

# Familien

## Fars gren

Min tipoldefar "vicekopralen" Hans Wallin og tipoldemor Anna Sjögren , Frösloff, Sverige fik den 19.7.1850 en datter (min oldemor) Boel Wallin. Datteren flyttede 10.2.1870 til Östre Hoby, Sverige. Hun blev gift med Per Nilsson (min oldefar). Han sejlede som kaptajn på færgen Simrishamn-Rønne. De fik en datter Charlotta (min farmor) den 11.5.1871 i Borreby, Sverige. Hun kom til Danmark som 16-årig og arbejdede som mejerske, d.v.s. lavede smør m.v. Senere giftede hun sig med min farfar Jens Jensen, Tystofte, Tjæreby ved Skelskør. De havde et husmandssted der.



Per Nilsson

Jeg husker min farmor som en ret kraftig, stovt, men rynket dame med hvidt hår. Min farfar døde ret tidligt.



Fars barndomshjem

Deres søn Lars Ejnar Valdemar Jensen (min far) blev født den 17.5.1895. Vi cyklede nogle gange under krigen fra Kindvig til Tystofte for at besøge hende . Det var næsten den eneste måde at komme frem på, bilen var klodset op (se senere).



Charlotta Jensen

Far, der vistnok var ordblind, kom tidligt ud at tjene hos bønderne. Han var soldat fra 1914-1918 (feltartillerist i Ringsted). De red meget og lærte at hugge med sabel. Engang stod deres sergent med en kæp i udstrakt hånd og beordrede soldaterne til at ride forbi , idet de huggede et lille stykke af kæppen. Til den sidste mand var der kun et lille stykke tilbage af kæppen, så han turde ikke. Men sergenten beordrede ham til det med det resultat, at han huggede et stykke af sergentens finger.



Far som soldat

Efter den på grund af krigen lange militærtjeneste tog far sammen med nogle andre unge til herregården "Høvdinggård" ved Mern, for at arbejde der i roersæsonen. Der blev han så de næste godt 30 år, efterhånden som privatchauffør for godsejeren og lastbilchauffør samt traktorfører.



Far



Far i kammeratligt lag



Jeg sidder hos far på hjulskærmen

Som barn sad jeg undertiden på hjulskærmen af den åbne traktor med jernhjul, når far høstede med selvbinderen (den skar kornet af og samlede det i neg, som senere blev stillet op til tørring i hove, - endeligt blev det kørt hjem og tærsket). Jeg husker endnu den blandede lugt af varm olie og høstet korn.

Jeg fik også prøvet at ride for første gang. Det var på de bredryggede belgier-arbejdsheste, som "Høvdinggård" endnu brugte i marken. Jeg var ved at falde af, fordi jeg ikke kunne skræve over de brede rygge, men jeg klarede det ved at holde krampagtigt fat i manken.

Ved sit 25-års jubilæum fik far den sølvskål, jeg endnu har.



Far med arbejdskammerater

Men så en dag beordrede forvalteren far til at lave noget, der efter fars mening var dumt, - så han blev så gal, at han tog sin afsked.

Kort tid efter fik far arbejde på "Saftstationen" i Mern. De behandlede sukkerroerne og sendte saften gennem en rørledning til sukkerfabrikken i Stege. Her blev han, til han fyldte 70 år. I roekampagnen arbejdede de på treholdsskift, det var vist ret hårdt for ham. Resten af året gik han som medhjælp for smeden. I den tid han var på "Saftstationen" eksperimenterede han med en roeoptager (opfandt), som han fik en smed i Mern til at lave for sig. Den kom vist aldrig til at fungere, han havde vist ikke penge til mere. Det var mange år, før de kom på markedet.

I pensionisttilværelsen passede han sammen med mor haven som et minigartneri med tidlige jordbær (under plast) og kartofler (forspirede og under glas). De var lige så tidlige, som de fra Samsø, så de fik de første godt betalt af opkøberen, som kørte dem til København. Far havde lavet et specielt vandingsanlæg med en vandbeholder, som blev opvarmet af solen og nogle rørledninger med små huller i gravet ned i jorden under planterne, så kun rødderne fik vand.



Mor i haven



Far og Plet

## Mors gren

Min tiptipoldefar på min mors side må have heddet Rasmus til fornavn, fordi min tipoldefar hed Peder Rasmussen. Dengang fik man efternavn efter faderens fornavn. Han blev gift med Sidse Larsdatter fra Sageby. Deres søn (min oldefar) Rasmus Pedersen , født 20.9.1822 blev gift med Ane Marie Hansen, Sageby. Han var vistnok skomager. Deres søn (min morfar) Lars Rasmussen, født 10.1.1859, blev gift med min mormor Sidse Marie Madsen, født 1.10.1863, vistnok datter af en skrædder i Sandvig.



Rasmus Pedersen og Sidse Madsen

## Mit barndomshjem

Min mor Dagny Rasmussen blev født den 29.6.1904. Hendes far Lars Rasmussen byggede selv huset, Lillebyvej 5, Kindvig. Gaden hed altid kun "Lillebyen". Han huggede loftbjælkerne ud med en speciel økse. Den og andet af hans værktøj har jeg givet til Prinz´tømmerhandels værktøjsmuseum i Ringsted. Huset blev opført for Høvdinggård gods, og familien fik lov til at bo i det for 70 kr. om året (se fæstebrev). I 1923 købte de huset.



Mit barndomshjem

Mor var den sidste af seks søskende, og da hendes mor døde, da hun var 12 år gammel, var det naturligt, at hun blev hjemme og passede sin far, til han døde en gang under anden verdenskrig.

Hun kom dog lidt ud at tjene hos gårdejer A P Andersen i Kindvig og kom der meget som medhjælp ved deres fester og også på besøg senere hen.

Hun hjalp også til med at servere ved fester på Høvdinggård sammen med sin søster Margrethe. Her traf hun min far.



Far



Mor

I 1929 blev de gift. Far havde på det tidspunkt en gammel lillebil. Samme år købte de en ny lillebil, og mor fik erhvervskort (efter oplæring hos min far). Hun kørte så taxaen om dagen, og far kørte den om aftenen og sommetider også om natten. Det var meget usædvanligt, at en kvinde kørte taxa dengang. Det må også have været lidt besværligt, da "vidunderet" kom til verden den 14 april 1930. Mor har fortalt, at jeg ofte kørte med liggende i en lift. Jeg skulle jo have bryst. Senere passede min morfar mig noget af tiden. Bilen var en Chevrolet. Mor har fortalt, at engang i hendes barndom, rygtedes det, at en såkaldt "automobil" ville passere på et bestemt tidspunkt på "Københavnsvejen", der gik fra Mern til Møn. De gik i god tid de 3 km for at se uhyret, når det kom forbi. Ak ja, det var dengang.

I 1935 købte de en "Dodge Brothers", som de kørte til begyndelsen af krigen.



Jeg står hos mor med "cigaret" i flaben

Ved krigens begyndelse blev de af myndighederne tvunget til at klodse den op grundet benzinmangel formentlig, og da der også var Viggo-vognmand i Mern, og

far havde arbejde ved siden af. De tog ikke hensyn til, at den kunne have kørt med generator (trækul), som så mange andre under krigen. Det var nok temmelig hårdt for dem, for de skulle stadig betale af på den. Det blev slut med vognmandskørslen. De startede ikke op efter krigen.



Min far



Min mor

I mit barndomshjem havde morfar sit værksted i det ene hjørne af huset, - desuden var der et lokum i hjørnet og ved siden af et hønseshus. Man skulle gennem værkstedet og udenfor og rundt om hjørnet for at komme ind på lokummet. Om vinteren var der ofte is på brættet, så man sad der ikke længere end højst nødvendigt. Sommetider var der også føget sne ind gennem sprækken ved døren. Der sad man så og kiggede ind til hønsene gennem sprækkerne i brædderne. Toiletpapiret fik man fra en gammel avis.

Mellem værkstedet og køkkenet havde morfar sit værelse. Efter køkkenet kom spisekammeret, der var jo intet køleskab, og bryggerset, der blev brugt til vask af såvel tøjet som os selv. I hjørnet var der en gruekedel, hvorunder der blev fyret med brænde. I gruekedlen blev vandet så varmet op, efter at det var hentet med en vandspand ved pumpen uden for huset. Desuden var der et vaskebræt og en stor balje. Ca. en gang om ugen fik vi så et bad i den store balje. I væggen var der et lille hul ved gulvet, så vandet kunne løbe ud på jorden udenfor. Der var også to halvdøre over hinanden, så man kunne gå ud. I køkkenet var der et stort komfur, hvori der blev fyret med brænde. Vi hentede mælk på nabogården, - det var god mælk, der blev et tykt lag fløde på den, når den stod en tid i fadet. Jeg drak for øvrigt ikke ret megen mælk, efter at jeg engang fandt en stor sommerfuglelarve, som var kravlet ind ad vinduet og var faldet i mælkefadet i spisekammeret.

Ved siden af bryggerset befandt sovekammeret sig. Her sov jeg hos far og mor til omkring skolealderen. Så blev der indrettet et værelse til mig på loftet. I ngen af

stederne var der naturligvis varme, så i de hårde vintre kunne der godt være is på dynen, der hvor man åndede, når man sov. Daglig vask foregik i et vandfad i køkkenvasken. Der blev indlagt el og vand kort før krigen.

Resten af huset bestod af gangen (entreen), dagligstuen og den "fine" stue, som kun blev brugt, når vi havde "fremmede", hvilket på sjællandsk betød gæster (familien). Det var et uopvarmet lille værelse med nogle røde plysmøbler. Jeg havde tre morbrødre og to mostre, og fem fætre og to kusiner på mors side og to farbrødre og tre fastre og en fætter og fire kusiner på fars side. Det var oftest min mors familie, der besøgte os, for de boede i nærheden. Spiritus var næsten et ukendt begreb. Ved større lejligheder fik man dog en snaps og en øl til frokosten. Andre gange fik man måske et glas solbærvin eller anden frugtvin, men ellers saftevand eller sodavand. Til daglig var det naturligvis saftevand eller mørkt hvidtøl. Når familien var der, blev der ofte sunget sange fra højskolesangbogen. Undertiden, når min kusine Marie var med, sang hun nogle sange. Hun sang glimrende. Hvis de kunne slippe af sted med det, var der gerne nogen, der spillede whist med trumf.



Den unge pige = min mor



Familien



Mor og fars sølvbryllup



Mor og far

Min barndom



"Vidunderet"

Jeg blev født 14.4.1930 og blev kaldt Jens Erik Vallin Jensen, - at Vallin var med enkelt-v, var en skrivefejl.

