det nødvendigt, at der skabes særlige enheder bestående af jernbanernes eget personale, og der er derfor af Forsvarsministeriet givet bemyndigelse til, at der af Hjemmeværnet kan opstilles et særligt jernbanehjemmeværn bestående af dette personale."<sup>31)</sup>*

Jernbanehjemmeværnets uddannelse fulgte i store træk uddannelsen i resten af Hjemmeværnet. Man behøvede ikke at tænke på den jernbanemæssige del af uddannelsen, idet alle medlemmer af Jernbanehjemmeværnet jo allerede var

# Hjemmeværn

## ved

### Statsbanerne

Adgang til optagelse har tjenestemænd, aspiranter, fastansatte timelønnede samt varigt beskæftigede ekstraarbejdere.

Statsbanernes hjemmeværn har til opgave

at sikre jernbanernes fortsatte drift under en krisesituation

at hindre, at vigtigt jernbanemateriel falder ubeskadiget i fjendens hænder

Hvis De ønsker at medvirke hertil, skulle De overveje, om ikke De bør melde Dem til Jernbane-Hjemmeværnet.

Nærmere oplysninger kan De få ved at læse den herfra udsendte meddelelse – Medd. fra Gdt. nr. 65/1951.

*Generaldirektoratet for Statsbanerne.*



*Man startede ikke på bar bund med etableringen af bedriftværnene i 1949. Allerede under 2. Verdenskrig havde sanitetskolonner og luftværn tjent stort set samme formål. Her holder Statsbanernes Sanitetskolonne øvelse i 1943. Erfaringerne herfra blev brugt ved opbygningen af bedriftværnene (Danmarks Jernbanemuseum).*

ansat i DSB og dermed uddannede i de sikkerhedsmæssige aspekter ved færdsel på og omkring jernbanen – noget, som man ellers ville have været nødt til at ofre ressourcer på at bibringe almindelige hjemmeværnsfolk, hvis ikke Jernbanehjemmevernet var blevet oprettet. I de oprindelige regler for jernbanekompagnierne fra 1951 er der ikke angivet nærmere oplysninger om uddannelse, idet det blot bemærkes, at ”der vil blive udgivet særlige direktiver for jernbanekompagniers uddannelse”.<sup>32)</sup> I overenskomsten af 1956 er der naturligvis høstet erfaringer af de forudgående fem års arbejde, og uddannelsen af jernbanekompagnierne består nu i en tilpasset udgave af Hjemmevernets almindelige uddannelse, idet der fokuseres på våbenlære og grundlæggende militære færdigheder.<sup>33)</sup> Ud over denne grundlæggende uddannelse, som jernbanekompagnierne har til fælles med resten af Hjemmevernet, er der en specialuddannelse, som typisk ligger i forlængelse af deres normale tjenestefunktioner ved jernbanen og derfor er specifik for den enkelte medarbejder. Der er naturligvis også ekstra uddannelse til befalingsmænd ligesom i resten af Hjemmevernet. Med oprettelsen af jernbanehjemmevernsafsnittene overtog disse det overordnede ansvar for uddannelsen, der således endnu bedre kunne målrettes Jernbanehjemmevernets behov.<sup>34)</sup>

Som de andre dele af det beredskab, der blev indført under Den kolde Krig, kom Jernbanehjemmevernet aldrig i krig, ligesom indsats i fredstid også først kom til langt senere.<sup>35)</sup> Vi kan altså kun støtte os til teori og øvelser med hensyn til, hvordan alt dette ville have fungeret i praksis – i den krig, som aldrig kom. I 1956 blev øvelsen ”Sporskifte” afholdt på Sjælland, hvor 250 folk fra Jernbanehjemmevernet deltog. Øvelsens udgangspunkt var en fjendtlig landgang ved Køge.<sup>36)</sup> Jernbanehjemmevernets opgave var at afpatruljere jernbanen og hindre fjender i at ødelægge den, så forbindelsen til tropper ved Køge kunne holdes. Denne øvelse var første gang, Jernbanehjemmevernet blev indsat på denne måde på en strækning mellem to stationer, og øvelsen illustrerer meget godt det overordnede formål med Jernbanehjemmevernet, som netop omfattede den slags patruljeopgaver.

