

disse to politiske bevægelser var allerede blevet skærpet i mellemkrigstiden, og den tvungne sammenlægning mellem de kommunistiske og socialdemokratiske partier i eksempelvis Polen og DDR syntes på ingen måde at friste de danske socialdemokrater: De nærede ingen ønsker om at blive underlagt Aksel Larsen og hans kumpaner.

I et samfund som det danske har staten voldsmonopol. Det betyder til gengæld, at staten har ansvar for at sikre borgerne mod ydre såvel som indre vold. Dertil kræves opretholdelse af et magtapparat, og den militære del af dette magtapparat kan kun løse sine opgaver, hvis den har viden om karakteren af disse opgaver. Hertil kræves en efterretningstjeneste, og denne må sikres de nødvendige betingelser for dens virke. I sin fremstilling af dansk militær efterretningstjeneste under besættelsen skriver historikeren Hans Christian Bjerg: "Efterretningstjeneste må naturnødvendigt være forbundet med en vis form for utilgængelighed eller om man vil hemmeligholdelse og eksklusivitet. (...) En efterretningsvirksomhed, der er tvunget til at operere fuldstændig åbent (...) er inderligt overflødig og vil fremprovokere en ny hemmelig tjeneste."³⁵

Arbejdet som efterretningskilde

De to første ture til henholdsvis Polen og DDR var gennemført, og mit arbejde som efterretningskilde kom efterhånden ind i faste rutiner. Der var under alle omstændigheder tale om ret begrænsede aktiviteter, i og med at jeg jo ikke kunne risikere at påkalde mig opmærksomhed ved at rejse for hyppigt i de to lande. En rejse til hvert af landene inden for samme år blev standarden, og kun én gang rejste jeg to gange til DDR inden for samme år. Visuelle observationsforhold er af afgørende betydning for den type efterretningsarbejde,

som jeg udførte, og det betød, at rejserne normalt blev placeret midt på foråret og efteråret, hvor der kunne opnås en balance mellem lys, dagslængde og - om foråret - endnu ikke udspregnede løvtræer. Rejserne var af 3-5 dages varighed. Udrejserne til Polen blev - ligesom ved første tur - foretaget med færgen fra København til Swinoujskie, der sejlede om natten. Derimod rejste jeg hjem med færgeforbindelsen fra Swinoujskie til Ystad i Skåne. Denne linie havde også en natforbindelse, hvilket gav mig et antal fulde arbejdsdage.

Og der var tale om arbejdsdage. Turene var udelukket rettet mod efterretningsopgaver. Ikke sådan at forstå, at jeg afstod fra et opleve de seværdigheder, der lå på min vej, og fra at suge indtryk til mig fra de landskaber og byer, jeg kom igennem - andet ville jo også være ejendommeligt for en rutineret rejsende -, men efterretningsopgaverne var det primære, og arbejdsdagene lå normalt på omkring 10 timer - eller så lang tid som der var sigtbarhed. I forbindelse med en tur til Polen havde jeg planlagt at holde en uges ferie i det naturskønne Masuriske Søområde i det gamle Østpreussen. Men dels var vejret ganske elendigt, dels måtte jeg konstatere, at jeg havde hovedet så fyldt med informationer - om objekter jeg havde besøgt og om objekter jeg skulle besøge, når feriedagene var slut -, at jeg ikke kunne slappe af. Da jeg havde siddet i kø i en lille time ved en tankstation i Toruń i et voldsomt regnvejr, besluttede jeg at droppe ferien.

Da jeg boede i det centrale København, havde jeg valgt at løse mit transportbehov med en motorcykel. Det var både billigt og praktisk, - i hvert fald når det ikke var vinter. Men en motorcykel var ikke hensigtsmæssig på rejser af denne type. Dels er det fysisk anstrengende at køre på motorcykel over længere distancer, dels er der noget over motorcykler, der får dem til at tiltrække mere opmærksomhed end biler. Selv en standardmaskine som min, der i mellemtiden var blevet til en 450 ccm Suzuki, ville der være blevet lagt mere mærke til end en lille europæisk standardbil. Nogle opgaver

kunne endvidere løses under forbikørsel i en bil, hvorimod det ville være umuligt at fotografere under kørsel på motorcykel.