Det første, jeg husker fra barndommen, var, da jeg 4-5 år gammel fik en flot rød bil. Min onkel i Mern var snedker, og han havde lavet et karosseri af krydsfiner oven på et jernskelet med fire hjul, pedaler og rat, der kunne dreje forhjulene. . Den kørte jeg meget i. Jeg legede mest med Bent og Ebbe fra nabogården. Vi skød med bue og pil, og senere skød vi gråspurve med luftbøsser, - ja der røg nogle enkelte. Det holdt dog op, da vi en gang fik anskudt en solsort, som skrigende løb rundt i buskadset, uden at vi kunne fange den.



Mig

Under krigen lavede vi "Spitfires" af bly. Flyvemaskinerne fabrikerede vi ved at lave forme i ler og hælde smeltet bly i. Bagefter malede vi så engelske kendingsmærker på. Eksplosioner (bomber) lavede vi ved at komme karbid og lidt vand i nogle blikdåser med løst låg. I siden af dåserne lavede vi et lille hul med et

søm. Når vi så satte en tændstik til hullet, eksploderede gassen i dåserne og sprængte låget et par meter op i luften med et vældigt brag.

Mellem vort hus og nabogården lå et gammelt faldefærdigt, forladt hus, som vi legede i. Vi kravlede på det tækkede tag og red på tagryggen. Vi kogte æg på komfuret og meget andet. Engang var jeg ved at miste en finger. Vi lavede en slags minirørbomber ved at komme svovl fra nogle tændstikker ned i hullet i enden af en nøgle og stikke et søm i hullet, binde et bånd i hhv. nøglen og sømmet og så slynge dem ind imod en kakkelovn eller lign., så sømmet borede sig ned i svovlet, og fik det til at eksplodere med et brag. Det gik godt længe, men da vi ikke kunne få det til at tænde og blev ved med at komme svovl i hullet, splintrede nøglen fuldstændigt med et øredøvende brag, og et lille stykke metal borede sig ind i min kno på pegefingeren. Jeg opdagede det først, da jeg så blodet dryppe på gulvet. Fingeren blev forbundet, og jeg gik med den stiv i nogen tid, indtil der gik betændelse i den, og doktoren hev en lille spids trekant ud.

Engang under krigen, da vi legede på gulvet nede under skrivebordet derhjemme, fandt vi inde bagved en pakke Pall-Mall-cigaretter. På det tidspunkt var det umuligt at købe cigaretter. Vi fik pakken listet ud, uden at nogen opdagede det. Nede ved bækken på nabogården havde vi bygget en hule af halmballer. Vi styrede med cigaretterne lige ned i hulen for at prøve at ryge dem. Det endte selvfølgelig med, at der gik ild i halmballerne. De fattede af i løbet af et øjeblik, men vi nåede da heldigvis ud, men de for nogen så dyrebare cigaretter gik til i flammerne. Ballade fik vi naturligvis med Bents far, da han opdagede det. Vi fortalte derimod aldrig hvorfor, det brændte.



Mor, far, morfar, jeg, Plet og Vera



Jeg og fætter Ove med vovser



Fætter Asger og jeg

Jeg havde også en anden gang en mindre episode med Bents far Carl Reichardt, da jeg ved et uheld fik smidt en sten gennem ruden ind til deres badeværelse. Han løb efter mig fra gården ned gennem alleen. Jeg kom der ikke igen de næste par dage, men derefter var det heldigvis glemt igen.

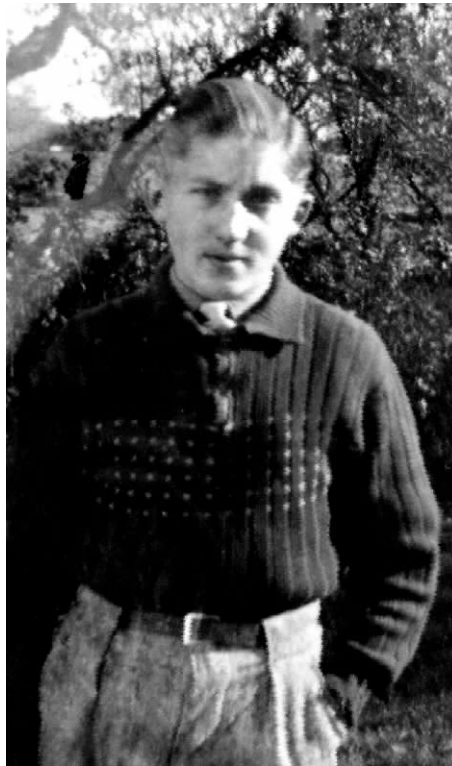
Da bilen var opklodset, måtte vi jo cykle, når vi skulle nogen steder. Engang, da vi havde besøgt min morbror og tante i Kalvehave og cyklede hjem ved midnatstid, var jeg træt og sad og halvblundede, mens vi cyklede. Det resulterede naturligvis i, at jeg kørte ud i grøften og først vågnede brat op, da jeg væltede.



Mor og jeg hos møster i Mern

I de strenge vintre under krigen løb vi knægte meget på ski, især på bakkerne i en nærliggende skov. Far løb også på ski af og til, når han skulle på arbejde på Høvdinggård, - tværs over markerne. Det var faktisk den eneste mulighed for at komme frem på. Vejene blev ikke ryddet før langt op ad dagen. Faldt der kun lidt sne, blev det ryddet af en træsneplov trukket af heste. Faldt der megen sne, blev der udkommanderet mandskab til at rydde det væk med skovle. Husene skulle som regel stille med én mand og gårdene med to mand. Jeg har prøvet at være med min far ude at skovle. der lå så megen sne, at vi måtte kaste det op i to etager. Fra øverste etage kunne vi nå telefontrådene. Når det var rigtigt slemt, kørte en af bønderne som regel postbudet rundt i en kane. Det samme gjaldt, når doktor eller jordemoder skulle ud. Det var også svært for mælkekusken at afhente bøndernes mælkejunger. Han kørte i en fladvogn med hestespand. Undertiden måtte han køre inde på markerne, hvor det var lettest at komme frem. Engang da vi børn stod inde på marken, da han kom farende, flyttede vi os sandsynligvis ikke hurtigt nok, for vi fik et slag af pisken, idet han for forbi.

Engang løb jeg de 15 km til skole på ski, det var jo skæg, når jeg nåede frem og børnene fra byen ikke kom i skole på grund af vejret. Jeg tog dog toget tilbage til Mern.



Erik

Når vejret var til det, kom jo alle de handlende med hestevogne, såsom slagteren, ostemanden, fiskehandleren og mælkeemanden. Til sidstnævnte gik man med en kande eller lille mælkespand og fik tappet mælken fra en hane i siden af vognen. I årevis købte vi dog mælk på nabogården, indtil vi mærkede, at han helst var fri for at have ulejligheden med at sælge den.

Endnu står de vinterklare, mørke aftener, når vi gik til og fra gymnastikken i forsamlingshuset, klart i erindringen. På grund af mørklægningen var der absolut intet lys nogen steder undtagen den stærkt lysende Mælkevej og Månen over os. Aldrig siden har jeg set det så flot, og sneen knitrede under vore fødder.



Gymnastikholdet

## Skolegangen

Skolegangen startede hos lærer Toftager i Kindvig skole. Her gik flere årgange i samme klasse. Det var drengenes ekstrajob at passe kakkelovnen. De store drenge tvang altid os mindre til at hente brænde/koks. En skønne dag nægtede vi at hente mere, hvis de ikke hjalp til. Det ville de ikke, og ilden gik ud. Da læreren opdagede det, blev alle drengene stillet op på række, og vi fik hver tre slag af spanskrøret bagi. Så måtte vi i gang igen.



Toftager med ungerne

Jeg husker tydeligt den 9 april 1940, da jeg skulle til at gå i skole, så kom den ene flyvemaskine efter den anden ind over huset, og naboen råbte, at tyskerne havde invaderet landet.

6-7 klasse foregik i Mern skole hos lærer Jensen og Jacobsen. Lærer Jensen kunne blive meget hidsig. Engang lukkede en elev ham inde på toilettet ved at sætte kroge på udvendig. Han råbte og skreg derinde. Til sidst turde den elev, der havde sat kroge på, ikke andet end tage den af igen. Han fik omgående et par øretæver.

Så kom jeg i 2-3-4-mellem og til sidst realklassen i Præstø skole. Der lærte vi meget, for det var nogle strenge lærere. Her fik jeg en øretæve, fordi jeg regnede nogle regnestykker i religionstimen, derefter kom jeg uden for døren. I de sidste klasser havde vi ca. 3 timers hjemmearbejde hver dag.

I 1944 måtte vi undvære skolen, fordi de ungarske soldater (Hitlers allierede) tog skolen til kaserne. Så havde vi timer i konfirmationsstuen hos præsten, på biblioteket og andre steder i byen. Tyskerne havde kvarter på hotel Præstø, hvor de havde lavet en maskingeværrede med sandsække ude på fortovet foran hotellet.

Det meste af året cyklede vi til skole, dengang over Mern og Allerslev, det var ca. 15 km. hver vej, så det kunne være hårdt i dårligt vejr, men det gav nogle gode benmuskler, som jeg mener, jeg har gavn af endnu. Sommetider lod vi lastbilerne trække os op ad bakkerne. Engang kom der således en lastvogn læsset med

sukkerroer helt op i en top på ladet. Chaufføren opdagede os, så han bremsede hårdt op, vel for at få os til at køre ind i bagsmækken. Men det resulterede i, at hele toppen af sukkerroer røg ud over førerhuset, og vi kørte forbi og grinede af ham.

Ofte tog vi ind på en café i Præstø for at få en kop kakao og et stykke lagkage at styrke os på, inden turen gik hjemad. Der havde vi det meget skægt.

Det gik jo sommetider hårdt til på hjemvejen. Vi var en 4-5 børn, der fulgtes ad. Engang kørte vi om kap, jeg stod op på pedalerne og trådte alt, hvad jeg kunne ned ad en bakke, da det ene ben smuttede og røg ind i egerne i forhjulet. Jeg slog en flot saltomortale og havnede heldigvis i grøften, men fik nogle blå tæer.

I den strengeste tid om vinteren cyklede jeg kun til Mern (4 km.) og tog toget til Præstø. Togene havde gamle vogne med træsæder og åbne bagperroner med jerngitter. På vejen til Mern måtte jeg tit nærmest bære cyklen gennem snedriverne. Sommetider kunne toget ikke køre på grund af sneen.

