

	Side
Lützov Knudsen, tev.	12
Neergaard Nielsen, tas.	20
Nicolaisen, A. P., pt.	18
Nielsen, N. P., tas.	7
Nielsen, T., oinsp.	43
Nielsen, Hugo, stfs.	28
Mogensen, lærer	5
Olsen, R. J., tas.	6
Olsen, E. A., tinsp.	12
Oxholm, kammerherre	18
Raffenberg, J. P., stfs.	7, 19
Rasmussen, V. C., stfs.	16
Ringberg, oas.	9
Roosen, oktl.	30
Sack, K. T., stfs.	5
Skov, gxp.	8
Skovsted, H.-H. C., tbest.	18
Skjøt, gxp.	8
Starck, F. W., gxp.	27
Stuhlmann, C. V., tas.	7
Sørensen, A., ming.	30
Thomas, toldinsp.	12
Tuxen, K., tas.	5
Willert, togf.	17
Wilsbech, stfs.	11
Windal, dir.	42
Ziemann, A. F. H., tbest.	28



E. ANGELO LYNGE

ERINDRINGER

fra 53 år ved DSB

1909 – 1963



TILLÆG TIL

JERNBANE-BLADET

1963



Trafikinspektør E. A. Lyng

Barndomsårene

Jeg er født i Murergade 13, 3. sal, den 10. december 1892. Når jeg – hvis jeg selv må få lov at sige det – ikke er blevet milieu-skadet af fødsel og opvækst i dette deciderede Nørrebro »Rabarber«-kvarter, skyldes det naturligvis i første række et godt hjem, men derefter, at mine forældre efterhånden som vi børn – vi var tre – voksede op, flyttede til andre kvarterer af byen. Det var i de tider, man uden besvær kunne flytte til en anden lejlighed, når man syntes. Går man i dag gennem Murergade og iøvrigt de omliggende gader med navne som Smedegade og Tømreergade, oplever man snævre gader, hvor enkelte huse er erstattet med nye, lidt tilbagetrukne bygninger, men de fleste af de gamle huse – også Murergade 13 – står endnu, omend de godt kan se ud til at stå for fald. Men en række biler står parkeret i begge gadesider, og levner kun en enkelt kørebane i midten, og man tør vel tvivle på, at alle de parkerede biler ejes af beboerne.

Nogen større erindring om dette kvarter har jeg nu ikke, men jeg ser i min dåbsattest, at jeg er døbt i den nærliggende Hellig Kors Kirke den 12. marts 1895 af sogneprest Ifversen, som jeg husker senere blev berømt – eller berygtet – fordi han nægtede at vie en fraskilt murer, og derfor kom i en skillingsvise, som man dengang købte i kiosker for 2 øre. Hvorfor jeg kun fik navnet Lynge, når min fader og mine to ældre søstre havde efternavnet Jensen Lynge, fortaber sig i det uvisse.

Jeg husker, at jeg kom i skole i den nærliggende Nørre Allé betalingsskole. Betalingen var en krone om måneden i modsætning til de såkaldte fri-skoler, og en sådan lå ellers umiddelbart i nærheden i Sct. Hansgade, og allerede heri lå jo lidt af et bevis for, at min fader dog ønskede at gøre, hvad han formåede, for at opvæksten kunne ske i omgivelser så gode som muligt. Jeg ved ikke, hvad min fader tjente som arbejdsmand ved jernbanen på den tid, men det var vel det, der i dag hedder stationsarbejdere, og 3 kr. om dagen – for vi gik alle 3 i betalingsskole – samt udgift til bøger har jo nok været en lille belastning i de tider.

Jeg gik ikke ret længe i Nørre allé skole, idet vi flyttede til Rømersgade 25, lidt nærmere centrum af byen, og jeg kom i Nansensgades skole. Rømersgade var en noget pænere sidegade, omend nummer 25 havde en ret skummel gård og baghus. Men snart flyttede vi igen, denne gang til Gyldenløvesgade 14, lige overfor jernbaneterrænet med den gamle Klampenborgbanegård som genbo. Min fader var nu blevet overportør og leder af kedelpasserkorpsen med domicil på Hovedbanegården, altså den tidligere, der lå, hvor nu Paladsteatret ligger.

Boligen i Gyldenløvesgade var vist egentlig for dyr, og vi boede da også på kvisten, d.v.s. på 5. sal. Men her begyndte min interesse for jernbanen, idet jeg fra en forhøjning i kvistvinduet havde et strålende overblik over hele toggangen til og fra de tre banegårde: Hovedbanegården, Nordbanegården og Klampenborgbanegården. Jeg begyndte at lære tognumre og togtider, og passede nøje på, om togene var forsinket i afgang eller ankomst. Jeg var også meget interesseret i lokomotiv- og vogntyper, og jeg husker, at det smukkeste lokomotiv efter min mening var litra Ks – en forlængst forsvunden type.

Når min fader havde aftenvagten, var det mit job at bringe ham aftensmaden, og jeg blev snart godt kendt med Hovedbanegårdens forskellige lokaliteter. Min fader havde et kontor på loftet med adgang fra perronen ad en »hønsetrappe«, og med et stort buet vindue ud mod forhallen. Her sad min fader kun om vinteren i opvarmingsperioden og ordnede tjenesteture for kedelpasserne, et korps på ca. 30–40 mand. Ved varmeperiodens begyndelse og afslutning var der nogle ugers arbejde med anbringelse og indsamling af værktøj, og når dette var endt, kørte min

fader som pakmester i togene. Nu kom en ny oplevelse for mig, idet fader – så langt fripassene rakte – tog mig med på ture til Gedser, Nyborg, Kalundborg, og det var en svir for mig at være med at sortere kufferter og cykler.