Endelig var der den risiko, at sikkerhedstjenesterne eventuelt kunne finde på at imødegå mig ved at iværksætte et trafikuheld. Et medlem af den franske militærmission blev i 1984 dræbt ved et trafikuheld i DDR under forhold, der kunne tydes som arrangerede.³⁶ Det ville være noget nemmere at iværksætte et trafikuheld mod en motorcykel end mod en bil. Jeg benyttede mig altså af udlejningsbiler - hyppigst fra Avis, hvor jeg fik en god service. Som regel lejede jeg en Opel Kadett, der var en behagelig og diskret bil. På et tidspunkt forsøgte jeg mig med en anden af de større udlejningsforretninger, men da jeg skulle afhente min forudbestilte lille bil, fik jeg at vide, at dem havde de ikke flere af, så jeg kunne få en Volvo stationcar til samme pris. En *rød* Volvo stationcar. Det blev så som så med den diskrete køren rundt. På et tidspunkt kørte jeg den på en smal markvej, der løb parallelt med en jernbanelinie i nærheden af flyvestationen ved Laage syd for Rostock. Da jeg blev passeret af et tog, hang lokomotivføreren nærmest ud af vinduet for at se min bil. Så i det lange løb holdt jeg fast ved Avis.

På min anden tur havde jeg lavet fotodokumentation med mit kamera - et sovjetisk Zorki, som jeg under min militærtjeneste havde haft med på øvelser. Det var billigt, havde en glimrende optik og var robust, - sammenlignet med andre kameraer lignede det et sværindustrielt produkt. Men det var ikke hurtigt. FE udstyrede mig med et Olympus OM-10 og et 200 mm objektiv. Det var et standardkamera, der ikke ville tiltrække sig opmærksomhed. Det var automatisk og hurtigt, så jeg ikke behøvede at bekymre mig om at holde det roligt, når jeg tog billeder samtidig med at jeg skulle være opmærksom på, hvad der skete omkring mig. Det voldte heller ikke problemer at fotografere under kørsel med kameraet holdt i én hånd. Senere fik jeg endvidere udleveret en telekonverter,

men den krævede mere lys, forlængede lukketiden og forudsatte derfor et meget roligt kamera.

En operation begyndte med, at jeg fik en opringning fra forbindelsesofficeren og blev spurgt, om jeg var indstillet på at tage en tur til. Derefter mødtes vi på min bopæl, hvor opgaverne i form af objektbeskrivelse og specificerede ønsker om information blev givet til mig til i skriftlig form. Endvidere fik jeg turistkort, militærkort (1:50.000, klassificeret 'Til tjenestebrug' og, hvad der forbavsende mig, af samme standard som de 1:50.000-kort, som Geodætisk Institut fremstillede over Danmark) og detaljerede kortskitser over objekterne, hvis sådanne eksisterede. Undertiden blev jeg præsenteret for fotodokumentation, der altid var klassificeret "Hemmeligt". Ved en enkelt lejlighed drejede det sig om fotos, som jeg selv havde fremskaffet under en tidligere tur. Intet materiale klassificeret "Fortroligt" og højere forblev i min varetægt. Forbindelsesofficeren og jeg brugte et par timer på at gennemgå opgaverne.

Igennem de næste 3-4 uger forberedte jeg opgaverne i min fritid. Jeg medførte naturligvis intet skriftligt materiale på turene og kun kort, som hvem som helst kunne anskaffe sig i de pågældende lande. Det betød, at opgaverne - ofte et pænt antal - skulle memoreres: den ønskede information, detaljer vedrørende objekter og terrænforhold omkring objekter. Det krævede adskillige gennemgange af materialet, før dette var opnået. Specielt indlæring af terrænforholdene krævede en del arbejde. De turistkort, jeg kunne medbringe, havde - især for Polens vedkommende - en lav detaljeringsgrad. Det betød, at blot det at huske, hvor objekterne var placeret, var problematisk. Dernæst var det vigtigt for en hurtig og sikker opgaveløsning, at så meget som muligt af den terræninformation, der var indeholdt i militærkortene, kunne huskes, når jeg ankom til objekterne. Ofte var det muligt at planlægge meget af opgaveløsningen - adgangsveje til objektet, observationspunkter etc. - på grundlag af kort-

studier. Ganske vist ved enhver soldat, at kun rekognoscering i terrænet giver det virkelige billede af forholdene. Men jo bedre forhåndsindtryk jeg havde dannet mig, desto hurtigere kunne jeg nå frem til objektet og udføre mine observationer, og desto kortere tid ville jeg være i en usikker placering nær en militær installation.