## Krigen

Efter at tyskerne havde arresteret mange politifolk, gik resten "under jorden", d.v.s. de gemte sig for tyskerne rundt omkring i landet, - det skete den 19 september 1944. En politibetjent Hoffmann boede skiftevis på en gård i Sandvig, hos gårdejer A P Andersen i Kindvig og hos os, så det blev sværest muligt for tyskerne at finde ham. Når han var hos os, boede han på mit værelse, og jeg fik en seng ude på gangen på loftet. Det blev naturligvis indprentet mig, at jeg intet måtte sige om det til nogen, og det gjorde jeg heller ikke, jeg var fuldt ud klar over alvoren. Han var flere gange uden om natten for at hente våben, der blev nedkastet fra engelske flyvemaskiner bl.a. ved Lilliendal. De fik besked over BBC fra London ved særmelding som: "Hilsen til Egon, Valdemar og Esther". Senere fik vi at vide, at Esther var Lilliendal (se Verdenskrigen 1939-1945-3) Om dagen arbejdede han hos en mekaniker Nielsen i Mern. På Høvdinggård boede deres leder. Han bad engang far om at gemme en pistol. Far lagde den i en pose under brodragerne på broen over Mern å, han turde ikke have den hjemme.

Af og til kom de amerikanske "Flyvende fæstninger" i massevis ind over på vej til bombemål i Tyskland. I den sidste del af krigen kom de også om dagen. Vi så dem højt oppe glimtende i sollyset. Nogen tid efter mente vi at kunne høre eksplosionerne, hvis de bombede Rostock. Undervejs smed de stanniolstrimler ud for at forvirre antiluftskytset. Jeg fandt flere stykker. Far kom engang hjem med noget plexiglas fra en nedskudt maskine. Da englænderne bombede Shellhuset

(Gestapohovedkvarteret) i København, kom jagerbombemaskinerne lavt hen over hustagene på vejen derind.

Hver aften hørte vi BBC's danske nyhedsudsendelse. Fisker Christian, der boede ved siden af, kom altid for at høre nyhederne. Han havde ikke selv radio. Så fulgte vi slagets gang, jeg satte knappenåle op på et kort. Jeg husker specielt, da Montgomery slog Rommel i ørkenslaget ved El Alamein, da vendte krigslykken sig, og selvfølgelig D-dagen den 6.6.1944, da landgangen fandt sted i Normandiet. Det havde vi ventet på længe, nu kunne vi se en ende på det hele. Naturligvis var vi spændt på, om tyskerne også ville kæmpe i Danmark, men så langt kom det heldigvis ikke. Om aftenen den 4.maj 1945 startede nyhederne med almindelige ting fra fronten. Så tav speakeren et øjeblik og sagde så: " Det meddeles fra Montgomerys hovedkvarter, at tyskerne i Holland, Nordvesttyskland og i Danmark har overgivet sig, jeg gentager o.s.v." og så kom nationalsangen. Vi for jublende op og gik ud på vejen og snakkede med naboerne. Mor ringede til sine søskende, og Christian for hjem for at fortælle nyheden til sin Marie.

Hoffmann fik travlt, modstandsbevægelsen skulle ud og arrestere stikkere og værnemagere og i det hele taget overtage magten i samfundet, selv om overgivelsen først gjaldt fra næste morgen. Han kørte motorcykel flere døgn i træk og faldt til sidst i søvn og kørte ind i et træ og smadrede sit ene knæ, så benet blev stift derefter.

## Ansættelse ved jernbanen.

I slutningen af marts 1948 fik jeg min realeksamen, og den 1. april mødte jeg på Mern station, idet jeg var blevet ansat som elev ved Næstved-Præstø-Mern-banen. Men allerede i begyndelsen af april søgte DSB elever, og jeg meldte mig straks og kom til psykoteknisk prøve i Nykøbing FI. Jeg blev antaget, og den 1. maj 1948 mødte jeg på Jernbaneskolen i Sølvgade i København. Min fætter Ove skaffede mig et værelse på Stubkjærs pension, Sortedamsgade 1 4-sal, Nørrebro. På skolen havde vi bl.a. jernbanegeografi, lærte at telegrafere (morse), billetsalg og godsekspedition m.v.

## Eskilstrup på Falster

Midt i juni afgik jeg så sammen med en anden elev Kai Ottesen til Eskilstrup station. Her fik vi den praktiske uddannelse. Vi gik på skift 6-12 eller 12-18 og havde fri om søndagen. vi boede hos en ekspedient over for stationen for 50 øre om måneden, og spiste på et nærliggende pensionat for 4,50 kr. om dagen. Månedsløn ca. 230 kr. Pensionatet skulle naturligvis have kaffemærker, margarinemærker og kartoffelmelsmærker m.v.

Eskilstrup var en god station, hvor vi lærte meget. Vi måtte lave det hele under opsyn. Jeg husker, at vi næsten dagligt over telegrafene fik meterlange "fællesdepecher" om manglende gods. Når vi så efter en times møjsommelig granskning af prikker og streger afleverede telegrammet til stationsforstanderen, sagde han som regel: "Ja tak, men jeg har allerede skrevet det ned." Han kunne høre det alene på anslagene. Der foregik meget selv på en lille station dengang. Hver formiddag kom der et godstog og rangerede en times tid. De ud- og indlæssede ofte 4-5 perronvogne med stykgods og banepakker. Der var lokomotivfører, togfører og 2-3 togbetjente med toget, og vi havde en mand på varehuset (pakhuset). Når de var færdig med rangeringen og af- og pålæsningen kom de ind på stationskontoret, hvor de fik morgenkaffe, inden de kørte videre. Vi fik mange gode historier ved den morgenkaffe.

Togene blev af- og tilbagemeldt til hhv. Nørre-Åslev og Tingsted. Det foregik normalt pr. tlf., men for elevernes vedkommende foregik det pr. telegraf, fordi vi skulle lære at bruge den. Vi sendte f.eks. Tingsteds kaldesignal Tn en halv snes gange, til Tingsted svarede. Så sendte vi f.eks.: "Tog 2152 a, tog 139 x, Ek Jensen". Tingsted svarede så: "Modtaget Tn Hansen". Det betød, at tog 2152 var ankommet til Eskilstrup og vi gerne ville sende tog 139. Når der var svaret, kunne vi sætte gennemkørselssignal for tog 139. Strækningen var jo enkeltsporet. Man lærte hurtigt at kunne høre Eskilstrups kaldesignal: . . -.-

På perronen var der et signalhus, hvorfra sporskifter og signaler kunne stilles ved hjælp af wirer. Sommetider skulle togene underrettes om krydsning med et andet tog eller ændret sporbenyttelse på en anden station, som regel på grund af forsinkelse. Så lod vi signalet være på stop, indtil toget fløjtede, så satte vi kun indkørselssignal (én grøn). Så vidste lokoføreren, at toget skulle køre langsomt igennem stationen. Når lokomotivet var ud for signalhuset, rakte vi en bøjle med beskeden i vejret, og lokoføreren rakte armen ind i bøjlen og fik på den måde beskeden. Ak ja, det er nu unægtelig meget lettere med radio.

Der var også postekspedition på stationen. Når der kom et statstelegram, bragte vi knægte det ud på cykel. det kunne godt være 7-8 km. ude, men det gjorde ikke noget, for vi fik kilometerpenge for det.

## Næstved

Efter en foreløbig prøve i januar 1949 blev jeg fra 1. februar stationeret i Næstved

for at lære på en bystation i ca. 15 måneder. Jeg var i billetsalget, kommandoposten, godsekspeditionen samt hos rangermesteren, hvor jeg rangerede i ca. 3 uger. Stationsforstander Hollesen var en streng herre af den gamle militærtype. Den første morgen, jeg var på stationskontoret, kom han ind, og jeg sagde "god morgen" og fortsatte med mit arbejde. Så sagde han: "Åh, hr. Jensen, kom lige ind på mit kontor". Derinde forklarede han, at jeg skulle rejse mig op, når han kom, og sige: "God morgen hr. stationsforstander" samtidig med, at jeg bukkede for ham, - og så viste han, hvordan jeg skulle bukke, og så skulle jeg vise ham, at jeg kunne. Så var den audiens forbi. Jeg måtte så bukke fremover, selv om jeg havde en underlig tendens til at blive mere og mere stiv i ryggen efterhånden.

Mens jeg var på godsekspeditionen, kom der en morgen pludselig revision. Et øjeblik efter forlod godsekspeditionen stedet blodrød i hovedet. Han havde lånt af kassen, men han fik sin broder, der var ekspeditionssekretær i Generaldirektoratet til at betale underskuddet. Men selvfølgelig var han færdig som godsekspeditor.

I Næstved gik vi elever i en slags skole, idet en overassistent hørte os i de forskellige jernbanediscipliner. Jeg boede hos en elektriker Sand, Herlufsholmvej 19, tæt ved Herlufsholm skov, hvor jeg tit gik ture eller sejlede i kano på Susåen.

Engang da vi rangerede på havnen, blev jeg sendt af sted med en godsvogn, som rangermaskinen gav et stød, så skulle jeg afbremse den, når vi kom til en vognstamme, som stod et godt stykke væk. Da vi nærmede os, begyndte jeg at dreje på bremsehjulet, men der skete ikke det mindste, så lidt efter ramlede vi ind i stammen med et vældigt brag. Jeg nåede heldigvis at væрге for mig, så der ikke skete noget. Så kom rangerpersonalet og forklarede, at jeg skulle have drejet bremsehjulet på forhånd, måske 20 omgange, indtil jeg kunne mærke, at det begyndte at bremse. Om det var et nummer, de lavede med mig, eller de blot glemte at fortælle det, ved jeg ikke.

Mens jeg var i Næstved, kom jeg også ud at køre togtjeneste med togfører Ægidius Hansen, Næstved. Jeg skulle lære alt om bremseprøver, stille lastveksler, notere vogne, regne bremseprocenter ud, stille varme og lys i vognene m.v. Desuden skulle jeg billettere og udråbe navnet på den næste station. Engang vi kørte mellem Slagelse og Næstved med den sædvanlige gamle motorvogn og en personvogn, undgik det min opmærksomhed, at vi standsede i Sandved, så lidt efter gik jeg gennem vognen og råbte: "Næste station Sandved", indtil en passager tørt bemærkede, at der havde vi skam lige været. Så blev det hurtigt udskiftet med: "Næste station Hyllinge". Passagererne tog det roligt, de kunne jo med et halvt øje se, at det var en elev.

Omkring 1. maj 1950 afgik jeg så til Borup station på Vestbanen for at lære kørslen med "manuel linieblok" d.v.s der var blokposter mellem stationerne. Man drejede på et håndtag, når et tog havde forladt stationen, så var det spor spærret, indtil den næste blokpost udløste det igen, når toget var forbi der. Men først og fremmest skulle jeg lære postekspedition..