Da jeg var 11 år, skete igen en forandring i min skolegang. Fader var altid stærkt interesseret i vores boglige oplæring – muligt fordi han selv som bondedreng ikke havde lært altfor meget i landsbyskolen. Han blev bekendt med, at der var noget der hed »Kommunens Belønnings- og betalingsskole«, og at der hvert år blev udtaget 25 drenge fra de københavnske kommuneskoler, som efter en aflagt prøve kunne komme i denne skole – stadig formedelst 1 krone om måneden – og gennem 4 klasser kunne tage præliminæreksamen. Jeg fik besked på at strænge mig an, så jeg kunne komme med blandt de 25 udvalgte af de mange hundrede og bestå prøven, og det lykkedes altså. Skolen lå på Marie Kirkeplads ved Istedgade, og er nu forlængst ophævet. Det var en dejlig skole og en herlig tid med glimrende kammerater og aldeles fortrinlige lærere. Sent skal jeg glemme rektor Kistrup, der lærte os dansk og historie, vores klasselærer Mogenssen, der lærte os tysk, og gymnastiklærer Liebrau, tidligere underofficer, som altid røg på kridtpibe, lærte os at blive raske drenge, og om sommeren lærte os at svømme og at livredde med tøj på.

Vi fik allesammen præliminæreksamen efter de 4 år, og jeg har været med til at holde lidt sammen på kammeratskabet. Enkelte steg højt i tilværelsen – een blev direktør i Ø.K., een blev minister – de er begge døde nu. De fleste af os gik i Statens eller Kommunens tjeneste, andre gik bankvejen, og een endte som direktør i Landmandsbanken, een som bankbestyrer. Tre gik til Statsbanerne, Erik Bønnelycke, hvis fader var lokomotivfører, blev trafikkontrollør, men døde i en tidlig alder. Hans broder Emil kom i samme skole, men en klasse under, han kom også til jernbanen, men nåede kun at blive medhjælper, så forlod han jernbanen for at blive digter. En anden, Kaj Sack, var i en årrække assistent og overassistent i Jyderup, endte som stationsforstander i Ullerslev, men han befandt sig ikke godt efter indførelsen af fjernstyring og tog sin afsked og lever nu som pensionist i København. Og som den tredje af de 25 gik altså også jeg til jernbanen, som det kan forstås ikke efter nogen pludselig indskydelse eller egentlig påvirkning fra faders side, men hele min lyst stod til at blive jernbanemand.

Jernbane-årene begynder

Jeg fik eksamen, da jeg var 15¼ år, og før jeg var 16 kunne jeg ikke blive antaget som elev. Men som den flittige mand, min fader altid havde været, kunne han ikke tænke sig at have mig gående i ¾ år uden beskæftigelse. Han fik mig derfor antaget som ekstraskriver i 5. trafikreds, der dengang havde kontor i bygningen, der lå ved indkørslen til droskepladsen på Hovedbanegårdens ankomstsider, stadig altså den gamle Hovedbanegård. Mit arbejde var at ordne dagens tograpporter, føre stautik over forsinkelser og antal rejsende samt foretage afskrifter af særlige bemærkninger på tograpporterne. Jeg sad på kontor med assistent Tuxen på den ene side og assistent Robert Julius Olsen på den anden side. De er begge forlængst døde, og jeg kan vel nok røbe, at jeg befandt mig som en vis ting mellem to negle – de to assistenter kunne ikke døje hinanden, og deres ordveksling var til tider af en sådan karakter, at jeg helst var forsvunden i et musehul, om et sådant havde været ved hånden. Kulminationen skete en dag, da Olsen – der samlede på slanger, frøer, snoge o.l. i glas med spiritus – havde anbragt et sådant glas på et så yderligt sted, at Tuxen kom til at rive det på gulvet, hvor glassplinter, spiritus og slanger flød over det hele. Om lyset var slået ned, kunne opholdet i kontoret ikke have været værre.

Jeg fik 30 kroner om måneden i løn, fri hver søndag. Men hvordan det nu gik til med aflønning af ekstraskrivere ved DSB dengang, det ved jeg ikke, men det kom mig for øre, at en kvindelig ekstraskriver i Generaldirektoratets trafikafdeling fik to kroner pr. dag, altså ingen løn for søndage, men det var dog ikke så lidt mere end jeg fik. Jeg tror nok, at min fader foretog en lille underhåndsundersøgelse – og en dag befandt jeg mig som ekstraskriver i Generaldirektoratet med ca. 50 kroner pr. måned. Jeg følte mig som en hel krosus og befandt mig udmærket med at udregne og revidere vogndøgn for fremmede baners godsvogne ophold på DSB.

Trafikelev

Og nu nærmede tiden sig, da jeg fyldte 16 år, jeg skrev en ansøgning om at blive elev, fik foretræde for generaldirektor Ambt og kontorchef Harhoff og blev 1. januar 1909 ansat som trafikelev i Hillerød.

Hillerød station set udefra er i dag som for 60 år siden, men det indre er naturligvis helt forandret og moderniseret. Også perronforholdene er ændrede, sporanlæg tildels også – dengang kørte Nordbanetogene igennem fra København til Helsingør og omvendt, idet dog alle tog blev frakoblet vogne på turen mod Helsingør, og atter opformeret på tilbageturen. De rejsende mellem syd og nord for Hillerød undgik ganske vist omstigning, med opholdet i Hillerød på turen mod København blev til gengæld temmelig langt. Ved overgang til nuværende ordning med omstigning glemte man bare een ting – et perrontag over den nordre ende af perronen.

Min entre som nybagt elev på Hillerød station formede sig sikkert som alle andre elevers begyndelse – jeg boede på et tjenesteværelse på stationen formedelst tre kr. om måneden, lønnen var 42.50 kr., altså en nedgang i indtægt fra min skrivertid. Kosten i det nærliggende højskolehjem var 30.00 kr. pr. måned, så meget at slå om sig med var der ikke.