Samtidig med denne bearbejdning af opgaverne skulle de praktiske rejseforberedelser klares. Leje af bil, ved rejser til Polen: afhentning af visum og bestilling af færgeoverfarer - og ved rejser til DDR: booking af overnatninger og afventning af bekræftelse af disse fra de østtyske myndigheder. Lige inden min afrejse afhentede forbindelsesofficeren alt materiale bortset fra de turistkort, jeg kunne medbringe.

Som tidligere nævnt udarbejdede jeg af sikkerhedsgrunde ikke noget skriftligt over de opgaver, som jeg arbejdede med. Det betyder, at jeg langt fra er i stand til at huske alle de objekter, som jeg i løbet af de fem år søgte at fremskaffe informationer om. Jeg husker bedst de østtyske objekter. Det skyldes dels, at det geografiske område, i hvilket jeg opererede, var langt mindre i DDR end i Polen - Polen er et stort land -, og at jeg derfor blev væsentlig mere fortrolig med mit operationsområde i DDR, der ikke strakte sig syd for Mecklenburg. Det skyldes imidlertid også, at jeg hyppigere vendte tilbage til de samme objekter i DDR. Og endelig skyldes det, at jeg ret hurtigt efter *die Wende* i 1989 var i stand til atter at rejse til DDR - som jo også meget hurtigt blev de nye delstater i Forbundsrepublikken -, hvorved jeg fik lejlighed til at genopleve nogle af mine gamle aktiviteter.

Ejendommeligt nok fik jeg indtryk af, at DDR var et nyt aktivitetsområde for FE - eller at aktiviteterne dér havde ligget stille i en periode. Jeg kunne selvfølgelig ikke få bekræftet den fornemmelse: Det var et miljø, hvor man stillede kun spørgsmål til den konkrete opgave. Men der var nogle forhold, som pegede i den retning. For det første var jeg i forbindelse med min første rejse til DDR ikke blevet orienteret

om visumforholdene. Da jeg under min anden tur fik stillet en opgave på landtagen ved Prora syd for Sassnitz på Rügens østkyst, var FE ikke klar over, at hele området var afspærret, og at opgaven på forhånd ikke var mulig at løse. Og når jeg prøver at erindre mine opgaveinstruktioner, kan jeg ikke mindes, at jeg blev præsenteret for materiale fra andre efterretningskilder.

Opgaverne havde meget forskellig karakter og strakte sig fra rutinemæssige opdateringer over kontrol af, om nye konstruktioner eller nyt materiel kunne observeres ved et objekt, til observation af nye objekter under opførelse. Generelt for næsten alle de objekter, jeg arbejdede med, er, at de på forhånd var kendt af FE. Kun i enkelte tilfælde blev jeg bedt om at søge efter objekter, hvis placering ikke allerede var relativt nøjagtigt fastlagt.

Flådeinstallationer, flådefartøjer og havnefaciliteter udgjorde en gruppe objekter, der var særligt interessante som følge af Danmarks specielle topografiske karakter. Et angreb mod den sjællandske øgruppe måtte nødvendigvis være et amfibieangreb, dvs. en operation der omfatter landsætning af hærenheder - eventuelt særlige landgangsenheder, der kan være underlagt flåden -, og som derfor som minimum kræver særlige fartøjer til transport og landsætning af tropper. Det samme gjorde sig i øvrigt gældende for Sydsverige, hvor et amfibieangreb over Østersøen langt hurtigere ville bringe en angriber frem til landets centrale strukturer end et angreb nord om Den Botniske Bugt. Det var da også markant, at de tre Warszawapagtlande i Østersøen havde en væsentlig amfibiekapacitet, og at denne kapacitet blev udbygget i løbet af 80'erne. Specielt den polske flåde havde et uforholdsmæssigt stort antal landgangsfartøjer. Generelt var den polske flåde hverken særlig stor eller særlig moderne, men den rådede over ikke mindre end 41 landgangsfartøjer. I 1985 havde DDRs *Volksmarine* 12 landgangsfartøjer, og også den sovjetiske flåde havde et stort antal landgangsfartøjer