Jeg boede på et værelse i enden af pakhuset, det var nærmest et karlekammer, kun 6-7 m fra spor 1, så det var ligesom togene kørte igennem værelset. I loftet var der en lille pære. Heldigvis var det kun for fire måneder. Den tid gik udelukkende med at være på arbejde og læse lektier. Jeg havde stakkevis af bøger, bl.a. skulle vi kunne remse alle stationerne op fra ende til anden, og der var mange dengang, samt alle rutebilstrækninger og rejseveje gennem Europa. Sikkerhedsreglementet skulle vi nærmest kunne udenad. Jeg skulle jo snart til trafikmedhjælpereksamen. Lærerne sagde, at stofmængden svarede nogenlunde til gymnasiets, - jeg ved det ikke, men det var stort. Normalt dumpede en fjerdedel.

Når jeg skriver om sikkerhed, må jeg hellere tilstå, at her lavede jeg en fejl, idet jeg stillede signal for et lyntog uden at rulle bommene ned, der spærrede vejen i stationens nordlige ende. Lyntoget kom hylende ind på stationen, og trafikassistenten, som havde det egentlige ansvar for hen og rullede bommene ned, så de var halvt nede, da lyntoget passerede. Det var den eneste sikkerhedsfejl, jeg lavede i mine 42 år ved jernbanen

## København

Den 1. september 1950 kom jeg så på Jernbaneskolen for intensiv undervisning i nogle måneder, inden det så blev afsluttet med eksamen, både mundtligt og skriftligt.

Jeg boede denne gang hos en gammel dame på Cathrine Bootsvej i Hvidovre. Engang jeg om vinteren havde været i byen til et gilde og kom hjem midt om natten lettere bedugget, opdagede jeg, at jeg havde glemt nøglen. Jeg turde ikke vække den gamle dame, jeg var bange for, at hun skulle få et chok, så jeg kiggede mig omkring for at finde en udvej, eller måske rettere det modsatte en "indvej". Mit værelse på første sal havde en altan, og jeg vidste, at døren der ikke var låst. Jeg fandt en stige i haven, stillede den op til altanen, og kravlede hurtigt op og gik på hovedet i seng. Næste formiddag blev jeg vækket på grund af stort postyr nede i haven. Da den gamle dame vågnede om morgenen og trak sit rullegardin op, fik hun først et rigtigt chok, da hun så stigen stå lige uden for sit vindue. Der havde tidligere været en vindueskigger i kvarteret, så hun ringede straks til politiet. Jeg kunne dog berolige alle med, at det var mig, der var årsagen. Da havde politiet allerede taget aftryk af mine fodtrin i sneen ude i haven.

Nåh, - eksamenen klarede jeg godt. Efter den blev jeg så stationeret på Ekspedition I på Københavns Godsbanegård. "I" betød: "I ndgående". Her sad jeg så i udlandsafdelingen og tariferede fragtbrevene på vognladningerne fra alle lande i Europa og omregnede Drachmer, Dinarer, Lirer, Dollar o.s.v. (så vidt jeg husker, var det Dollar gennem Tyskland (allierede besættelsestropper), DM havde ikke fået sin betydning endnu). I den man var færdig med en stak fragtbreve, var der allerede en ny ved siden af. Sådan foregik det i døgndrift derinde.

Senere kom jeg til at bo i Klampenborg lige ved Dyrehaven og Dyrehavsbakken. Det var et dejligt sted at bo, jeg gik mange ture i Dyrehaven. Ofte besøgte jeg mine fætre Ove og Henry samt min kusine Grete, der alle boede i København. Desuden besøgte jeg politibetjent Hoffmann, som boede hos os under krigen. Han kørte bl.a. ud og viste mig Kastrup Lufthavn. Når der var landskamp i I drætsparken, var jeg ofte der sammen med Ove.

## Marinen

Den 18.7.1951 mødte jeg så ved Marinen. Jeg var ellers taget til Telegraftropperne på sessionen, men det blev altså Marinen, måske fordi jeg glemte at flytte adressen i lægdsrullen, da jeg flyttede i København. Vi blev ikklædt på Holmen og derefter kørt til Arresødalvej ved Frederiksværk. Her blev rekrut 7225/741 Jensen installeret i 2. kompagni. Vi boede ca. 120 mand i et rum i hver barak. Der var etagesenge med vore skabe ved væggene. Der blev fyret i nogle kakkelovne. I enden af barakken var der vaskerum. Vi havde megen geværeksercits, roning på Arresøen, gymnastik, træning på feltbanen, der var meget skrap. Vi skulle løbe igennem den på bestemt tid. Nåede vi ikke igennem til tiden, skulle vi løbe den en gang til. Den næste tid blev selvfølgelig endnu dårligere. Jeg har prøvet det og var ved at kaste op af træthed efter anden omgang. Vi skulle jo over plankeværker, klatre op ad reb, gå i armgang i reb over en å o.s.v.

Vi havde skarpskydning med Garantgeværer, samt bajonetfægtning. De første gange, vi roede på Arresøen, fik vi kontorfolk vabler i hænderne. Det var ikke sjovt, når vi i næste time skulle klatre i tov i gymnastiksalen. Hænderne blev helt blodige, men der var ingen "kære mor". Men der kom hurtigt hård hud i hænderne.

Sommetider blev der midt om natten slået alarm ved at der blev fløjtet: "klart skib" i højttalerne. Så skulle vi straks stille i fuldt feltmæssig udrustning uden for barakken. Derefter fik vi en 15-20 km. marchtur. Det kompagni, der stillede sidst op, fik den længste tur. Alarmen gik som regel altid søndag nat, når vi var kommet fra "landlov", for som delingsføreren sagde, så skulle vi have den dovne sved ud af

kroppen. I nd imellem foregik det i løb. Det var især ikke sjovt at marchere med gasmaskerne på. De havde kulfiltre, så tænderne blev helt sorte. Engang skulle vi prøve at opholde os i et gasfyldt rum med gasmaskerne på, så blev gasmaskerne beordret taget af lige inden, vi fik lov at gå ud igen.



Radiokonstabel 7225

Omkring midten af september var rekrutuddannelsen forbi, og jeg kom på Holmen for at blive uddannet som radiokonstabel d.v.s. i radiokommunikation, fjernskrivning og maskinskrivning (blindskrift). Det var vel nok, fordi jeg kunne morse. På Holmen lå vi i hængekøjer i to etager. Det var sommetider lidt ubehageligt for ham, der lå nederst, når en halvfuld mariner kom hjem og skulle op i den øverste køje. Vi havde for øvrigt et godt kammeratskab. Der var jo nogle barske søfolk imellem, men det var betryggende at gå med dem i byen, de var vant til at klare sig under alle vilkår. De var ikke bange for et rask slagsmål, de gik ikke af vejen for at nikke en skalle, hvis det skulle være. Det var som regel landkrabber, de kom op at slås med. Jeg var dog aldrig med til sådant noget. Men en overgang havde alle marinere forbud mod at vise sig visse steder i København, vist bl.a. på Rådhuspladsen.



Sømænd



Krigere

I slutningen af oktober 1951 blev jeg sendt til Storebælts Marinedistrikt i Korsør. Her bestod arbejdet i at modtage meldinger om russiske (navnlig militære) skibes positioner, når de gik gennem Storebælt. Det var jo under den kolde krig, to år efter at NATO kom til verden. Vi fik meldingerne pr. radio vistnok hver halve time i femcifrede talkoder fra forskellige fyr og radarstationer. Så sendte vi dem straks videre pr. fjernskriver til Søværnskommandoen. Vi havde også en udkigspost i Korsør, hvor vi fulgte dem i kikkert. Vor stationerede "flåde" i Korsør bestod af en marinekutter, nærmest af den slags marinehjemmeværnet bruger i dag. Når et russisk krigsskib gik igennem Storebælt, var vi sommetider ude for at fotografere det. Men de mere hemmelige ting ombord, havde de altid dækket til.



Ved radioen



Ved fjernskriveren



Ved kortet

Vi hentede selv tørv til brændsel i Slipshavn på den anden side af Storebælt. Det blev hentet i vidjekurve og båret ned til kutteren. Jeg var kun med én gang, for da jeg var "skriver" på Marinedistriktet, kunne jeg altid finde på et eller andet at lave på kontoret, når de skulle af sted, det var jo et meget beskidt arbejde.

Når vi skulle i byen, det var som regel i "Skovhuset", så drak vi gerne en flaske pullimut (frugtvin) først, for det var billigt.

Jeg blev udstyret med en Husqvarna-maskinpistol og lærte også at skyde med den i Korsør.

Når vi skulle slå græsset på kasernens græsplæne, og da vi kun havde en græsslåmaskine, blev resten af mandskabet udstyret med en saks, så lå vi der og klippede et græsstrå en gang imellem.



Natokriger Erik



Forsvaret Korsør

## Gedser

I eftersommeren 1952 blev jeg så hjemsendt fra militæret og kunne igen melde mig hos DSB. Jeg fik valget mellem at komme tilbage til Københavns Godsbanegård eller til Gedser. Jeg valgte det sidste.

I Gedser kom jeg til at bo hos malermester Rasmussen i Langgade.



Arbejdet i Gedser bestod mest i at omekspedere fragtbreve til og fra Østtyskland eller DDR, som de selv kaldte det på den anden side af Jerntæppet. Det var den gamle dampfærge "Danmark", der besejlede Gedser-Warnemünde-ruten. Der kunne kun være 12-13 godsvogne ombord. Den sejlede til Warnemünde om aftenen og kom tilbage igen midt på natten. Når den kom, havde vi ca. en time til at ekspedere fragtbrevene, inden godstoget afgik. Ligesådan den modsatte vej.

Desuden var der en livlig trafik med telegrammer mellem DSB, NSB, Sj og de østeuropæiske jernbanestyrelser. Det foregik næsten altid på det internationale jernbanesprog Fransk. De blev sendt mellem Warnemünde og os via en telegraf med blækskriver. Enten var de ikke særlig gode til at morse i Warnemünde, eller også var forbindelsen dårlig, for det var temmelig svært at tyde, især da vi tit ikke forstod, hvad det betød. De var ofte på en hel A4-side, som vi sendte videre til København på en telegraf med trykskriver (prægning). Vi prøvede sommetider at komme i snak med kollegerne i Warnemünde, men de var altid meget korte for hovedet, de turde nok ikke.

Om dagen sejlede "Danmark" til Grossenbrode i Vesttyskland udelukkende med biler. Ruten var åbnet i 1951, men endnu ikke med jernbanevogne. Fra færgebilletsalget solgte vi billetter til bilerne. Al reservation til overfarten foregik på stationen. Telefonen kimedede uafbrudt alle vegne fra, vi havde lidt problemer med at forstå, hvad de sagde fra "Motormännens Riksförbund" eller "KAK" i Stockholm, da vi fik ombygget stationskontoret, og håndværkerne brugte tryklufsbør.