I det følgende benyttes de blivende bestemmelser for Jernbanehjemmevernet fra omkring 1966, da det er den mest omfangsrige udgave af reglerne, der har været tilgængelig, og desuden afspejles heri de første ti års erfaringer med arbejdet i Jernbanehjemmevernet. Denne udgave af bestemmelserne for Jernbanehjemmevernet indeholder endvidere også kopier af en lang række andre beredskabsrelevante dokumenter.

Jernbanehjemmevernets overordnede opgave var som nævnt at sørge for den nødvendige sikkerhed, så driften på det danske jernbanenet kunnet opretholdes op til eller under en krig. Jernbanehjemmevernets medlemmer, der til daglig var ansat ved banerne, skulle mobiliseres til at bevogte deres arbejdsplads. Netop bevogtning var således den vigtigste del af Jernbanehjemmevernets arbejde, og det var forventningen, at ”denne bevogtning i videst mulig udstrækning kombineres med jernbanetjenesten”.<sup>37)</sup> Medlemmerne af Jernbanehjemmevernet skulle således varetage deres normale tjeneste, mens de var iklædt hjemmevernsuniform og var bevæbnede. På denne måde sikrede man, at det mandskab, der var nødvendigt til betjening af signaler osv., stadig kunne varetage dette arbejde, mens andre opgaver som patruljering langs sporet så måtte løses af jernbanehjemmevernsfolk, der ikke var så vigtige for driften, eller som måske havde fri, når mobiliseringsordren blev givet.

Jernbanehjemmevernet blev mobiliseret, når ordren ”Hjemmevernet på plads” lød. Denne ordre blev udstedt som en del af den samlede mobiliseringsplan for hele landet, der skulle iværksættes i tilfælde af tegn på krig. Jernbanehjemmevernet blev altså mobiliseret samtidig med resten af Hjemmevernet. Mobilisering af Hjemmevernet kunne ske på forskellige tidspunkter i forbindelse med den generelle optrapning af beredskabet, som forventedes at finde sted, inden en krig brød ud. En ”forøgelse af fredsstyrken (indkaldelse af sikringsstyrken) kan falde sammen med, at hjemmevernet beordres på plads (overgangsberedskab ved hjemmevernet)”.<sup>38)</sup> Jernbanehjemmevernet havde en skala bestående af fem beredskabsstrin<sup>39)</sup> (se side 39), der blev iværksat trinvis op til et krigsudbrud:

*Jernbanehjemmeværnets opgave var bl.a. at beskytte vigtige knudepunkter som Københavns godsbanegård, der her ses på et luftfoto, optaget til brug for Jernbanehjemmeværnet i 1960'erne (Danmarks Jernbanemuseum).*



Jernbanehjemmeværnet skulle dog også træde i funktion, selv om ingen formel ordre var givet. Dette gjaldt f.eks. beskyttelsen mod 5. kolonne eller et decideret kup:

*"Ved uvarslet angreb på dansk territorium (d.v.s. kup) er sådant angreb at betragte som ordre til mobilisering, og personal af hjemmeværnet møder som bestemt ved "Hjemmeværnet på plads"<sup>40)</sup>*

Disse regler var for så vidt de samme som for DSB's øvrige beredskab og resten af det danske forsvar. Den militære forholdsordre fra 1953 bevirkede nemlig, at et uvarslet angreb på Danmark automatisk var at betragte som en mobiliseringsordre.<sup>41)</sup>

Som den eneste af Den kolde Krigs beredskabsforanstaltninger findes Jernbanehjemmeværnet stadig, i dag som en del af Virksomhedshjemmeværnet. Det er de samme principper, der ligger til grund for Jernbanehjemmeværnet, men i dag er det mere med henblik på katastrofer og terrorangreb end krig.

## KONKLUSION

Den kolde Krig var en periode, da frygten for krig var meget konkret og nærværende. Det betød, at hele samfundet blev gennemsyret af planlægning til krig – en krig, som ganske vist aldrig kom. Som en del af staten blev DSB også påvirket af denne beredskabsplanlægning. Nogle dele af DSB's beredskab var meget synlige for personalet som f.eks. bedriftværnene og Jernbanehjemmeværnet, som er blevet gennemgået her i artiklen. Andre dele af beredskabet skulle helst hemmeligholdes og var kun kendt af en snæver kreds af personer.