Østtysk landgangsskib af *Frosch*-klassen - her ved en flådeparade i Rostock i 1979. Folkemarinens byggede 12 af disse mellemstore landgangsskibe i slutningen af 70'erne. De forbisjende både er lette motortorpedobåde af *Libelle*-klassen. [30]

stationeret i Østersøen - herunder 25 store skibe.³⁷ Både Sovjetunionen og Polen havde opstillet særlige enheder til amfibieoperationer. Den polske landgangsenhed svingede i efterretningsanalysernes vurderinger fra en brigade til en division. DDRs amfibiekapacitet var begrænset, og jeg har ikke kunnet se, at der var opstillet dedikerede landgangsenheder ud over en kampsvømmerenhed.

DDR havde tre primære flådestationer: Peenemünde på øen Usedom med 1. flotille, Rostock med 4. flotille, og Dranske på Rügen med 6. flotille. Jeg blev aldrig bedt om at tage til Peenemünde, som jeg først så under en sommerferie efter *die Wende*. Flådestationen, der ikke var særlig stor, og den bagved liggende flyvestation lå på den vestligste del af Usedom, omgivet af vand til tre sider og ikke særlig tilgængelig. I Rostock lå flådestationen lige inden for Warnowflodens udmunding, men gemt inde i en markant bredning af floden, Breitling. Overfor flådestationen ligger Rostock Überseehafen, der også var spærret område. Det var derfor

meget vanskeligt at opnå observation ind i basen, hvilket jeg nok af samme årsag heller ikke fik til opgave. I dag, hvor fær- gen fra Gedser lægger til i Überseehafen, har man derimod et glimrende indblik. Længere op ad Unterwarnow lå et større kaserneområde, der – så vidt jeg har kunnet vurdere det – var Folkemarinens hovedkvarter. Det rummede også en del tekniske enheder, og ved flodbredden blev de fartøjer, der skulle hugges op, oplagt. De kunne observeres fra den mod- satte bred, og disse observationer dannede så grundlag for identifikation af fartøjer, der udgik af tjeneste.

Flådestationen ved Dranske var placeret på den lange, smalle halvø Bug på det nordvestlige Rügen og var hjemsted for 6. flotille, som omfattede torpedo- og missil/torpedobåde. Jeg forsøgte aldrig at komme ud på selve Bug; den landtange som førte ud til halvøen, var ikke mere end 50 meter bred, og der ville selvfølgelig ikke have været nogen mulighed for at slippe uset forbi vagten. Til gengæld var det muligt at observere fartøjerne hen over ca. 2 kilometer vand fra kysten overfor. Halvanden kilometer spadseretur hen over mar- ker bragte mig frem til kysten, hvor der var en dækkende bevoksning, således at jeg i ro og mag kunne koncentrere mig om at få nogle skarpe fotos. På trods af afstanden må resultaterne have været brugbare, for jeg fik et par år senere til opgave at skaffe nye fotos fra samme observationspunkt. En enkelt gang blev jeg bedt om at undersøge, om der kunne opnås indsigt i en flådefacilitet, der lå et stykke inde i lan- det mellem byerne Tessin og Laage syd for Rostock. Jeg fik fastlagt placeringen, men det drejede sig om et velbevogtet område, der lå inde i en skov, og det ville være noget risi- kabelt at forsøge at komme på nært hold. På grund af den høje bevoksning omkring objektet var det heller ikke muligt at observere kommunikationsantenner. Jeg har senere fun- det ud af, at objektet var Folkemarinens operative komman- dostation. Den egentlige kommandostation var placeret i en underjordisk, treetagers bunker, og der var kun få bygninger



Folkemarinens operative kommandostation; her ses indkvarteringsbygningen, der var den største bygning over jorden (foto ca. 2005). [31]

over jorden. Bunkeren er i dag forsejlet, og det er vanskeligt overhovedet at finde indgangen til den.

Polens flåde var formeret i tre flotiller, der havde baser i Świnoujście, Gdynia og Hel, som ligger for enden af den 34 kilometer lange tange, der strækker sig ud i Gdańsk-bugten. Basen i Świnoujście lå lige over for anløbskajen for færgerne fra København og Ystad. Så det var enkelt at nyde indsejlingen fra dækket og samtidig få en god observation ind over basen, hvis skibe hovedsageligt var landgangsfartøjer af ”Połnocny”-klassen. Opgaven, der blev gentaget under hver af mine rejser til Polen, bestod i at fastlægge skrognumrene, således at fartøjernes placering kunne ajourføres. Lidt længere ude ad flodløbet var der en kaj, hvor gæstende orlogsskibe undertiden var fortøjet.