Fra sommerkøreplanen 1953 blev den store tyske færge "Deutschland" sat ind på ruten, og så skulle vi til at overføre flere af de internationale tog til Vesttyskland. Det var jo en forløber for Rødby-Puttgarten-overfarten. Kort tid før, det skulle

foregå, var flere ting ikke afklaret, så vi beklagede os til stationsforstanderen. Så gik han hjem og skød sig. Vi blev lidt mærkelige til mode, havde vi været for hårde ved ham eller var der andet i vejen? Jeg tror, det var fordi, han ikke rigtigt kunne overse det hele, han var meget ærekær og havde været rejsende trafikinspektør, - men det er noget andet, når man selv står med ansvaret.

Nåh, vi kom i gang alligevel. Nu fik vi som stationsbestyrere pludseligt travlt med at få personvognene fra de internationale tog anbragt i rigtig rækkefølge på de rigtige spor og derefter få bilerne ind i hullerne samt op på øverste dæk. Nogle år senere, da vi fik færgerne "Kong Frederik" og "Theodor Heuss" også, blev kapaciteten gevaldigt øget, så vi fik plads til flere tog og biler samt godsvogne. Bilerne skulle tværs over sporene, når de skulle til eller fra færgerne, inden vi lukkede med togene. Både det ankommende tog og det afgående tog kunne jo spærre adgangen til færgerne. Jernbanevognene blev rangeret ombord med en damprangermaskine (litra F). For at kunne sætte vognene helt i bund på færgerne uden at tilryge dem for meget, kørte F-maskinen altid med 4-5 såkaldte færgevogne forrest.

På denne tid udviklede chartertrafikken med tog sig meget. Der var gerne 3-4 rejseselskaber med et tog. De var i lokale vogne, da der ikke var plads nok i de gennemgående vogne, så de gik over landgangen i Gedser, mens vi sørgede for deres bagage, ofte på 6-7 perronvogne, der også blev kørt ombord på færgen.

I feriesæsonen kom der ofte flere ureserverede biler til visse færger, end der var plads til. Vi måtte have personale langt op ad Langgade for at skille de reserverede biler fra de ureserverede. Når først de fandt ud af, at de måske skulle vente i adskillige timer, blev de undertiden meget aggressive. Jeg tror aldrig, jeg er blevet skældt så meget ud som dernede. Sommetider var de ved at køre vor bildirigent ned. I sær skulle vi passe på de store hollandske lastbiler. De masede sig ind foran, hvis de kunne se deres snit til det. Engang kørte en sådan med anhænger uden om afspærringen og ind på færgen. Vi vidste, at vi ikke kunne have alle reserverede biler, hvis den kom med. Jeg forsøgte at overtale ham til at køre iland igen, men det nægtede han. Så fik jeg fat i rangermaskinen, og vi spændte en wire i anhængerens og begyndte at trække ham iland. Så kom han på bedre tanker og bakkede selv iland, hvor han selvfølgelig blev anbragt bagest i køen.

Engang drøede en motorcykel forbi afspærringen og ud på klappen med stor fart. Færgen var imidlertid sejlet og var allerede 5-6 m ude, så han kørte på hovedet i havnen. Vi fik dog både ham og motorcyklen halet op igen.

En anden gang overså vi en bilist, der holdt skjult bag toget, og færgen sejlede uden ham. Det var Lillejuleaften, og han skulle ned at holde jul i Østrig. Det var den

sidste færge den dag, så vi måtte indlogere ham på hotellet. Han var ikke i det bedste humør, men han fik vist senere en erstatning.

En overgang havde vi næsten dagligt underskud, når vi gjorde kassen op i Færgebilletsalget. Så en dag, da en elev havde solgt billetter, og ikke alle biler, der var solgt billetter til, var kommet med færgen, og nogen af dem derfor havde fået deres penge tilbage, fandt vi en del billetter i papirkurven. Det undrede os, men det viste sig, at de alle var solgt "uden for nummer" d.v.s., de var taget midt i stakken af billetter og ikke i nummerfølge, hvorved vi andre ville få underskud, når vi kom til de pågældende numre. Vi tog naturligvis Morten ved vingebenet og gik til stationsforstanderen med ham. her lovede han bod og bedring, og stationsforstanderen lod nåde gå for ret, og han blev ikke afskediget. Han blev for øvrigt senere en stor "kanon" i Generaldirektoratet.

En overassistent, vi kaldte "Niller", lavede altid meget sjov, han kunne godt finde på at sidde og hyggeprutte, når vi sad alene på kontoret. Vore skriveborde stod op mod hinanden. Jeg sad gerne således, at jeg vendte ryggen mod stationsforstanderens kontor, hvor han altid sad med åben dør. Engang, da stationsforstanderen var gået til middagsspising, slap Niller således en vind. Jeg lod som ingenting, men da jeg nogen tid senere kunne mærke, at jeg kunne slå ham, syntes jeg ikke, at jeg ville lade ham være ene om det, så jeg trykkede af, så gardinerne blafrede. Straks så jeg Niller synke ned på gulvet og kravle væk på alle fire. Så anede jeg uråd og så mig over skulderen, og der sad stationsforstanderen så og bakkede usædvanligt kraftigt på piben. Så forsvandt jeg også i en fart og fandt Niller i rejsegodsekspeditionen, hvor han var ved at kvæles af grin. Han blev for øvrigt senere Driftsområdechef i Nykøbing FI.

Det skete, at vi gik til "alters", når færgen var i havn, d.v.s. vi gik op til skranken på færgen og fik et glas "Van Oosten" eller lign. Det var afgiftsfrit og til personalepris. Normalt fik vi kun en enkelt, men den var temmelig stor på færgen. Dog husker jeg en påskemorgen, hvor vi fik nogle stykker på fastende hjerte. Jeg måtte senere brække mig i papirkurven inde på posthuset, hvor jeg skulle udlevere aviser.

Apropos så havde Haubert og jeg længe kredset omkring den gamle lægekasse, som stod på arkivet. Vi havde opdaget, at der i den lå en 30 år gammel cognac, som det vel engang havde været meningen, at man kunne stramme evt. tilskadekomne op med. De hørte ikke længere til i lægekasserne. Så en skønne dag, da vi havde fyraften efter en streng dag, sagde Haubert, at han følte sig tilstrækkeligt tilskadekomnen, så vi gik over på arkivet og tømte flasken (cognacen var god), og bagefter gik vi på kroen. Da var jeg for øvrigt uheldig. Da jeg ved midnatstid kom hjem og på toiletet støttede mig til et vandrør, knækkede det pludseligt, fordi det var rustent, og jeg stod så der og blev overbruset af koldt vand. Et øjeblik efter løb det

over dørtrinnet og ud i gangen, så jeg skyndsomt måtte vække maleren (ejer), så han kunne afbryde vandet. Både han og konen løb forvildede rundt i nattøj og tørrede vand op, - ja jeg hjalp da selvfølgelig også til, nu en smule ædru efter afskylningen.

I 1954 eller 1955 havde vi alle tiders sommer, solen skinnede fra morgen til aften. Vi havde ofte vagter, der gik fra 7-11 og 18-22, så hver dag kl. 11 gik vi ud til vestre strand, der var kun 5 min. at gå, og nød det der, til vi skulle møde igen til aften. Jeg ejede en kano sammen med en tolder. Den tumlede vi rundt med, især når der var store bølger. Vi vendte den bl.a. med bunden i vejret og svømmede med den over hovedet. Så kunne vi vende den igen og komme op i den igen selv til havs. Vi var altid en 4-5 unge derude. Sommetider strøg vi rejser og holdt rejegilde i Poul Erik Thomassens sommerhus. Da sommeren var forbi, lignede vi negre. Kanoen mistede vi sidst på sommeren, da nogle heste trådte op i den.

Nogle gange tog vi på "strandtur" med Bisbjergs motorbåd til "Rødsand", en sandbanke, der ligger som en lav ø mellem Gedser og Nysted. Der var stille og fredeligt derovre, der var kun fugle og sæler. Vi havde madkurv og øl og snaps med.



Engang da vi skulle hjem igen, og jeg skulle skubbe båden fri af sandet, fik jeg stortåen i skruen. Heldigvis gik den kun langsomt, så stortåen blev kun blå. Vi måtte låse Haubert inde i kahytten på vejen hjem, fordi han fik bersærker gang og begyndte at smide alting over bord.

Andre gange var vi ude på fisketure.

Af og til tog vi også en festlig tur til Warnemünde. Vi fik overvejende champagne. Det tog et par timer at sejle over, så det passede til frokosten. I Warnemünde gik der vagter med maskinpistoler rundt om færgerne. I den vognene blev sat om bord, lyste de med lommelygter op under dem for at se, om der var flygtninge, der ville ud af det socialistiske paradys.

Der kom også et østtysk udflugtsskib fra Warnemünde til Gedser. Med ombord var også flere "stasi"-folk (Statssicherheitsdienst) for at sikre, at folk ikke flygtede iland. Når de greb nogen, gennemtævede de dem og lagde dem i håndjern.

Engang lykkedes det for en bedstemor med et barnebarn at springe i havnen og svømme iland.

Vi havde hørt, at "stasierne" flere gange havde skudt østtyskere, der flygtede gennem Jerntæppet til Vesttyskland, så vi var så vrede over deres metoder, at vi besluttede os til at lave en demonstration imod dem. Vi lavede nogle store transparenter med slagord. Jørgen Quistgaards broder, der var major i hæren, hjalp os. Der stod bl.a. "Keine Nazimethoden auf dänischen Böden". Så fik vi fat i seks-syv motorbåde og sejlede med transparenterne rundt om det tyske skib. Jeg måtte desværre på arbejde, men jeg småfilmede optøget fra kajen sammen med mindst hundrede tilskuere, der var kommet for at se det. Jeg har overført det til video, som jeg har et sted. Vi havde givet fjernsynet et vink, og det blev optaget og sendt om aftenen i tv-avisen. det har åbenbart mishaget "stasierne" ombord, for der kom en officiel note til Udenrigsministeriet, hvori de klagede over nogle "fiskere" i Gedser, som havde fornærmet DDR.

Vi blev alle kaldt til politiet i Nykøbing FI., hvor vi blev afhørt og fik at vide, at vi måtte ikke fornærme en fremmed stat, men ellers skete der ikke noget.