Det er påfaldende, hvor lidt truslen fra atomvåben egentlig fyldte i beredskabsplanlægningen. Langt det meste af arbejdet i både bedriftværnene og Jernbanehjemmeværnet var tilrettelagt med henblik på en traditionel krig. Bedriftværnenes øvelser tog udgangspunkt i helt konventionelle bombeangreb, som man kendte dem fra Anden Verdenskrig. Bedriftværnene skulle arbejde lige efter et angreb – noget, der var fuldstændig utæn-

Beredskab	Indhold
1. Fredsberedskab	JHV planlægninger med tjenestestederne
2. Skærpet opmærksomhed	Jernbanehjemmeværnslederen kontrollerer planerne. Forbereder beredskabets udbygning til overgangsberedskab. Udbeder sig det nødvendige personel til overvågning og oprettelse af kommandostation og faglig tjeneste. Personellet kan endnu ikke tages til hjemmeværnstjeneste.
3. Overgangsberedskab	Jernbanehjemmeværnspersonel tilgår JHV i nødvendigt omfang til etablering af overvågningslinjer og til indsættelse i modstandsstillinger, hvor det i henhold til situationen er nødvendigt.
4. Forstærket overgangsberedskab	Som beredskab 2 og 3. Skærpet adgangskontrol.
5. Mobilisering	Som beredskab 4. Overvågningslinjer og modstandsstillinger forstærkes. Der forberedes modstandskamp, og ødelæggelsesopgaverne kontrolleres.

*Jernbanehjemmeværnet findes stadig – og har stadig som opgave at beskytte jernbanen. Her ses folk fra Jernbanehjemmeværnet på øvelse i 1998.*



## ANDRE BEREDSKABSFORANSTALTNINGER

### Damplokomotivberedskab

I 1960'erne skabte den stigende dieseldrift bekymring for forsyning med olie i krigstid. DSB havde derfor 150 damplokomotiver opmagasineret i køreklar stand. Beredskabet var dyrt, og det blev afviklet i slutningen af 1960'erne. I Sverige opretholdt man under hele Den kolde Krig et lignende dampberedskab, som først blev afviklet i 1990'erne.<sup>42)</sup> Flere af Danmarks Jernbanemuseums damplokomotiver stammer i øvrigt fra puljen af beredskabslokomotiver.

### Beredskabslagre af brændstof

Som et billigere alternativ til dampberedskabet etablerede DSB fra 1962 et net af beredskabslagre af brændstof til diesellokomotiverne.<sup>43)</sup> Disse beredskabslagre var placeret strategisk rundt omkring i landet, og en del var også forsøgt beskyttet mod f.eks. bombeskrader. Med disse lagre håbede man at kunne opretholde i hvert fald en begrænset togdrift i en længerevarende konflikt.

### Sprængningsbrønde

Det var af vital betydning at sikre, at fjenden i tilfælde af en invasion ikke kunne overtage et intakt jernbanenet. Derfor blev alle broer, færgelejer og andre vitale installationer udstyret med sprængningsbrønde, så de hurtigt kunne sættes ud af spillet, hvis det skulle blive nødvendigt.<sup>44)</sup>