Stationsforstander var Raffenberg – hans søn blev senere stationsforstander i Ringsted. Godsekspeditøren hed Skjøt, og af assistenterne husker jeg Fobian, Stuhlmann, N. P. Nielsen – i al hemmelighed af os drenge kaldet for »Pierre petite« – for han var altså ikke ret stor. Endvidere var der to yngre assistenter, Hedin og Højer, og begge disse måtte forlade tjenesten i en tidlig alder. Ingen af dem gik det særlig godt – Hedin var en underlig »florumvunden« mand, og Højer brugte for mange penge til mad og drikke – mest dog det sidste. Hans fader var præst, og man sagde, at han hver måned sendte sønnen 100 kr. i tilskud. I betragtning af, at den årlige løn var 1470 kr. må et tilskud på 1200 kr. vist siges at være flot, og det førte altså heller ikke til noget godt. Han blev afskediget, og mange år efter så jeg ham en aften på Rådhuspladsen i København, hvor han stod og solgte snorebånd, altså betlede. Men under opholdet i Hillerød førte Højer et flot liv, han boede og spiste på hotel »Kronprinsen«, og en aften, da han i selskab på hotellet var blevet så anløben, at man fandt det rigtigst at lodse ham op i seng, lagde man ham der med kjole, hvid vest og laksko på.

Men nogle spøgefugle blandt selskabet fandt på kort tid efter at gå op og vække ham – klokken var omkring 23 – og fortalte ham, at klokken var 7, og at stationen havde efterlyst ham til morgenvagt kl. 6. De fik ham på benene og lodset ned på stationen, stadig iført kjole og hvid vest, og da han så aftenvagten Hedin stå ved billetsalget, var han sikker på, at hans kammerat var blevet hentet, fordi han selv ikke var mødt. Han fik fremstammet, at nu er jeg mødt, og du kan godt på hjem, men det lykkedes naturligvis snart at få lodset Højer hjem igen.

Hillerød G.

På godsekspeditionen var to assistenter, Koefoed, som jeg senere traf som fuldmægtig i distriktet, og Skov, der endte som godsekspeditor i Korsør. Godsekspeditor Skjøt var en markant skikkelse, han havde nogen lighed med en skuespiller, skægløs men med et flot bølgende hvidt hår. Han passede selv kassen, udleverede fragtbrev og tog mod franco, og når han gik til frokost, måtte vi andre passe skranken, men ikke i hovedkassen, men i en speciel hjælpekasse, som vi så afregnede med Skjøt, når han kom igen. Jeg ekspederede fragtbrev og omekspederede alt gods til og fra Gribskovbanen, der dengang ikke havde direkte ekspedition. Det var endog sådan, at der for gods til Gribskovbanen blev skrevet nye fragtbrev med privatbanens stempel, og DSB's fragtbrev blev omhyggeligt lagt indeni. Det lykkedes mig ikke at trænge til bunds i det nødvendige eller nyttige i dette omsvøb, men slog mig tilsidst til tåls med, at Godsekspeditionen i alle fald tjente 10 øre på hvert privatbanefragtbrev.

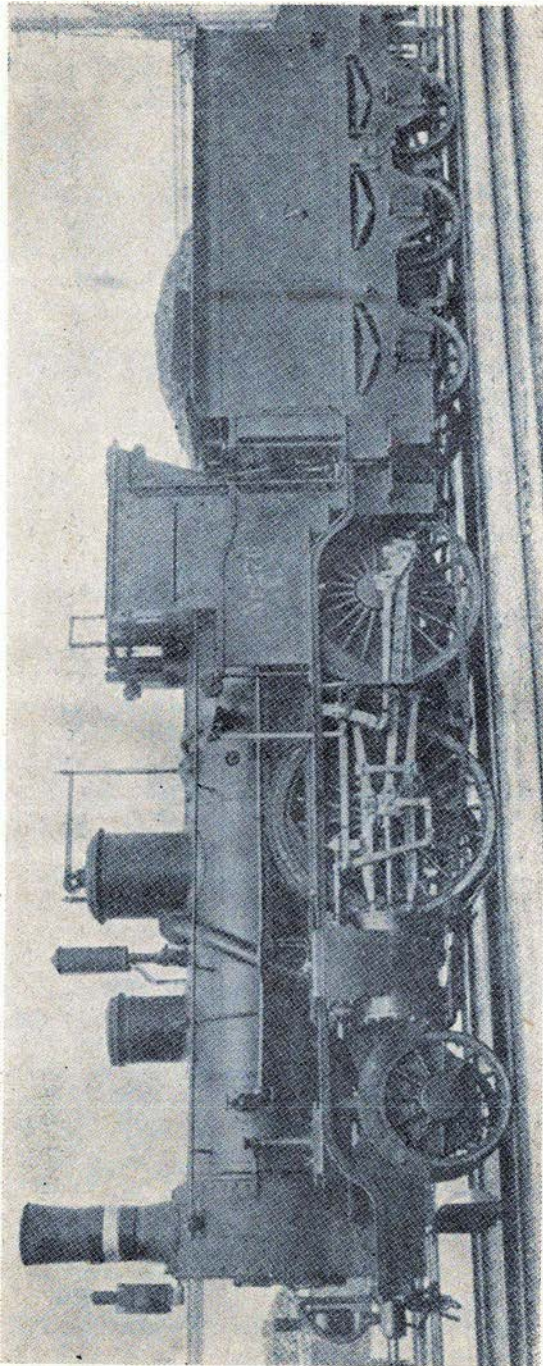
Assistent Hedin og godsekspeditor Skjøt kunne ikke med hinanden – det var så afgjort Hedins skyld, idet han anvendte en tiltaleform overfor Skjøt, der i flabthed søgte sin lige, og det måtte jo chokere en nyantaget elev, at Hedin turde anvende en sådan taleform, og at Skjøts reaktion som regel kun var den, at han overså og overhørte alt, hvad der kom fra Hedin. En enkelt episode, der viser karakteren af Hedins »morsomheder«, var følgende. Skjøt skulle til Aalborg sammen med sin hustru, og han havde i den anledning bestilt sovekupé fra København til Aalborg. Jeg var på stationen, da der indløb telegrafisk svar, at sovevognen var udsolgt. Hedin greb telefonen til godsekspeditionen, fik fat i Skjøt og afleverede følgende besked, som jeg husker ordret: »Der er kommet et telegram til godsekspeditionen – det lyder sådan: Sovevognen til Aalborg er kun for folk med skæg.« Senere erfarede jeg, at Skjøt havde kastet telefonen med en ed og tilføjet: »Det var den frække laban igen.«

København H.