## Tyrolerrejser

Ca. 1955 startede vore tyrolerrejser. Assistenterne Poul Erik Thomassen, Jørgen Quistgaard, Jørgen Alstrup og jeg selv samlede bekendte og venner, lavede planer for selskabsrejser til St. Johann in Tyrol og senere til Mallnitz i Kärnten. Det foregik med tog og i liggevojn. Vi havde altid madkurv og øl og snaps med. Så satte vi bordet op mellem pladserne og holdt en gevaldig fest, mens vi kørte gennem Tyskland. Det blev som regel over midnat, inden vi gik til ro. Jeg må indrømme, at det nok sommetider generede de andre passagerer. De største selskaber lavede vi til St. Johan in Tyrol. Helt op til 17-18 personer. Det var før, det blev almindeligt med charterrejser, - Tjæreborg og Spies var lige startet med busrejser. De, der ikke havde frirejse, fik større rabat, jo flere vi var. Flere år var vi dernede på vandreture om sommeren og på skiture om vinteren. De første år gik vi i skiskole, og vi kunne efterhånden klare os på selv de stejleste pister. Vi fulgtes ikke altid ad under nedturen. Engang, da jeg var undervejs ned i fuld fart, så jeg de andre stå og snakke et sted, hvorfor jeg foretog en hurtig parallelbremsning. En hollænderinde løb åbenbart for tæt efter mig, for hun faldt over mine ski. Siden kaldte hun mig: "Totenfahrer", når vi så hinanden på cafeen. Jeg er også faldet under så stor fart, at jeg ikke vidste, hvad der var op eller ned, men jeg har aldrig slået mig voldsomt eller brækket ben, - og dog engang i Dolomitterne, da vi første gang løb hjem fra

Karerpas til Nova Levante ad en sti langs en elv, kom vi lige efter et sving til en trappe med 12-13 trin. Der var ikke plads eller tid til at bremse, så jeg fortsatte ned ad trappen. Da jeg var halvt nede, satte jeg mig ned af angst for, hvordan det ville gå, og kørte på enden ad de sidste trin. Jeg kunne dårligt sidde ned de næste par dage.

En anden gang i Mallnitz kom der pludselig en 2 m bred å på tværs. Heldigvis var bredden højest på min side, så jeg hoppede i vejret og kom fint over på den anden side, men af bar forskrækkelse faldt jeg så, men der skete ikke noget.

Om middagen fik vi gerne en portion suppe eller et skinkebrød i en af de små hytter i bjergene. Det var skønt at sidde i solen og nyde den skønne udsigt over de sneklædte bjerge.

I St. Johann gik vi om aftenen hen på cafe "Rainer", hvor der var musik og schueplatleropræden til langt ud på natten. Så drak vi muskatellervin, glühwein eller sekt. Det skete jo, at vi fik lidt for meget, så det gik lidt usikkert hjem over de isede gader om natten. Vi sad engang ved det frosne springvand på torvet og sang, - stakkels beboere. En anden gang var der låst på "Der goldene Löwe", da vi kom hjem. En måtte så kravle gennem et vindue i kælderen for at lukke op. Poul Erik havde en båndoptager med derved og optog musikken på cafeen. Så havde vi original musik, når vi senere holdt tyroleraftener hjemme i Gedser. Det gik da hårdt til, bl.a. når vi skulle udføre "Holzhackerbuam", som vi havde set "Schueplatlerne" gøre i Tyrol. Så slæbte vi en træstamme ind på stuegulvet og huggede med økser på den i takt med musikken. Vi havde mange dejlige fester mest hos Poul Erik og Jørgen.



Tyrolerfest med "Holzhackerbuam"

Margit

I efteråret 1960 tog jeg en tur i Zoologisk Have i København. Her traf jeg Margit, og det blev kærlighed ved første øjekast. Hele den efterfølgende vinter var jeg tit i Horsens, og den 1. april 1961 blev vi gift (i snevejr). Den 2. april tog vi på bryllupsrejse til Vent i Østrig. Det ligger i knapt 2000 m´ s højde, og den er en af de kendteste bjergvandrerbyer. Her havde vi en dejlig ferie.



Det var jo en stor omvæltning for en kun 19-årig pige at blive gift og bosætte sig i den anden ende af landet, hvor hun ingen kendte til at begynde med, men hun lærte hurtigt I nger og Jørgen og Hanne og Jørgen at kende. Alligevel trak Horsens kraftigt i hende, og hun begyndte naturligvis at rejse hjem på besøg, først kun en gang hver tredje uge, men senere mere og mere. Et års tid senere flyttede vi hen i den tidligere lokomotivmesterbolig ved siden af stationen efter den første tid i den gamle lejlighed i Langgade.



Jeg, Margit, svigerfar, far og mor

Lars

Den 20.8.1962 blev Lars så født på Horsens Sygehus. Margit følte sig bedst hjemme i Horsens. Efter nogen tid kom Margit og Lars så til Gedser, men besøgene i Gedser blev færre og kortere og kortere, og efterhånden boede de udelukkende i Horsens. Jeg kunne heldigvis besøge dem, jeg gik bl.a. mange ture med Lars i parken for at fodre ænderne. Jeg byggede også en modeljernbane til ham i kælderen.



Lars



Fødselsdag



Hul i broen



Lars

Lars fik en Studentereksamen og tog senere en Merkonomuddannelse. Han blev kontoruddannet hos "Salami" i Horsens.

## Trafikken

I mens voksede trafikken over Grossenbrode. Der blev flere og flere internationale tog, samtidig med at der også kom flere biler. Der var altid et leben i Gedser med turister af alle nationaliteter. Vi havde bøvlt med at laste færgerne lige til knasten. Overfartstiden var ca. 3 timer. Det skete, at vi selv tog en tur over og fik det kolde bord, der var jo god tid til at nyde det. Da kapaciteten på overfarten ikke mere slog til, blev ruten flyttet til Rødby-Puttgarten i 1963. Her er overfartstiden kun en time.

Trafikken på Warnemünde steg imidlertid også, og østtyskerne indsatte færgen "Warnemünde", der så sejlede sammen med den gamle færge "Danmark", som

nu var ombygget til dieselfærge. Østtyskerne indsatte også et motortog "Vindobona" mellem Berlin og København. Derudover blev overført en sovevogn mellem Moskva og København

## Århus

Jeg var meget ked af, at jeg ikke havde kone og barn derhjemme. Da jeg så i 1966 fik mulighed for at flytte til Århus Banegård, gjorde jeg det så og håbede, at Margit ville flytte dertil, det var trods alt ikke så langt fra Horsens. Margit flyttede imidlertid ikke, hvorfor jeg senere søgte skilsmisse. Ved retten i Horsens blev jeg dømt til at betale hustrubidrag, selv om vi i realiteten kun havde boet sammen i ca. 2½ år. Jeg appellerede til Landsretten, som vedtog, at jeg ikke skulle betale hustrubidrag. Børnepengene betalte jeg med glæde, det kom jo Lars til gode, vel også senere.

Jeg boede først i en gade ved Åboulevarden, men senere fik jeg et værelse i højhusene ved Marselis Boulevard. Jeg gik nogle dejlige ture i Marselisskovene og Dyrehaven.

I Århus gik jeg som afløser og var både på Havnestationen, Rangerbanegården, Kommandoposten, og gik også som stationsbestyrer på perronen og som billetkasserer. Det var et stort arbejde hele tiden at holde sig ajour på alle områder (billetter, gods, sikkerhed o.s.v.). Der var stor trafik, jeg lærte meget, som kom mig til gode senere.

## Kirsten

I september 1970 skulle Jørgen Quistgaard, der nu var trafikkontrollør i Tønder, og jeg være rejseledere for et større selskab, som Jørgen havde samlet fra hele Sønderjylland. Det var en togrejse i liggevogn som tidligere. Denne gang gik rejsen til Vorderlanersbach i Zillertal. Straks da selskabet steg på toget i Tinglev, lagde jeg mærke til en smuk ung pige på 26 år ved navn Kirsten, som jeg straks blev forelsket i til op over begge ører.

Vi fik en pragtfuld ferie med dejlige vandreture i bjergene. Jeg må nok indrømme, at jeg ikke blev til så stor hjælp for Jørgen som rejseleder, som ellers det var meningen. jeg plejede andre græsgange. Endnu står måneskinsturen langs elven lyslevende for mig.

I øvrigt havde vi hyggelige aftener, når alle samledes om bordene på "Gasthofen", hvor vi spiste. Værten var en gammel mand, som bl.a. fortalte om sit liv som tysk soldat under krigen.



Kirsten



Kirsten

## Ringsted

Den 1. september 1970 havde jeg fået stillingen som trafikkontrollør i Ringsted. Jeg fik et værelse i Ørslev, der ligger ca. 15 km øst for Ringsted. Jeg havde heldigvis bil, så jeg kunne køre på arbejde. Snart efter skulle Kirsten på jernbaneskole i København, så hun flyttede ind hos mig. Hun havde hidtil været ansat på Godsekspeditionen i Tønder. Der blev nogen kørsel frem og tilbage, fordi vi jo mødte på forskellige tidspunkter.

Min mor fik sig en overraskelse, da hun engang ringede til familien, vi boede hos, og bad om at måtte tale med mig, og de så sagde, at det kunne hun

desværre ikke, da jeg ikke var hjemme, men hun kunne komme til at tale med min pige. Så måtte Kirsten til telefonen og blev selvfølgelig inviteret hjem til dem.

Nogle måneder efter lykkedes det os at få en lejlighed i blokkene på Ahorn Alle. De var næsten nye, så her var det dejligt at bo.

I midten af maj 1971 havde vi sammen en dejlig rejse til Rhodos. her levede vi intenst, havde nogle skønne udflugter, bl.a. en dejlig cykeltur til bjerget Fidiremos. Kirsten kørte i meget lette gevandter, som fik grækerne til at spille øjnene op, det var de ikke vant til.



Kirsten Rhodos



Erik Rhodos



Kirsten

Vi cyklede også til en dejlig sandstrand, hvor vi badede. Om aftenen var vi naturligvis i byen og så bl.a. mavedans og friluftsslysspillet ved den gamle by.

Jeg vil betegne det som en slags bryllupsrejse, selv om vi først blev gift året efter, en måned før Susanne blev født.

Kirsten rejste rundt over det meste af Sjælland som afløser. Det var derfor mig, der modtog beskeden fra doktoren om, at hun var gravid og kunne underrette hende pr. telefon på en station i Nordsjælland. Det blev modtaget med jubel, men snart derefter måtte hun ligge på Rigshospitalet i nogle måneder, da der var fare for at hun skulle tabe barnet. Det må have været hårdt at skulle ligge i sengen så længe. Jeg fik nogle ture til Hovedstaden i den tid.

## Susanne

Endelig den 17. juni 1972 kom Susanne til verden på Rigshospitalet. Jeg overværede hele fødslen og fotograferede den også.



Susanne

Da jeg nogle dage senere fik dem hentet hjem fra hospitalet, fik vi travlt med at passe prinsesse "Guldhår". Men hurtigt måtte Kirsten på afløsning igen, der var ikke noget, der hed barselsorlov dengang (i længere tid). Så måtte jeg passe Susanne, indtil jeg selv skulle på arbejde, derefter måtte tømrerens kone tage over.