### Evakuering

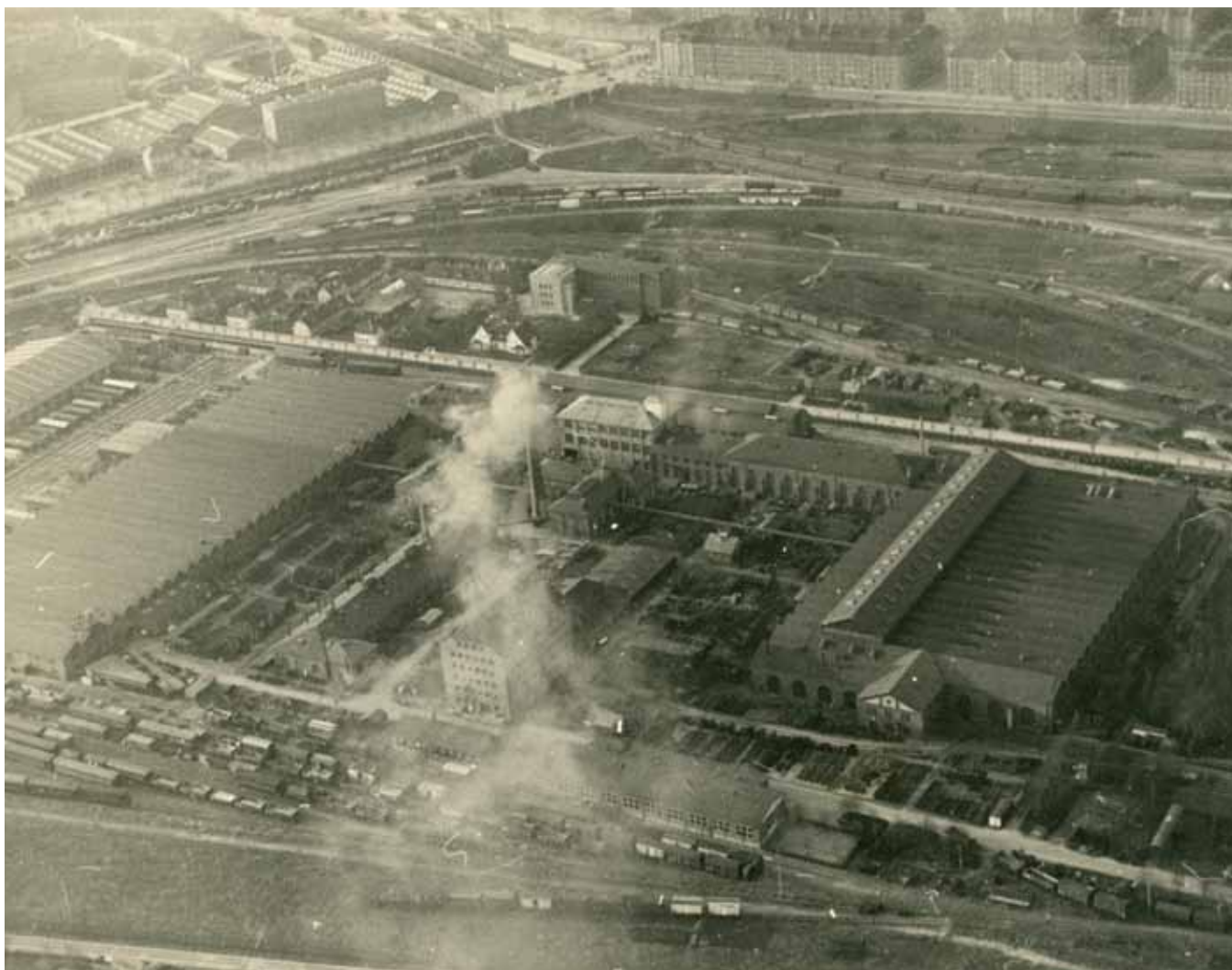
Masseevakueringer af storbyer blev under Den kolde Krig anset for besværlig pga. truslen fra atomvåben, men alligevel udarbejdedes der en samlet plan for en evakuering af Storkøbenhavn.<sup>45)</sup> Jernbanen indgik naturligvis i denne plan, og DSB udarbejdede en analyse af, hvordan jernbanen kunne anvendes til evakuering af Storkøbenhavn.

keligt i tilfælde af et atomangreb. Atomtruslen bliver naturligvis nævnt – det kunne man dårligt undgå – men mest af alt som en sidebemærkning. DSB's personale – og personalet ved privatbanerne – kunne ikke undgå at bemærke beredskabsplanlægningen. Tjenesten i bedriftsværnene var obligatorisk og berørte derfor stort set alle medarbejdere. Heller ikke Jernbanehjemmeværnet kan være forbigået manges opmærksomhed, men da der var tale om en frivillig organisation, påvirkede den naturligvis kun en del af medarbejderne. Jernbanehjemmeværnet blev dog promoveret af DSB, så det må formodes, at størstedelen af medarbejderne i det mindste var klar over dets eksistens, selv om de ikke selv deltog aktivt.

En væsentlig bekymring under Den kolde Krig var den indre fjende (kaldet 5. kolonne) – altså de kommunister, der allerede var i landet, og som man frygtede kunne mobiliseres af Moskva forud for en krig med henblik på at hindre samfundets normale funktion. Bedriftsværnet var obligatorisk for alle DSB-ansatte, så her var man i mindre grad i stand til at sortere uønskede elementer fra, men fordi Jernbanehjemmeværnet var frivilligt, kunne man her fravælge folk, og det var en helt bevidst strategi for at undgå kommunistisk infiltration.