Men ellers var det et herligt liv at være elev ved banen. Jeg var stolt af min uniformskasket, tilbragte den meste tid på stationen og sugede lærdom til mig, og gik ellers i fritiden mange og lange ture i den herlige omegn. Jeg havde dog kun været 5 måneder i Hillerød, da jeg blev forflyttet til Københavns Hovedbanegård, altså stadig væk den gamle banegård. Man kan vist ikke sige, at der ved denne placering var nogen særlig god plan i en ny elevs uddannelse, for både bystationen Hillerød, men navnlig Københavns Hovedbanegård, var for store til, at en elev kunne få en almen uddannelse.

På Hovedbanegården gjorde jeg tjeneste i rejsegodsekspeditionen, senere i ilgodsekspeditionen og på Station 2, altså Nordbanegården. Arbejdet i rejsegodsekspeditionen var jo ganske specielt, men jeg lærte da at ekspedere rejsegods til Paris, Milano og mange andre steder, og fik navnlig indskærpet at huske overførselsgebyr i Berlin, når ruten gik den vej. Jeg mindes aldrig i min senere jernbanetid at have fået anvendelse for denne viden. På ilgodsekspeditionen ekspederede jeg udgået gods, og her kom jeg til tider ud for det travleste job, jeg har været med til. Det hændte hver uge, at der kom en 3-4 vognladninger sild fra Bergen eller Trondhjem til Laurits Larsens fiskehandel, og alle de mange hundrede kasser sild kom aldrig længere end på ilgodspladsen, for nu kom Laurits Larsens folk med lige så mange mærker og fragtbrev, som der var kasser. Mærkerne kom på kasserne og fragtbrevene afleveret, de fleste med efterkrav, og nu skulle sildekasserne sendes enkeltvis over det ganske land. Der blev skrevet efterkravsattester og ført efterkravsjournal og udgået hæfte, så vi alle tilsidst var blå i hovedet, men liv og lyst var der over feltet, alle var gode kammerater, jeg husker assistent Hougaard, der var den hurtigste arbejder, jeg nogensinde har truffet, og medhjælper Gormsen, der endte som stationsforstander i Snekkersten, hvor han ret pludselig afgik ved døden, og hvor jeg som trafikinspektør deltog ved hans begravelse.

På station 2 passede jeg billetsalget på Holtebanegården, et ret ensformigt og kedeligt job dagen lang at sælge billetter til Lyngby og Holte. Men på denne station var der en helt særpræget person, overassistent Ringberg, om hvem der går et utal af historier, hvoraf dog vist nok en ikke ringe del er anekdoter, der er »hægtet« på denne Ringberg. Men Ringberg var en af dem, som vi kalder originaler, og som, når vi selv kommer op i årene, er tilbøjelige til at mene, at dem er der ikke flere af. Og når næste generation kommer til, så er det måske os, der er nogle originaler.



Litra Ks. En af vore smukkeste lokotyper

Men altså Ringberg – ingen kendte noget til hans privatliv, om han var gift eller ungtkarl, eller hvad han iøvrigt foretog sig, når han ikke var på stationen. Nogle besynderlige, tilsyneladende højt kultiverede personer af begge køn aflagde af og til besøg hos Ringberg på hans vagt, og så blev døren lukket ind til hans kontor. Han kunne pludselig blive væk 2–3 dage uden at nogen anede, hvor han var, og uden at han selv lod høre fra sig – han vidste godt, at de andre passede hans vagter. Og lige så pludselig kom han igen, nogle sagde, han havde været i Hamburg, og nu kunne andre holde fri, for Ringberg blev der flere vagter ud i en køre. Man gisnede om, hvor han havde været, og hvad han havde lavet, selv sagde han ingenting, nogle mente, han havde lyssky ærinder på fremmede legationer, altså var spion, men alt var rygter. Men han kunne naturligvis ikke blive ved jernbanen, og han opgav sin stilling og forsvandt, hans videre skæbne kendes vist ikke – jeg kender den i hvert fald ikke. Wilsbech, der dengang var stationsforstander på Hovedbanegården, altså også station 2 og 3, gætter jeg på havde en del hovedbrud med Ringberg.

Nivaa

Efter 7–8 måneder på Hovedbanegården blev jeg forflyttet til Nivå, hvor jeg kun var i 2½ måned fra 15/2 til 1/5 1910, så sig ikke at man ikke blev jaget rundt. Her var Husted stationsmester – han blev senere stationsforstander samme sted – og han var en særdeles flink og dygtig chef. Han havde været togfører, og hvad han ikke kendte om jernbaner, var næppe værd at vide. Her blev jeg faktisk først rigtig bekendt med alle jernbanens mysterier – sikkerhedsreglement, reglement for togenes gang, som det hed dengang, om vognmateriel, om sporskifter og lokale signaler ude på pladsen. Her blev jeg for første gang præsenteret for postarbejde, og jeg deltog således i alt forefaldende arbejde; om morgenen kl. 6 startedes med at ekspedere et halvt hundrede fragtbrev på mælk, der fyldte to vogne.

Jeg blev indlogeret i et kvistværelse i en villa lige over for stationen, og kom også i kost her. Særlig muntert var dette logi nu ikke – værelset kunne ikke opvarmes, og jeg blev indbudt til at tilbringe mine aftener sammen med familien, der bestod af ejeren, der var politibetjent, og hans kone. Men ægteparret levede nu ikke sammen i den rene idyl, og de syntes ikke det gjorde noget, at jeg blev bekendt hermed. Følgelig tilbragte jeg al min fritid på stationskontoret og kastede mig over mine lærebøger.

Husted var ikke alene en dygtig jernbanemand, men også en særdeles bestemt mand. En morgen kom jeg et kvarter for sent, og jeg fik en alvorlig formaning af Husted. At komme et kvarter for sent var det rene sjuskeri, noget andet var, at man en enkelt gang kunne komme galt af sted med at komme et par timer for sent, for så måtte der jo være en grund. Jeg sagde ikke noget om, at det var hende sjusken derovre i villaen, der var for sent på gled med morgenkaffen til betjenten og mig, men begreb jo nok logiken – dog fik jeg ingen lejlighed til at prøve, om det gav færre skældud ved en forsinkelse på to timer.