Den anden store flådebase lå i Gdynia, og fortøjningspladserne vendte ind mod det merkantile havneområde, hvortil der var begrænset adgang. Ved briefing havde jeg fået

oplyst, at der stort set kun var ét sted, hvorfra baseområdet ikke var maskeret af havnens lagerbygninger. Men ikke alene var der stop- og fotograferingsforbud, der var også placeret en militær vagt. Eneste mulighed var at køre ud langs kajen, vende og under vendingen tage et foto - uden at blive iagttaget af vagten. Det var en lidt vanskelig manøvre, og i dag kan jeg faktisk ikke huske, om det lykkedes mig at få mit foto. Rent rutinemæssigt tog jeg også turen forbi flådebasen, men fra landsiden kunne jeg ikke observere noget af interesse. Da jeg kørte forbi hovedindgangen, bemærkede jeg, at en pligttopfyldende vagt noterede bilens registreringsnummer. I det danske forsvar var det også en stående instruktion at melde om diplomatbiler, der kom i nærheden af militærinstallationer eller blev observeret i forbindelse med øvelsesvirksomhed. Vi havde tillige en liste over registreringsnummerserier, der skulle holdes øje med.

Med en udflugtsbåd fra Gdynia kom jeg over til Hel, der er en lille fiskerby, men hvis havn også gav plads til en halv snes mindre orlogsfartøjer. Under sejlturen ud over Gdańskbugten kunne jeg selvfølgelig ikke lade være med at spejde efter overbygningen på den sunkne, polske minestryger, der er målet for drengenes svømmeture i Günter Grass' roman "Kat og mus", og hvor Joachim Mahlke efter fortællerens opfattelse tager ophold, da han forsvinder. Men desværre; har der nogensinde ligget en sunken minestryger på lavt vand i bugten, så var den for længst rustet væk. De rigtige flåde fartøjer lod sig fotografere uden de store vanskeligheder, selv om jeg måtte holde godt øje med de udflugtsbesøgende, der sammen med mig var kommet over til Hel. I en fyrreskov ud mod Østersøen lå endvidere en SAM-stilling.

Jeg var forbi flere af de små havne langs kysten - Darłowo, Ustka, Władysławowo, Jastarnia -, hvor den polske flåde havde mindre faciliteter, men her lå kun patruljefartøjer. På turen ud til Jastarnia, der ligger midt på Hel-tangen, havde jeg fornøjelsen af at overvære en øvelse ude over bugten,



Polsk mellemstort landgangsskib af *Polnocny*-klassen. [32]

hvor flere MIG-21 ”Fishbed” angreb mål på vandet med maskinkanoner og bomber.³⁸

Spændende var derimod et besøg på flådedepotet Westerplatte, der ligger ved udløbet af en af Wisłas flodarme. Den sidste del af floden udgør havnen i Gdańsk, og byens gamle centrum ligger knap fem kilometer fra Østersøkysten. Ved grænsedragningerne efter første verdenskrig fik Polen kystadgang ved Danzig-bugten. Denne del af Polen – ”Den polske Korridor” - skilte det tyske Østpøssien fra resten af Tyskland. Samtidig blev Danzig, der havde en overvejende tysk befolkning, gjort til fristad under tilsyn fra Folkeforbundet. Og det var Folkeforbundet, som havde givet Polen ret til at anlægge et transitdepot på det smalle område, som er beliggende mellem floden og Østersøen. Samtidig havde Danzig, som vi kender det fra Günter Grass’ ”Bliktrommen”, et polsk posthus. Både posthuset og flådedepotet var angrebsmål allerede om morgenen den 1. september 1939, da Tyskland indledte krigen mod Polen. Posthuset faldt efter få timers kamp mod overmagten. Det er her Oscar Matzerath, bliktrommeslageren, lokker sin modvillige onkel - og formodentlige far - ind i den kamp, som bliver hans død. På Westerplatte

kæmpede den knap 200 mand store garnison i 7 døgn på et område, der er mindre end én kvadratkilometer, og skabte et monument over den polske nations kamp for overlevelse. Tyskerne havde artilleriskibet 'Schleswig-Holstein' liggende på floden, hvorfra det på få hundrede meters afstand beskød basen med storkalibreret skibsartilleri. Fra den modsatte bred af den ca. 100 meter brede flodmunding blev de polske stillinger beskydt med maskingeværer. Da jeg besøgte Westerplatte, var størsteparten af den lille flådestation gjort til mindepark. Det tilbageblevne, lukkede militære område omfattede kun en kystradar og nogle småfartøjer.

