

Nysted, idet hold 1 blev uddannet i Næstved, 4 og 6 i Hobro og hold 8 i Tinglev. I oktober 1953 ophørte uddannelsen af kvinder i CBU/CF-regi, idet styrelsen dog i en periode tilbød et antal af de blå piger ansættelse som hjælpe- og chefinstruktører ved afdelinger, brigader m.v. I alt blev der uddannet 500 - 600 kvindelige elever. Først i 1984 kom der igen kvindelige elever på skolen i Gentofte.

Uddannelsen var af et halvt års varighed, og vilkårene var stort set de samme, som var gældende for de værnepligtige menige. Dvs. morgenløb, stueorden, spisning under kommando, undervisning m.v. Dog havde de kvindelige elever en fordel rent lønmæssigt, idet de ikke betalte skat af deres løn, ganske enkelt fordi kommunernes skatteforvaltning på det tidspunkt ikke var i stand til at "skatteansætte" kvinder i en sådan ansættelse.

II. CBU-korpset

CBU-korpsets organisatoriske opbygning i hel- og halvkolonner

Luftværnssystemet byggede i sit udgangspunkt på det princip, at hver enkelt by skulle kunne klare sig selv - dog således, at der ved angreb af større omfang skulle være mulighed for at tilkalde hjælp i form af mellemkommunal bistand fra andre byer. Regler herom blev fastlagt i en lov af 6. juli 1940.

Selv om der herved kunne opnås en bedre og mere elastisk udnyttelse af det eksisterende materiel inden for et større område, forblev det dog klart, at beredskabet var helt utilstrækkeligt i katastrofetilfælde, da de samlede styrker, der indgik i denne ordning, ikke blev anset for tilstrækkelige, især for så vidt angår rednings- og rydningsopgaver. Samtidig blev det anset for økonomisk uoverkommeligt at opbygge de enkelte luftværnspligtige byers lokale indsatsstyrker således, at de selv kunne klare storangreb.

I Statens Civile Luftværn blev det derfor overvejet at oprette statslige, mobile hjælpekolonner. Sådanne hjælpekorps var allerede kendt fra England og Tyskland samt Finland, hvor der under vinterkrigen 1939-40 havde været gode erfaringer med mobile udrykningsenheder, der kom de lokale styrker til hjælp i særlig hårdt ramte områder. Med disse udenlandske erfaringer som baggrund udarbejdede Statens Civile Luftværn herefter et forslag om oprettelse af fem halvkolonner og to halvkolonner stationeret ud over landet med fast befalingsmandspersonel og med værnepligtigt mandskab. Indenrigsministeriet bemyndigede herefter i juni 1941 Statens Civile Luftværn til at foretage de nødvendige dispositioner med henblik på oprettelsen af Civil Beskyttelsens Udrykningskolonner - benævnt CBU-korpset - under ledelse af luftværnsinspektør E. Schrøder.

Da opbygningen af de første mobile hjælpekolonner blev påbegyndt, skete det således efter udenlandsk forbillede, og ideen var at få rådighed over hjælpestyrker, som hurtigt kunne flyttes fra by til by. Derfor blev det valgt at basere det danske indsatsberedskab mod krigsskader på lokale hjælpestyrker af moderat størrelse og derudover på et antal mobile kolonner, der kunne indsættes efter behov til hjælp for angrebne byer.

CBU-korpsets centrale administration var samlet i CBU-korpskontoret under ledelse af T. Vorstrup som en del af Statens Civile Luftværn. I kontoret blev behandlet alle spørgsmål vedrørende tjenestens almindelige tilrettelæggelse, materielanskaffelser, udarbejdelse af instrukser og vejledninger, indkaldelse af mandskab, tilrettelæggelse af kurser, ansættelse og beskikkelse af befalingsmænd, lønspørgsmål osv.

De mobile kolonner blev underlagt de overordnede statslige myndigheder - Statens Civile Luftværn - og da det var styrker, som man forventede ville blive indsat ved alle større krigsskader, blev disse styrker uddannet og udrustet ekstra godt.

Det første domicil for CBU-korpset blev som omtalt ovenfor på Bernstorff Slot i Gentofte nord for København, hvor Statens Luftværnsskole havde til huse.

Over hovedindgangen til slottet står at læse: "Helliget velfortjent Hvile mellem Arbejdet". Den hvile, der i mange år havde hersket på slottet med minder fra Christian 9.'s og dronning Louises tid, var i forsommeren 1941 blevet brudt, da CBU-korpset rykkede ind og påbegyndte uddannelsen af personel og opbygningen af korpsets mobile indsatsstyrker.

CBU-korpset omfattede indledningsvis fireenhalv kolonne, der blev udstationeret i Vrå i Nordjylland, Herning, Haderslev, Ulriksholm på Fyn samt en halvkolonne i Sandvig på Bornholm.

Efter luftbombardementet mod virksomheder primært i Københavnsområdet blev det i foråret 1942 besluttet at oprette yderligere en halvkolonne i Roskilde og en halvkolonne i Nysted på Lolland. Den samlede første opbygning af korpset krævede derfor 14 personbiler, syv motorcykler med sidevogne, syv solo-motorcykler og 78 specialkøretøjer med fuld udrustning af brand-, rydnings-, gassporings- og rensnings- samt sanitetsmateriel. Herudover skulle der anskaffes mundering til ca. 140 befalingsmænd og ca. 650 menige. For ret at kunne bedømme etableringsarbejdets omfang bør man tænke på, at anskaffelserne blev foretaget i en krisetid med stor vareknaphed.

Selv om anskaffelserne af personvogne og motorcyklerne var forbundet med visse problemer, var det muligt at foretage en vis standardisering, således at chefvogne primært var af typen Ford 42 fire-dørs sedan, og vogne til souschefer og læger var af typen fire-dørs Ford Junior. Motorcyklerne var naturligvis det danske mærke Nimbus. Særligt vanskeligt var det imidlertid med lastvognene, som det fremgår af beskrivelsen af paraden ved Bernstorff Slot den 29. september 1941.

Indkøbene eller udskrivningen af køretøjerne blev således foretaget på et tidspunkt, hvor en meget stor procentdel af lastbilerne herhjemme var blevet udstyret med gasgeneratorer. Generatorbiler til udrykningsjeneste var selvsagt ikke hensigtsmæssige at anvende, så der var ikke så meget at vælge imellem. Det blev derfor en broget blanding af fire- og ottecyklindrede Ford, Morris, Bedford, Opel-Blitz, Chevrolet, International, Triangel, Volvo og Willys - i alt nogle og tredive forskellige modeller, der blev de første lastvogne i CBU-korpset.

Da forholdene umuliggjorde støbning af pladekarosserier, måtte der tys til fremstilling af karosserier af træ, hvilket forklarer det afvigende udseende fra datidens civile lastvogne. Det viste sig imidlertid, at karosserierne af træ både var solide og holdbare. At de så ikke nå særlig strømlinede ud var i den forbindelse mindre væsentligt.

Hver halvkolonnens vognpark*) blev sammensat af:

- 3 automobilsprøjter
- 3 udrykningsvogne med påhængsprøjter og
- 1 slangetender, der blev
- inddelt i 3 slukningstog.

+