Vedbæk

Den 1. maj 1910 blev jeg forflyttet til Vedbæk, og her var jeg hele sommeren. Vedbæk station var på det nærmeste indrettet som nu med billetkontor i stuen i en lang smal tarm, og stationskontoret ovenpå. En anden elev – Lützov Knudsen – og jeg passede underafdelingen, hvor vi foruden billetsalget passede godsekspeditionen, og det var ikke gods som i dag med et par fragtbreve i ny og næ – 2-3 vogne med stykgods daglig. Ovenpå regerede assistenterne, hvoraf den ældste, Berg-Petersen, fungerede for den syge stationsforstander, der havde mistet synet og ikke mere kom til tjeneste. På formiddagsvagten måtte eleven op i hans kontor og læse aviserne højt for ham – vi begyndte med overskrifterne og fik med et nik eller en hovedrysten besked på, om det havde interesse, og i så fald kilede vi på med læsningen, og som tak blev vi holdt med frugt fra hans have. Det skete også, hvis vi mente det varede for længe med de æbler, at vi selv tog for os.

Som afloser på stationen var medhjælper Olsen, senere trafikinspektør i 2. tilsynsområde, og vi tre unge havde sammen en dejlig sommer i Vedbæk, hvor vi bl.a. havde frikort til badeanstalten alle tre. Elev Knudsen var en frisk fyr, og man kunne dengang godt være lidt mere frisk i sine udtalelser til publikum end i dag, og alligevel undgå klage over næsvished. En dag ringede telefonen, og en herrestemme klagede over et eller andet. Det lykkedes ikke Knudsen at stille ham helt tilfreds, og klageren anmodede derfor om at tale med en lidt ældre tjenestemand, da han havde fået at vide, at han talte med en elev, og jeg hørte Knudsen i telefonen sige: »De taler med elev Knudsen, nu skal De komme til at tale med medhjælper Olsen, han er et år ældre.«

Vi havde også en tolder med i vor klike i Vedbæk, idet Knudsens søster var forlovet med toldmedhjælper Thomas, den senere

toldinspektør og ivrige organisationsmand, og vi havde mange små gilder, på vore tjenesteværelser, der som regel endte med Thomás' hjemrejse med første morgentog.

Knudsen blev forlovet og senere gift med en smuk pige, han traf i Vedbæk, han flyttede senere til København, blev trafikkontrollør på Godsbanegården, men døde i en ret tidlig alder.

Maaløv

En dejlig sommer gik og blev efterfulgt af en forflyttelse til Måløv den 1/10 1910, hvor jeg var et helt år, og havde værelse og kost hos en enke, der havde en villa i byen. Stationsforstanderen hed Lissner, assistenten hed Hansen, og det var to overordentlig flinke foresatte, der gjorde alt for at sætte mig grundigt ind i alle jernbanens mysterier. Hansen læste med mig og overhørte mig, og stationsforstanderen tog mig med sig på sin daglige tur over pladsen og forklarede mig, hvad vi så af sporskifter, sporanlæg m.v., og tiden nærmede sig, da jeg skulle på jernbaneskole og bestå medhjælpereksamen.

Måløv var en rigtig landstation med et vældigt landbrugsland som opland. Hver morgen blev læsset 6-7 vogne med mælk, repræsenterende små hundrede fragtbreve, så det gjaldt om at skynde sig, da mælketoget kørte tidligt ind til Frederiksberg med mælk fra hele strækningen.

Op ad formiddagen kom bønderkarlene igen på stationen denne gang i et noget andet ærinde. Københavns grundejeres



Vogne læsset med latrin fra Kløvermarksvej st. på Amager, sendtes via Gb. bl. a. til Maaløv og Lillerød samt til Amagerbanens stationer. — Billedet er fra Tømmerup st. ca. 1907.

Renholdsselskab, der dengang sørgede for tømning af byens retirader, havde et »depot« i Måløv, en stor ladebygning med sidespor ind fra stationen. Indvendig var bygningen faktisk som en stor »sø«, og heri udtømtes indholdet fra de med særtog ankomne cisternevogne med det lidet lækre indhold, som bønderne købte til gødning på markerne. Afregning skete kontant ved køb af »billetter« til så og så mange tønder, og billetterne solgtes på stationen, hvor stationsforstanderen var antaget som regnskabsfører for selskabet. Det hændte altså, at der ind i køen ved billetsalget kom en bondemand, der ikke skulle have billet til København, men derimod billet til afhentning af 8 tønder »l...«, som han så drastisk og uden blusel udtalte sig. Herefter gik turen til depotet, hvor Martin – af det menige folk kaldet »L... Martin« – regerede og sørgede for udlevering af varen. En gang i stærk sommervarme hændte det, at en af tønderne, medens vognen endnu stod på læsseporet, sprang læk, og indholdet flød ud på læssevejen. Så der var en stram odeur over hele Måløv resten af dagen.

Nytårsaften i Maaløv

Men nok om dette ulækre emne og over til en lille solstrålefortælling fra nytårsaften i Måløv.

Stationsforstanderen var bortrejst, og assistent Hansen og jeg var på stationen hele aftenen. Hansen foreslog, at vi skulle lægge et par knaldsignaler ud på sporet for det sidste tog for dog at være lidt med i nytårsskyderiet, men da toget udløste knaldet, skete der det uheldige, at en skærve blev kastet op fra sporet og røg ind gennem vinduet i stationsforstanderens dagligstue, hvor den væltede en stander med en potteplante, så stander og potteplante strøede potteskår, plante og våd jord ud over gulvtæppet. Stationsforstanderen kom først hjem næste dag, og jeg var ikke så lidt spændt på, hvordan modtagelsen da ville blive. Til min forbavselse mødte stationsforstanderen mig med et smil og et glædeligt nytår, hvorefter han udtrykte sin glæde over, at jeg ikke var kommet noget til, for stenen kunne jo have ramt og såret mig. Om den knaldede rude og den væltede potteplante ikke et ord – assistent Hansen havde fremstillet sagen således, at det var et lykkeligt træf, at jeg ikke var blevet ramt. Det var to herlige mennesker.