I det hele taget var det en fornøjelse at besøge Gdańsk. Den gamle bydel var blevet næsten totalt ødelagt hen i mod slutningen af anden verdenskrig, men var - ligesom Warszawas centrum - omhyggeligt blevet genopbygget, så bydelen nu fremstår smukt med sine mange gotiske borgerhuse, der har gavlen vendt ud mod gaden, sine mange kirker - deriblandt Mariakirken, en af Europas største gotiske murstenskirker -, og sine brede hovedstrøg, som ender ved portene ud mod havnen. Jeg besøgte byen et par gange og overnattede på et hotel lige uden for den gamle bydel. Det var pragtfuldt at spadserere rundt sent om aftenen, hvor gaderne virkede næsten mennesketomme. I 70'erne havde dansk tv sendt en tysk dramatisering af Thomas Manns "Huset Buddenbrook". Da Lübeck, hvor handlingen udspiller sig, også blev stærkt ødelagt under krigen, var eksteriøroptagelserne blevet henlagt til Gdańsk. Ved mit første besøg var min erindring om tv-serien endnu så levende, at jeg kunne genkende det hus, der figurerede som Buddenbrookernes.

På en ø i Wisła nord for den gamle bydel lå et skibsværft, der byggede flådefartøjer. På en tur blev jeg bedt om at skaffe et foto af en nybygning, der kunne ses fra den eneste vejbro, der førte over til øen. Igen var problemet en vagt, der var placeret ved værftets indgang, der lå for enden af broen, men

det lykkedes mig ved at køre frem og vende ved stopskiltet og under vendingen at tage et udmærket foto af fartøjets agter.

Jeg dokumenterede nogle enkelte havnefaciliteter – en dokumentation, der formentlig skulle bidrage til et generelt billede af infrastrukturen, men muligvis også give grundlag for analyser af deres anvendelsesmuligheder ved udskibning af tropper og materiel. Jeg opnåede et godt overblik over en nybygget containerterminal i Gdynia ved at gå op i en beboelsesblok og fotografere gennem et vindue i trappeopgangen. Men det var ikke blide tanker, jeg sendte ejendommens vicevært: Hans vinduespuddning lod en del tilbage at ønske og betød, at jeg måtte fotografere gennem en hinde af skidt. I DDR så jeg på mobile kajanlæg - en slags pontoner med fortøjningsmuligheder -, der ville muliggøre lastning fra en strand.

Endelig så jeg på en del kystradarer. Ved siden af kystradarerne, der havde til opgave at overvåge skibstrafik, var der langs kysterne i DDR opstillet vagttårne, der som et led i grænseovervågningen blev bemanded af grænsetropperne. De fleste af disse muliggjorde kun visuel overvågning, men enkelte var udstyret med radarer. På et tårn ved Graal-Müritz, nordøst for Rostock, var der monteret en radar, der formodedes at være af en ny type, og jeg blev bedt om at fremskaffe et foto. Da jeg først på aftenen nåede frem til tårnet, var der en del mennesker på stranden, hvilket vanskeliggjorde en fotooptagelse. Tæt ved tårnet lå imidlertid en lille træbygning, der var hævet en meter over grunden, hvilket gav mig muligheden for at kravle ind under bygningen og derfra fotografere uset. Jeg havde lige nået at få kameraet lagt tilbage i en skuldertaske og var kravlet ud igen, da der dukkede en tremands patrulje op, som jeg formodede måtte komme fra den kaserne for grænsetropperne, som også lå i Graal-Müritz.

Den anden gruppe af objekter vedrørte hærenheder og bestod af kaserner, park- og forsyningsområder. I enkelte tilfælde drejede opgaven sig om at dokumentere de bygnings-