Bedriftsværnene og Jernbanehjemmeværnet påvirkede kun i begrænset grad DSB's planlægning og anlæg. Bedriftsværnene krævede naturligvis materiel og lokaler, både til opbevaring og kommandorum, og nye bygninger var underlagt de samme regler om sikringsrum som alle andre bygninger. Hvad angår Jernbanehjemmeværnet, var DSB's væsentligste årsag til at medvirke faktisk netop planlægning, idet man ellers risikerede, at personalet ved en mobilisering af hjemmeværnet ville spredes for alle vinde. På den måde kan i hvert fald Hjemmeværnet godt siges at have påvirket planlægningen ved at føre til oprettelsen af Jernbanehjemmeværnet. Derudover kan disse beredskabsforanstaltninger ikke siges at have haft nævneværdig indflydelse på DSB's overordnede planlægning.

DSB's beredskab var naturligvis meget mere end blot bedriftsværn og Jernbanehjemmeværnet, og skal man søge efter koldkrigsberedskabets påvirkning af DSB's planlægning, er



det nok snarere her, man skal søge. Overordnet set er det dog tydeligt, at hos DSB – og i samfundet generelt – blev de civile hensyn fortsat prioriteret højest.

*DSB's Centralværksted i København var et andet vigtigt fokuspunkt for Jernbanehjemmeværnet. Her ses området på Jernbanehjemmeværnets luftfoto (Danmarks Jernbanemuseum).*

#### LITTERATUR

Creveld, Martin van, *Supplying War, Logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge: Cambridge University Press 1977.  
 Petersen, Hanne Brøns (red.), *Jernbanehjemmeværnet gennem 60 år. Fakta og fortællinger*, 2013.  
 Pedersen, Poul Holt og Karsten Pedersen, *Danmarks dybeste hemmelighed. REGAN VEST – regeringens og kongehusets atombunker*, 2. udg., Værløse: Billesø & Baltzer 2013.  
 PET-kommissionen, *PET-kommissionens beretning*, København: Justitsministeriet 2008.  
 Thestrup, Poul, *På sporet 1847-1997*. Bd. 1-3. Odense: Danmarks Jernbanemuseum 1997.  
 Villaume, Poul, *Allieret med forbehold*, København: Eirene 1995.  
 Wolmar, Christian, *Engines of War*, London: Atlantic Books 2010.

#### Trykte kilder

*Meddelelser fra Generaldirektoratet*, Danske Statsbaner.  
 Ordresamlinger, Danske Statsbaner.

#### Utrykte kilder

Register over fortrolige skrivelser 1904-1973, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen.  
 Journalsager 1950-1970, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Xa05. Pakke 2441 og 2442.  
 Udtagne sager vedr. driftværn, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, pakke 1-4.  
 Diverse materiale vedr. beredskab og driftværn, Danmarks Jernbanemuseum, Danske Statsbaner, ikke kategoriseret nærmere.  
 Diverse materiale vedr. oprettelsen af Jernbanehjemmeværnet, Danmarks Jernbanemuseum, Danske Statsbaner, ikke kategoriseret nærmere.

#### NOTER

1. "Udkast til Kundgørelse for Forsvaret vedrørende forbindelsen mellem forsvar og statsbanerne", dateret 29/1 1962, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen: Journalsager. Xa 19.
2. Statens Arkiver, "Statsbanearkiver", Url: [http://www.sa.dk/content/dk/undervisning\\_og\\_temaer/temaer\\_til\\_inspiration/jernbanearkiver/statsbanearkiver](http://www.sa.dk/content/dk/undervisning_og_temaer/temaer_til_inspiration/jernbanearkiver/statsbanearkiver). Citeret 20/3 2013.