Københavns Godsbanegaard

I november 1911 kom jeg til Københavns Godsbanegård og gjorde tjeneste i ekspedition U, hvor godsinspektør Martin Buch regerede. Han var en kendt skikkelse over det ganske land, forstander for jernbaneskolen, og en af de dygtigste og myndigste chefer. Jeg har truffet, så det var ikke nogen dårlig forberedelse til eksamen og forudgående jernbaneskole.

Det var en blandet skare, Martin Buch herskede over, nogle unge elver, medhjælpere og assistenter, og en del ældre, hvoraf nogle næppe var i denne ekspedition af egen fri vilje. Men der herskede gode forhold og godt kammeratskab. Alle vi unge havde hver sin strækning at passe med bogføring af udgåede fragtbreve, og tjenesten for os var i tiden 8–12 og 16–20. Tiden 12–16 måtte vi dele med to timers middagsvagt nogle dage i ugen, ligesom vi måtte enes om at tage slutvagt efter kl. 20, da der altid kom vognladningsgods fra havnen eller fra Amagerbanen efter sluttid. Tiden om formiddagen var den roligste og blev anvendt til opsummering, rettelsesblade, indretning af hæfter m.v. Men i tiden 16–20 blev der »tjæret« fragtbreve, og det var stabler. Efterkrav og francoberegning blev foretaget af en ekspedition, medens fragtberegning skete ved de forskellige borde. Nogen rar tjenestetid var det jo ikke, men ingen kunne drømme om samlet tjeneste, ligesom 8-timers arbejdsdag ikke var indført. Om søndagen var der ikke så meget at lave for alle vi unge, men der var naturligvis sørget for, at træerne ikke voksede ind i himmelen, så vi blev skiftevis sendt til station 2 eller 3 for at sælge billetter.

En lille episode herfra kan jeg vist godt fortælle. Jeg var beordret til tjeneste på station 2 i bløtkontoret, og tjenesten lød 7–15 og 23–24. Det var første gang for mit vedkommende, men andre, der havde haft denne tur, sagde, at den time om aftenen var kun på papiret – den mødte man ikke til. Følgelig blev jeg også væk med det resultat, at der kom en indberetning fra Hovedbanegården, at assistanceturen 23–24 ikke var mødt. Nu syntes jeg jo nok, at det var lidt lumpent, når vitterligt ingen andre var mødt til denne time. Jeg rådførte mig med en af de ældre erfarne assistenter, der hurtigt kom til det resultat, at der var en ganske bestemt ting, man måtte lægge særlig mærke til ved den indberetning. Jeg har sikkert set spørgende ud, for han fortsatte: »Den er ikke journaliseret. De kan gøre to ting, besvare den, og så tage Deres påtale som et mandfolk, eller De kan lade være med at besvare den, og så se, hvad der sker.« Jeg valgte det sidste – og hørte aldrig mere til sagen. Klog mand er god at gæste.

Jernbaneskolen

Nu fulgte tiden på jernbaneskolen og eksamen. For at give mig tid til læsning benyttede Martin Buch mig ofte til hjælp ved udsendelse af lærebøger til nye elever, og så var jeg fritaget for tjeneste den dag. Jernbaneskolen var primitiv og enkel den gang, den var installeret på ilgodspakhuset ved Trommesalen, og fagene var nogenlunde som i dag. Som lærer i sikkerheds-tjeneste traf jeg assistent Tuxen fra min ekstraskrivertid, og Martin Buch var naturligvis lærer i godsekspektion, og man skal vist lede længe efter en lærer, der som Martin Buch formåede at gøre dette lidt tørre fag levende og interessant.

Tiden på jernbaneskolen skabte ganske naturligt bekendtskaber og venskaber for hele livet, selv om vi efter eksamen spredtes over det ganske land, men enkelte var dog heldige nok til at kunne tjenestegøre i hinandens nærmeste opland, eksempelvis V. C. Rasmussen, der endte som stationsforstander på Østerport, og som jeg ikke blot i den egentlige jernbanetjeneste, men på mange områder havde et udmærket samarbejde med, og som jeg havde og stadig har et venskab med.

Eksamen dengang blev ikke holdt på skolen – det var der slet ikke plads til – men rundt om i landet på hoteller, således var jeg til skriftlig eksamen i Nyborg og til mundtlig eksamen i Vejle.

Vi var en lille klike, der – desværre – fandt det morsomt at spille billard efter skoletid, men det var jo ikke noget fag ved eksamensbordet, så karaktererne har jo nok lidt en del derved. Men bestod gjorde jeg da, men Martin Buch udtalte en smule skuffelse over resultatet.

Jeg kom tilbage til Godsbanegården efter endt eksamen, kom atter i ekspeditionen for udgået gods, og blev udnævnt til medhjælper 1. januar 1912. Jeg fik en fin uniform, skyndte mig til fotografen, og jeg har endnu et billede af en lang tynd dreng med en lige opstående flip på et par tommers højde – det var mode dengang.

Kvistgaard 1912

Nu var der imidlertid sket det, at min fader på grund af sygdom måtte tage sin afsked – han døde i slutningen af 1912 – og jeg måtte klare mig selv økonomisk, og så var København jo ikke den billigste by at leve i. Jeg fik en bytning i stand og kom til Kvistgård den 1. september 1912, hvor lønnen ganske vist var den samme, men der var billigere at leve, ikke så mange fristelser og endelig fik assistenten og jeg som vederlag for postarbejde lov til at dele sportelkassen, hvori indgik beløbene for salg af køreplaner og fragtbreve. Mange gange sidst på måneden måtte assistenten og jeg – han var gift og lige så fattig som jeg – ty til denne kasses magre indhold.

Stationsforstanderen var Th. Christensen – kaldet »Theobald« – og assistenten var J. P. Jensen – kaldet »Røgmanden« – sidstnævnte traf jeg senere i Togkontoret. Stationsforstanderen havde fast morgenvagt, vi andre to delte resten af vagten fra 10 til slut, et par dage om ugen til klokken 2, ellers til klokken 23. Jeg boede på et tjenesteværelse på pakhuset – stadig for 3 kroner om måneden – og kom i kost på den nærliggende Kvistgård Hovedgård – og jeg husker endnu den faste søndagsmiddag bestående af hestehakkebøffer. Men nu var jeg stationsbestyrer, og jeg var stolt, når jeg i min nye uniform og med rødt bånd om huen tog imod og afsendte tog.