## Ditlevshøj

Samme sommer købte vi en grund på Ditlevshøj 64 syd for Ringsted. Den kostede 27000 kr. og var på 913 m<sup>2</sup>. Her lod vi OC-huset i Haslev bygge et hus på 140 m<sup>2</sup> + 40 m<sup>2</sup> muret garage. Vi flyttede ind kort før jul 1972. Så fik vi travlt med at indrette os. Jeg anlagde haven, byggede drivhus, lagde fliser, byggede plankeværk, anlagde udestue med pejs, lavede værksted i enden af garagen, isolerede loftet ekstra (oliekrise 74), malede, satte finerlofter op o.s.v. det gik vist nok en del ud over pasningen og legen med Susanne, hvilket jeg fortryder nu.

Senere kom Susanne i børnehave, hvilket hun blev glad for. Når hun var syg, hvilket heldigvis ikke skete så tit, kunne vi få vore venner Karen og Svend (rangermester) til at passe Susanne. Det gjaldt også om aftenen, hvis vi begge var på arbejde.

Vi havde en dejlig tid på Ditlevshøj, mens Susanne voksede op. Hun legede med nabobørnene Rikke og Steffen, Naja og Anja m.fl. Da det var en blind vej, kunne de også lege på vejen uden den store fare, men Susanne havde udtrykkeligt fået forbud mod at gå op på den store vej. Selvfølgelig blev hun lokket derop af de større børn. Da jeg opdagede hende deroppe, fik hun sin første og eneste røvfald, - så hun løb tudbrølede foran hjem til mor, men det hjalp ikke meget at klage der.



Susanne til venstre



Susanne

## Ferieture

Vi havde mange skønne ferieture, mens vi boede på Ditlevshøj. Allerede da Susanne var 2 år, var vi i Saalbach, hvor hun gik rundt med os på bjergstierne, forbavsende langt, bl.a. da vi gik på bjergkammen helt hen til Schönleitenhütte, men til sidst måtte vi bære hende. Undervejs måtte vi skifte ble og bade hendes bagdel i en lille bjergsø. Da vi endelig nåede frem, var det blevet så sent, at vi ikke kunne nå at gå tilbage igen. Heldigvis var der en lastbil deroppe,- den fik vi lov til at køre med ned i dalen, hvor vi kunne tage

bussen hjem til Saalbach. Senere kom slædeture og skiture i Vent, Bruck, Lillekammer, Ustaoset (se bilag) og også mange sommerture.



Susanne

## Susanne i skole

Så kom tiden, da Susanne skulle i skole. Da vi ofte skulle tidligt af sted begge to, måtte Susanne også tidligt op. Hun kunne så heldigvis tilbringe en time eller to hos nogle forældre længere henne ad gaden, de skulle også sende deres datter i skole samtidig. Men da Susanne ikke var så glad for at være der og heller ikke så glad for at komme tidligt op, fik hun snart lov til at blive hjemme og selv stå op og tage af sted til skole, når vækkeuret ringede, og det klarede hun fint allerede i første klasse. Vi ringede så hjem og hørte, om hun var kommet op.

Susanne skulle jo også køres, når hun skulle til dans, håndbold, svømning m.v. Jeg har været til flere håndboldkampe i nabobyerne, selv om Susanne aldrig blev den store idrættskvinde. Men hun var altid en munter pige med gåpåmod, og hun kunne stå på egne ben og gik altid ind i folk med træsko på.

I skolen blev hun elevrådsformand og blev vist nok en gang imellem kaldt "vor mor", fordi hun tog sig af de andres problemer. Hun har altid kunnet klare sig, selv om det kneb lidt med det boglige (ordblind?). Derfor var vi heller ikke bange for at lade hende tage af sted, kun 15-16 år gammel, da hun gerne ville på highschool i USA. Det blev på Long Island. Hun klarede sig godt og oplevede en masse, det år hun var derovre. Jeg besøgte hende en gang i New York, hvor vi bl.a. så "Cats" på Wintergarten.



Susanne

## Arbejdet på Ringsted Station

Så vil jeg fortælle lidt om mit arbejde på Ringsted Station. Jeg fik stillingen som trafikkontrollør i september 1970. Det var som stationsbestyrer i kommandoposten. Vi gik i treholdsdrift, trafikken kørte jo døgnet rundt, året rundt.

Bortset fra strækningen mellem Roskilde og København, havde vi landets stærkeste trafiktæthed, d.v.s. ca. 350 tog i døgnet. Om morgenen og sen eftermiddag, særligt fredag mellem kl. 16 og kl. 18, gik det stærkt. Så kom togene med 2 min. 's mellemrum i begge retninger, og nogle skulle sydpå til Rødby Færge, andre vestpå til Korsør og omvendt. Det gjaldt om at holde ørerne stive. Når der var problemer med toggangen, fik vi hele tiden nye rækkefølgelister fra fjernstyringen i Roskilde, og vi måtte også selv melde om ny rækkefølge, når f.eks. et tog fra vest var 5 min forsinket, og et tog fra syd var rettidigt, så det kunne nå at komme forud. I nd imellem skulle vi også flette vore egne godstog fra Ringsted ind. Det var jo ikke smart at sende et godstog ud foran et forsinket lyntog. Vi kunne hele tiden se på indikeringerne på vor strækningstavle, hvor langt togene fra Sorø, Borup eller Glumsø var, så vi kunne bedømme, om der var tid til et andet tog.

Ved tognedbrud ude på strækningen midt i myldretiden kunne det hurtigt blive et kaos, når de efterfølgende tog kun kunne komme forbi ved at køre ad venstre spor. Det tog længere tid og spærrede for de modsatkørende tog.

Enkelte gange f.eks. i stærk snestorm var der et sådant kaos, at fjernstyringscentralen i Roskilde ikke længere vidste i hvilken rækkefølge, togene kom. Så måtte vi holde det næste tog for stop foran stationen og spørge, hvilken vej de havde lyst til at køre. det kunne også ske, hvis strømmen forsvandt og dermed alle indikeringer på fjernstyringstavlen forsvandt.

I snestorm havde vi ekstra mandskab ude i sporskifterne for at feje dem fri for sne. Af sikkerhedsgrunde måtte der kun være et par millimeter sne i klemme i sporskifterne, før aflåsningen af dem ikke kunne finde sted og dermed ingen signalgivning. Hvis et sporskifte "gabede", fordi der var sne eller en sten i klemme, kunne der jo ske afsporing, idet hjulene borede sig mellem skinnerne. I stærk snestorm blev vi sommetider nødsaget til at koncentrere os om de gennemgående spor, så vi kun skulle skifte spor, når togene skulle hhv. syd- eller vestpå. Det kunne ødelægge det hele, hvis Korsør så sendte et godstog, der skulle ind og arbejde hos os, af sted alligevel. Så skulle vi pludselig rengøre 10 sporskifter ekstra, hvoraf nogle fæg til igen, inden de andre var rene. Det skete så, at vi måtte lade et sådant tog fortsætte til København med vore vogne. Vi fik gasbrændere i sporskifterne til at fjerne sneen, men når togene for igennem, blæste de ud. Det hjalp senere, da vi fik elektrisk opvarmning af de vigtigste sporskifter.

Det største kaos, havde vi nok i 1971 (?), da den nye motorvejsbro ved Kværkeby faldt ned over banelinien. Jeg var lige mødt på arbejde kl. 23, da en vagtmand ved broen, ringede og ophidset fortalte, at broen var faldet ned. Vi vidste, at et tog var på vej fra Roskilde, og vi åndede lettet op, da det viste sig at være kommet forbi, inden nedstyrtningen ( vi havde ikke radioforbindelse med togene dengang). Herefter standsede vi naturligvis trafikken, men de tog, der var undervejs fra Næstved og Korsør, måtte vi stadig tage ind på stationen. Til sidst måtte vi indrangere dem efter hinanden på sporene, da vi ikke havde spor nok. Så måtte vi have passagererne ud (også fra sovevognene - det var ikke nemt at forklare en søvrig franskmand, at han skulle ud) og have dem sendt med busser til Roskilde. Vi måtte vække folkene i alle private busselskaber rundt omkring på Sjælland, for at få dem til at køre. Så vidt jeg husker, tog det over en uge, inden broen var fjernet, så togene kunne køre igen. Busserne kørte i pendulfart mellem Ringsted og Roskilde, og togene kørte mellem Ringsted og hhv. Korsør og Næstved. Til at begynde med holdt f.eks. et bestemt lyntog og afventede busserne med sine passagerer, men det viste sig umuligt at holde styr på, hvornår alle passagerne til et bestemt tog var ankommet, så efterhånden kørte vi bare i konstant penduldrift.

Selvfølgelig har vi også haft problemer i Ringsted, når en af rangermaskinerne afsporede godsvogne, eller da den kørte direkte gennem væggen i remissen, eller da den kørte gennem porten i Godsterminalen.

Heldigvis har jeg i de 42 år, jeg var ved DSB, aldrig været skyld i noget uheld eller ulykke, selv om jeg var stationsbestyrer det meste af tiden. I Ringsted tog jeg engang et tog ind i et forkert spor d.v.s. det var blokpasseren, der tog det ind i spor 1, selv om jeg sagde spor 3, uden at der derved skete andet, end at vi rangerede det tilbage i det rigtige spor igen. Men passagererne hang ud af vinduerne og undrede sig over, hvad der foregik. Det måtte jo ske engang, når de kørte i forskellige retninger.

## Tjenestefordeler

I al den tid, jeg var i Ringsted, var jeg også tjenestefordeler, d.v.s. jeg lavede vagtskema for de ca. 45 mand, der rangerede m.v. Det var ikke lige nemt, da det var treholddrift, at lave overgange, der var lange nok mellem vagterne, tilstrækkeligt lange fridage og sørge for ferietilrettelægning, afløsning (sygdom), uddannelse o.s.v.. Nogle af dem kunne kun være fører af rangermaskinerne, andre rangermester, rangerleder, blokpasser o.s.v. Desuden skulle jeg føre regnskab med natpenge, rangerpenge, kørepenge, s & h-tillæg, overarbejde m.v. det var faktisk fuldstændigt ligegyldigt, hvordan sådan en tjenesteliste blev lavet, så var der altid nogen, der brokkede sig. De kunne komme og beklage sig over for mange nattevagter den ene måned og så næste måned over, at de havde for få, for så tjente de for få natpenge.

## Stationsleder

I 1984 blev jeg stationsleder i Ringsted, men slap alligevel ikke af med tjenestefordelingen, for der skulle jo spares. Kort tid derefter blev den nye Godsterminal bygget. Den samlede alt stykgods fra Sjælland og Lolland/Falster ( Nordsjælland/København). Det blev kørt i lastbiler til Ringsted og derefter læsset i stykgodsvogne, så vi fik mere rangering (ca. 30 vogne om dagen).

Endelig blev Ringsted også godsvognscenter for samme område. Vognene kom i lokale godstog til/fra Roskilde, Køge, Næstved, Nykøbing FI, Rødby Færge, Gedser og Slagelse. Vi sorterede så vognene og indsatte dem i godstog til Fyn/Jylland/København. De blev sorteret til hver enkelt terminal (9).