3. Poul Villaume, *Allieret med forbehold*, København: Eirene 1995, s. 861.
4. Christian Wolmar, *Engines of War*, London: Atlantic Books 2010, s. 13.
5. Poul Thestrup, *På sporet 1847-1997*, Odense: Danmarks Jernbanemuseum 1997, bd. 1, s. 120.
6. Christian Wolmar, *Engines of War*, Atlantic Books 2010, s. 170 ff.
7. Martin van Creveld, *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge: Cambridge University Press 1977, s. 175.
8. Poul Holt Pedersen og Karsten Pedersen, *Danmarks dybeste hemmelighed: REGAN VEST – regeringen og kongehusets atombunker*, Billesø og Baltzer 2013, s. 29.
9. Regin Schmidt, *PET-kommissionens beretning*, bd.8, København: Justitsministeriet 2008, s. 110.
10. *Ibid.* s. 111.
11. DSB, Beredskabsinstruks, 1976. Danmarks Jernbanemuseum, s. 6-1. Den forudgående beredskabsinstruks fra 1963 indeholder en lignende bestemmelse.
12. Redegørelse fra E. J. Joest i anledning af dennes fratræden, dateret 9/1 1963, Danmarks Jernbanemuseum, Bedriftværn, s. 3.
13. Nørrebro Station – brev fra JBB til Civilforsvarskommissionen i Storkøbenhavn, dateret 25/7 1967, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Udtagne sager vedr. bedriftværn, pakke 3, Avedøre Holme-Ålborg.
14. Nørrebro Station – brev fra Civilforsvaret for Storkøbenhavn til JBB, dateret 4/4 1968, *Ibid.*
15. Nørrebro Station – Brev fra JBB til Civilforsvaret for Storkøbenhavn, dateret 27/2 1976, *Ibid.*
16. Nørrebro Station – Brev fra Civilforsvaret for Storkøbenhavn til JBB, dateret 12/4 1976, *Ibid.*
17. Nørrebro Station – Brev fra JBB til Civilforsvaret for Storkøbenhavn, dateret 1/8 1989, *Ibid.*
18. Nørrebro Station – Brev fra Civilforsvaret for Storkøbenhavn til JBB, dateret 1/9 1989, *Ibid.*
19. Nørrebro Station – Brev fra Jernbanebeskyttelsen til bedriftværnet på Nørreport Station, dateret 1/12 1991, *Ibid.*
20. Jernbanebeskyttelsen, Beretning vedr. virksomheden i 1986, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Udtagne sager vedr. bedriftværn, pakke 3, Avedøre Holme-Ålborg.
21. Nyborg Station, Bedriftværnsplan 1970, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Udtagne sager vedr. bedriftværn, pakke 3, Avedøre Holme-Ålborg.
22. *Ibid.*
23. Operation Strong Enterprise, Danmarks Jernbanemuseum, Bedriftværnsøvelser.
24. Referat af møde den 12. september 1949 mellem trafikchef N. C. D. Johnsen og oberst Johnstad-Møller ledsaget af adjutant kaptajn Jensen og distriktsleder B. E. C. Jensen om statsbanernes stilling inden for hjemmevernet, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af.
25. Meddelelse 65/1951 i *Meddelelser fra Generaldirektoratet*, Danske Statsbaner 1951, s. 101.
26. *Ibid.* s. 104.
27. Møde i Statsbanernes 1. Distrikt med hjemmevernets regionsledere på Sjælland, Lolland, Falster fredag den 16. februar 1951 kl. 10, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 2.
28. *Ibid.* s. 3.
29. Orienterende møde den 10. januar 1950 om Statsbanernes stilling inden for hjemmevernet, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 4.
30. Møde med D.S.B.s første distrikt. Bernstorffsgade 22, 2., den 16/2 1951 kl. 10.00, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 3.
31. Blivende bestemmelser for Jernbanehjemmevernsafsnit 1, ca. 1966, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 2.1.
32. Bestemmelser for oprettelse og formering af jernbanekompanier, januar 1951, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 3.
33. Overenskomst mellem generaldirektoratet for statsbanerne og hjemmevernet angående hjemmevernets jernbanekompanier, Danmarks Jernbanemuseum, Danske Statsbaner, Ordreserie A, bilag XIII, 1956, s. 259.
34. Blivende bestemmelser for Jernbanehjemmevernsafsnit 1, ca. 1966, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 2.4.
35. Hanne Brøns Petersen (red.), *Jernbanehjemmevernet gennem 60 år. Fakta og fortællinger*, 2013, s. 40.
36. En kort beskrivelse af øvelsen er gengivet i Hanne Brøns Petersen (red.), *Jernbanehjemmevernet gennem 60 år. Fakta og fortællinger*, 2013, s. 38.
37. Blivende bestemmelser for Jernbanehjemmevernsafsnit 1, ca. 1966, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 2.3.
38. *Ibid.* s. 5.2.
39. *Ibid.* s. 11.1.
40. *Ibid.* s. 5.2.
41. *Ibid.* s. 4.11.
42. Brev fra Lars Olov Karlsson, Sveriges Järnvägsmuseum, Ängelholm, til Ole Nørregaard Pedersen, dateret 24/6 2002, Danmarks Jernbanemuseum.
43. Register over fortrolige skrivelser, protokol, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, s. 241 ff.
44. Register over fortrolige skrivelser, protokol, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, s. 235, 27/12 1952. Det er usikkert, hvorvidt der er tale om Roskilde, da der i protokollen tilsyneladende står Rs-Rg. Rg er Ringsted, men forkortelsen Rs findes ikke. Roskilde (Ro) virker dog som det mest sandsynlige bud.
45. Oplysninger om jernbaneforhold med henblik på jernbanernes anvendelse under en eventuel evakuering af Storkøbenhavn, dateret 2/5 1955, Danmarks Jernbanemuseum, Danske Statsbaner, 1. Distrikt, Evakuering, s. 1.