Straks efter min tiltrædelse i Kvistgård blev jeg beordret til indøvelse i togtjeneste – lidt sent, syntes jeg jo nok, da jeg havde eksamen og var udnævnt til medhjælper – og jeg kom i lære hos togfører Villert, tidligere oversergent – rolig og myndig, og der stod respekt om ham blandt det kørende personale, mere end det normalt er tilfældet i dag. Vi kørte på Nord- og Sydbanen, og jeg husker en dag vi holdt på Masnedø og skulle have en større forsamling polske landarbejdere med nordpå. Det tog en evig tid for de hundrede af mænd og kvinder med store bylter at komme fra borde og komme på plads i toget, og det blev langt over afgangstid. På de tider var det togføreren, der skulle give forslag til krydsningsforlægning, og medens jeg havde travlt med at få polakkerne ind i toget og dørene lukket, kom Villert og sagde alvorligt:

»Ja, medhjælper Lyng, jeg går ud fra, at De har givet forslag til forlægningen af krydsning med tog X.« Det havde jeg selvfølgelig ikke ofret en tanke, men nu sagde Villert: »Jeg har gjort det.« Og så smilte han venligt, og det er den slags og den måde at gøre det på der bevirker, at man ikke glemmer det

næste gang. Når vi kom med et godstog sydfra over Frederiksberg til Godsbanen, sagde Villert efter afgangen fra Roskilde: »Ja, vi sætter altså 12 vogne plus en medhjælper på Frederiksberg.« Han kendte min bopæl i nærheden af stationen.

Overkammerherren

Jeg vendte tilbage til Kvistgård, hvor livet gik sin stille og rolige gang. Blandt de faste beboere i oplandet var en meget fornem familie, overkammerherre Oxholm, der ikke desto mindre boede i en villa, der hed »Teltet«. Overkammerherren rejste meget, kom altid ind på kontoret og talte muntert og venligt med os allesammen. Han fejrede en eller anden stor fest, en rund fødselsdag eller lignende, og der kom dynger af telegrammer, så postkontoret i Helsingør hurtigt opgav at telegrafere, men sendte dynger med hvert tog. Oxholm havde bedt os samle dem til næste dag, dog ville han gerne have telegrammer fra kongelige personer telefoneret op, så han kunne takke telegrafisk med det samme. Og der kom mange kongelige hilsner på mange sprog, bl.a. fra London, Berlin og Sct. Petersborg, og om aftenen åndede vi lettet op efter en meget travl dag.

Samme overkammerherre havde en gammel tjener, der hver aften kl. 19 kom og hentede post, og da der samtidig var togkrydsning og stor mælkeindlæsning, var alle – også portorerne – travlt optaget. Men tjeneren var fra gammel tid vant til at få en kasket på og fungere som kontrolbetjent – der var stationskontrol overalt på Nord- og Kystbanen dengang. Kom overkammerherren selv hjem med dette tog, afleverede han ærbødigt og smilende sin billet til tjeneren. Var tjeneren en enkelt gang ikke efter post ved dette tog, var billetkontrollen så som så.

Sporskiftelygten i Kvistgaard

Forinden jeg forlader erindringer fra Kvistgård, må jeg fortælle om et uheld – man kan måske sige optræk til ulykke – som jeg var impliceret i, og som indbragte mig min første – og eneste – påtale i min jernbanetid – en bøde på een krone. Det var en vintermorgen, det havde sneet stærkt om natten, da jeg mødte til morgenvagt mellem 5 og 6. Sammen med mig mødte gamle portør Nicolajsen og en nyantaget stationsarbejder som erstatning for en portør. Der skulle skiftes spor og tændes lygter i begge ender af stationen, Nicolajsen gik mod syd og stations-

arbejderen for første gang mod nord. Første tog fra nord meldte fra Snekkersten, jeg efterså togvejen, de to sporskiftelygter mod nord viste ret spor. Begge sporskifter aflåstes ved samme håndtag, det ene var indgangssporskiftet, det andet førte til et blindspor, der endte i en drejeskive, der aldrig havde været brugt. Da jeg kom ind i signalhuset, kunne jeg imidlertid ikke aflåse, og følgelig heller ikke sætte signal. Toget holdt imidlertid uden for, og Nicolajsen og jeg drøftede, hvad grunden mulig kunne være, når sporene stod ret, og vi blev enige om, at det måtte være sneen, der havde låst trådtrækket et eller andet sted. Efter at vi begge endnu en gang fra perronen havde set lygterne vise ret togvej, fik Nicolajsen besked på at rangere toget ind. Jeg stod på perronen og iagttog togets indrangering og ser pludselig, at toget drejer af til venstre ad det blinde spor med drejeskiven. Jeg løb som en gal derned og konstaterede, at lokomotivet var standset på drejeskiven umiddelbart før stationsforstanderens have. Men jeg løb videre for at se på den famøse sporskiftelygte, der havde vist ret togvej, og til min forbavelse gjorde den det stadig, trods sporets stilling til vigespor. Nu kom lokomotivføreren gående, han var ikke spor venlig, hvad jeg dog ikke bebrejdede ham, og sammen med ham konstaterede vi nu årsagen til misvisningen. Som bekendt anbringes disse lygter ved hjælp af to »ben«, der stikkes ned i to huller i opstanderen, og det viste sig nu, at kun det ene »ben« var gået på plads i sit hul, det andet var gået ved siden af og stak nu uden for. At stationsarbejderen også havde skiftet sporskiftet skyldtes hans ukendskab, det var første gang, han var i denne tur. I syd, hvor han havde været en morgen for at skifte der, var der to sporskifter at omstille, og så troede han også, at det var sådan i nord. Og det var ravende mørkt, så han kunne ikke se, at det var et spor til drejeskiven. Lokomotivføreren blev lidt mere rar, vi rangerede tilbage og fik toget sendt videre med få minutters forsinkelse. Men nu kom jo rapporteringen og forklaringen, og der var nogenlunde enighed om, at det kunne være lidt vanskeligt at forklare skriftligt, og stationstorstanderen mente, at jeg hellere måtte tage ind og forklare sagen mundtligt. Jeg stillede i Kredsen, som det hed, med bange anelser, talte først med assistent Raffenberg, der fulgte med mig ind til trafikbestyrer Skovsted. Begge så lidt tvivlende på mig efter min forklaring om lygten, men jeg havde jo sikret mig vidner. Resultatet blev en undersøgelse og prøve på stedet, og et par dage efter kom trafikinspektoren – det var så vidt jeg husker Harboe – for at se på sagen. Vi hængte lygten op med det ene ben i hullet, det andet udenfor, foretog en omstilling af sporskiftet – og konstaterede en svingning af lygten på en halv cirkel, og misvisningen var fastslået. Jeg forholdt mig ganske rolig, sagde ikke et ord, men tog en dyb indånding. Sagen forløb nu ganske traditionelt med en afgørelse