Samtidig skulle de afstemmes med vognene fra København, så det passede nøjagtigt til hvert spor på Storebæltsfærgeren (f.eks. 88 m, 95 m, 110 m), så rangermaskinen i Korsør lige kunne skubbe dem ombord. Om natten havde vi 2 rangermaskiner i gang hele tiden + 2 togmaskiner fra godstogene det meste af tiden. I alt var der ca. 33 arbejdende godstog en hverdagsnat. På årsbasis blev der omrangeret ca. 120000 godsvogne. Jeg havde et stort arbejde med at lave præcise arbejds- og køreplaner for det arbejde, - og det måtte tit ændres af forskellige grunde. Jeg udgav en lille bog, som hver rangist havde i lommen.

Rangermaskinerne kørte om dagen lokalgodstog til Næstved og Sorø-Slagelse-Gørlev, foruden de tog sig af rangeringen i Ringsted.

Vi havde en computer til at holde styr på alle de vogne, og kunne lave vognlisterne over godstogene på den med oplysning om vognnummer, indhold, bestemmelsessted, modtager, vægt og bremsevægt samt farligt gods m.v. til lokomotivføreren og kunne sende det hele over nettet til næste station, så de vidste, hvad der dukkede op. Så var alle numrene inde i deres computer, så de kunne flytte rundt med vognene.

## Produktionsenhedsleder (Pel)

I 1988 fik vi en ny organisation igen. Jeg blev "Produktionsenhedsleder" og fik bl.a. rangeringen i Sorø og Slagelse under mit domæne. Det kunne den gamle Driftsområdechef, som endnu var i Slagelse, ikke lide.

## Elektrificeringen

Samtidig begyndte elektrificeringen af strækningen. Så måtte jeg i gang med at lave "sporspæringer", når mandskabet skulle til at sætte master op, både i Ringsted, Sorø og Slagelse. En sporspærring kunne være spor 5 kl. 01.15-01.50 og 02.33-03.01 o.s.v. efter hvordan vi kunne undvære det pågældende spor. Alle implicerede skulle underrettes skriftligt, bl.a. rangerpersonale, kommandopost, fjernstyringen i Roskilde, toglederen, lokomotivførere o.s.v. det var især vanskeligt at tilrettelægge i Ringsted, da det skulle foregå om natten, og der brugte vi jo normalt alle spor til godstogene, og de måtte heller ikke forsinkes. Hver uge holdt jeg møde med elektrificeringsfolkene. Da så anlægget var færdigt, blev der sat strøm på, men forinden blev vi alle sammen orienteret om sikkerhedsforanstaltningerne ved det. Det drejede sig jo om 25000 Volt, og det må man ikke engang komme tæt på.

## Budget

Omtrent på samme tid fik jeg også budgetansvar for den nye produktionsenhed. Ak ja, hvor kan de finde på.. Så skulle jeg til at finde ud af, hvor mange timer de enkelte personalekategorier skulle bruge på de forskellige områder, og hvad det så kostede. Hvad vi skulle bruge af sporskifteolie eller mere relevant motorolie til rangermaskinerne, hvor mange handsker pladspersonalet skulle have, reparation af rangerradioer, håndværkerreparationer o.s.v. Så vidt jeg husker blev det 7,5 millioner. Det var et større arbejde, som jeg faktisk ikke havde tid til, men jeg holdt det gående, til jeg gik på pension i 1990, så åndede jeg lettet op. Ved organisationsændringen i 1988 skulle der være kommet en leder af passagersiden, men han dukkede først op, da jeg gik af. Min afløser, som ikke havde min erfaring, fik også en mand til tjenestefordelingen. Ja det lyder blæret, men jeg kan sige som udenrigsminister Uffe Elleman Jensen sagde, da han gik af og blev afløst af tre andre ministre: "Jamen det finder jeg da ganske naturligt".

## Skilsmisse

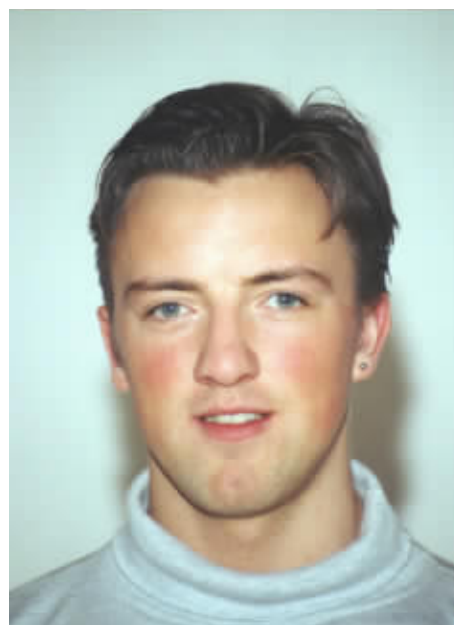
I 1987 blev Kirsten forblændet af en anden mand, og vi blev skilt. Vi havde 17 dejlige år sammen, og det er jeg glad for. Vi blev enige om, at jeg kunne blive boende i huset, til jeg gik på pension som 60-årig i 1990. Så solgte vi hytten, som jeg havde brugt så meget arbejde på, og jeg købte et hus på 80 m<sup>2</sup>, Kejsdalen 47, Juelsminde, da jeg gerne ville bo i nærheden af stranden og i nærheden af Susanne og Lars.

## Susanne

Susanne er uddannet social- og sundhedsassistent, og hun har sammen med sin ven Svend Erik Larsen købt et godt hus, Lysagervænget 14, Hedensted. Svend Erik er uddannet bager, men er nu sælger for kontormøbelfirmaet Kinnarps.



Susanne og Svend Erik



Svend Erik

De har en søn Mikkel (f.27.10.1995)



Mikkel seks uger



Mikkel



Mikkel

## Lars

Lars er sælger og medejer af kontormøbelfirmaet "Reidarsborg" i Horsens. Han har 2 børn sammen med Connie, nemlig Jeanette (f. 23.4.1990) og Martin (f. 27.9.1994). De havde et dejligt hus i Fjordparken 174, Horsens, hvor Lars selv havde bygget udestue og indrettet loftetagen.



Connie og Lars



Lars



Jeanette



Martin



Jeanette – sangerinden



Martin

Lars er nu flyttet fra Connie og lever sammen med Maria. De bygger et stort flot hus på Holger Danskesvej med udsigt over Bygholm sø. Lars bygger det meste selv, - det er et stort arbejde. De glæder sig naturligvis til det bliver færdigt.

Lad os håbe, det går dem godt alle sammen.

## Juelsminde

I Juelsminde nød jeg så pensionisttilværelsen, da jeg fik mere tid til mine hobbies: Fotograferingen og vandreture . Jeg lavede forstørrelser af farvebilleder og var medlem af Juelsminde Fotoklub og er det stadigvæk. Vi mødes hos hinanden hver 14. dag. Ligeledes er jeg medlem af Dansk Vandrelaug og "Dagdriverbanden" i Horsens ( en vandreklub, hvor vi hver onsdag kl. 10 tager af sted på vandretur med medbragt madpakke og drikke, først i bil et sted hen i Østjylland og derefter 7-8 km vandretur). Som sædvanligt lagde jeg også i Kejsdalen fliser og plantede træer og Rododendron. Her var interessant ved havnen og en flot natur rundt omkring.

## Vrigsted

På en vandretur på Manø i 1995 traf jeg så Maria, og hende syntes jeg så godt om, at jeg flyttede ind hos hende på Lundevej 6 nogle måneder senere. Vi har fælles interesse i vandreture og har fælles venner i Vandrelauget, som vi tager på ferie sammen med. Vi har været på vandreture i Østrig, Tjekkiet, Polen, Slovakiet og Madeira samt alm. ferieture til Island, Provence og Kos-Kalymnos. Marias hobby er også haven. Hendes søn Torben bor i Juelsminde med kone og fire børn.

Min nye hobby er computer. Jeg er selvlærd og har købt nogle hæfter om computer, Word, Internet o.s.v. og derefter gennemprøvet dem fra ende til anden. Undertiden har jeg afprøvet lidt for meget, så computeren er gået i baglås. Så har jeg måttet ud til Attech-computer i Horsens og fået den i gang igen. Jeg har lige fået en ny på 1 Ghz og 30 Gb-harddisk. Jeg går meget op i billedbehandling, da jeg jo kan bruge de mange billeder, jeg har taget i tidens løb. Desuden brænder jeg Cd'er og optager musik fra Internettet. I 1997 lavede jeg min første hjemmeside: "Gode vandreture i Østjylland" Den er efterhånden blevet gevaldigt udvidet med tekst og billeder (ca. 460 billeder) fra vandreture i Østrig, Polen, Tjekkiet, Slovakiet, Bornholm og Madeira. En kopi-cd er vedlagt.



Maria og Erik



Maria og jeg i Provence



I Tjekkiet med vennerne fra Vandrelauget

## Ferieture

Oplevelserne på ferieturene har betydet meget for mig. Jeg har set det meste af Europa, Island og New York. Jeg ville nødtigt undvære nogen af dem. Hvilke oplevelser var så de bedste?

Var det synet ud over Luganosøen fra Mont Generoso?

Var det måneskinsturen sammen med Kirsten langs elven i Vorderlanersbach?

Var det de mange bjergvandring på bjergryggene ved Hinterglemm?

Var det udspringene i de unge dage i det blå Middelhav fra klipperne ved Capri?

Var det vandringerne på stierne langs de smukke blomsteromkransede "levadaer" (vandingskanaler) på Madeira?

Var det at sidde om vinteren i den strålende sol og spise suppe foran en af hytterne og kigge ud over de sneklædte bjergtinder i Østrig?

Var det nedløbet på ski fra Sella Joch kilometer efter kilometer ned til Canasei?

Var det aftenerne på cafe Rainer i St. Johann?

Var det, da vi dykkede i det klare, blå vand ved den lille ø nord for Sardinien?

Var det, da jeg cyklede sammen med Kirsten fra Rhodos by til bjerget Fidiremos?

Var det vandringen gennem den 20 km lange Samariakløft med de 100 høje bjergsider på begge sider af flodlejet på Kreta?

Ja, der er mange flere, og jeg ved det ikke, men jeg har nydt det i fulde drag. Som H C Andersen skrev: " At rejse, er at leve".

Og når man lever har man pligt til at udnytte det, - man har jo været utroligt heldig i det store lotteri at være den heldige spermatozo blandt millioner, der rammer det rigtige æg blandt tusinder, som lige netop blev mig, - alle andre gik til grunde.

Nu den 18.07.2001 kl. 13.43 vil jeg slutte, så er det op til børn eller børnebørn at fortsætte fortællingen.

Lev vel.