# SUMMARY

During the Cold War (1949–1991), Denmark and the rest of Western Europe were steeped in emergency planning for a war that never came. The conflict between the Soviet Union and the United States split Europe down the middle, and the fear of war was very real. In Denmark, this planning translated into the concept of Total Defence: all parts of society would contribute to the overall defence. This article will examine DSB's contribution to the Total Defence in the form of parts of the preparedness that would keep the rail network running and on Danish hands during an invasion from the east.

The first modern railway opened in 1830 and ran between Liverpool and Manchester in Britain. Shortly after opening, the first troop transport by rail took place, and during the 19th century, the railway became a key feature of warfare. The culmination of its importance was seen during World War I when the railway clearly played a key role. Also during World War II, the railways played their part, but motor transport had obviously gained ground. Many accounts of the importance of the railway at a time of war typically finish in 1945, but it had not yet outlived its usefulness. The railways were still important during the Cold War, and this article will primarily examine two aspects of DSB's Cold War preparedness: the Plant Protection Units and Railway Home Guard Units.

The Plant Protection was a non-armed civilian force consisting of DSB employees who were trained in firefighting and rescue in order to be able to boost the ranks of the standard emergency services which were likely to be overburdened in a war. Plant Protection was introduced as part of the Danish Civil Defence Act in 1949 and all companies with more than 75 employees in one location were legally required to set up Plant Protection Units. In the 1960s, DSB had more than 60 Plant Protection Units, but as staff numbers were reduced, the number of Units fell to about 40 in the 1980s. The last Plant Protection Unit was not dissolved till 1998.

The Railway Home Guard was a section of the Danish Home Guard which was established in 1949. The Railway Home Guard actually came about for practical reasons, because DSB employees started to apply to serve in the Danish Home Guard which meant that DSB could not know how many employees would suddenly disappear if the Danish Home Guard was mobilised. With the Railway Home Guard, DSB employees, who were already familiar with the railway and its safety rules, were organised in their own Home Guard section and their sole responsibility was to defend the rail network. In this way, the employees would be able to attend to their normal jobs in DSB in addition to their Home Guard duties. The Railway Home Guard still exists, but these days the focus has shifted from war to providing assistance in peacetime and protecting against terrorism.

A major concern during the Cold War was the 'enemy within' (referred to as Fifth Columnists), i.e. the Communists who were already in the country and whom, it was feared, Moscow could mobilise prior to the outbreak of war with a view to organising sabotage of the essential normal functions of society. As Plant Protection duties were obligatory for all DSB employees, it was almost impossible to weed out any undesirable elements; on the other hand, the Railway Home Guard was, like the Danish Home Guard per se, voluntary, and this was a deliberate strategy to avoid Communist infiltration.

The Plant Protection Units and the Railway Home Guard were merely two aspects of DSB's preparedness during the Cold War. They were perhaps the most visible elements, but a wide range of other measures were in place, such as fuel storage facilities and blastwells in bridges and ferry berths, which would ensure that the rail network would serve the Danish defence for as long as possible if war broke out – and that it would subsequently be useless to the enemy.