fra kredsen i en skrivelse, hvori det bebrejdedes mig, at jeg ikke i min ordre til portør Nicolajsen om indrangering udtrykkeligt havde instrueret ham om at efterse sporskiftetungernes stilling, inden han foretog rangeringen, og i tilgift var der altså en bøde på en krone. Nicolajsen fik en lignende bøde, fordi han ikke havde set efter af sig selv, stationsarbejderen fik ingenting. Vi syntes allesammen at afgørelsen var retfærdig, og i min senere gerning som trafikinspektør med masser af afhøringer i uheldsager har jeg altid indskærpet, at stationsbestyreren har det første ansvar. Stationsarbejderen, der nu er død, endte iøvrigt som mangeårig togfører i Helsingør, og vi har senere haft lejlighed til at opfriske episoden med lygten i Kvistgård.

Østerbro station 1914

Da jeg havde været to år i Kvistgård, syntes jeg det var nok, søgte og fik forflyttelse til Østerbro – det hed stationen dengang. Jeg kom dertil 1/8 1914, samme dag som Verdenskrig nr. 1 brød ud. Jeg kom igen på godsekspedition, i første omgang til 1. juni 1915, da jeg blev soldat, og senere igen efter militærtjenesten. Krigen satte hurtigt sit præg på arbejdet på godsekspeditionen – en voldsom export satte ind, det var lige fra gullasch til drejebænke og fedt, og det meste gik til Finland via Haparanda, også en del til Tyskland. Godsekspeditøren hed Bentzen, souschefen hed også Bentzen, og blev kaldt »Sokrates«, og et par unge, Olsen, som jeg havde truffet i Vedbæk, og Germundsson, der sluttede som trafikinspektør ved rutebilerne i Odense, blev mine gode venner, vi startede en l'hombreklub, der foruden os bestod af 3 andre, Jeppesen, der endte som trafikinspektør i transportagenturet Sylvest, der endte som stationsforstander i Vanløse, og endelig Neergaard, kaldet »Jonas«, der gik af som overtrafikinspektør i Generaldirektoratet. Klubben eksisterer endnu med to oprindelige medlemmer, »Jonas« og undertegnede, og vi har sidst suppleret med Holm, der sluttede som stationsforstander på Frederiksberg.

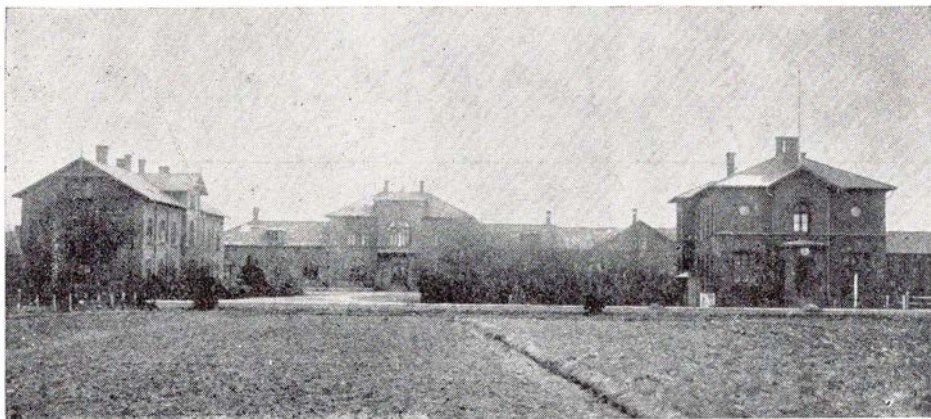
Soldatertiden 1915

1. juni 1915 blev jeg indkaldt som soldat ved infanteriets 17. bataillon, der nok hørte hjemme i København, men jeg kom på rekruttskole i Århus, og efter afslutningen blev jeg overført til mit kompagni i København på – Sølvgedes kaserne, hvor jeg altså har boet for den blev kontor for DSB. I november blev vi indkvarteret hos landmænd på Amager, vi gravede skyttegrave, aflæssede grus fra jernbanevogne på Tømmerup station, og til sidst fik jeg »tjans« som telegrafvagt på Kongelundsfortet, der den gang var under bygning. Fra telegrafhytten »morsede« vi med en kanonbåd, der hver aften kom og lagde sig ude i renden, og vi rapporterede besked til sydfrontkommandoen. Når jeg ikke havde vagt, opholdt jeg mig på Kongelundskroen, hvor værten, der også var indkaldt som husar, havde maget det så, at han var indkvarteret på kroen hos sig selv. Jeg så ham aldrig i anden mundering og ved andet arbejde end i husarbukser og gymnastiksko med en bakke bajere i hånden.

Den 30. november blev der telefoneret fra sydfrontkommandoen til kroen efter mig – de vidste nok, hvor jeg var at finde – og jeg fik besked på at møde straks, da jeg skulle hjemsendes. Alle de andre måtte ligge inde i 1-1½ år i sikringsstyrken, medens jeg slap med 6 måneder, men det kostede mig en omgang ol til alle i kroen inden jeg slap.

Vedsted

Dagen efter meldte jeg mig på Østerbro, hvor jeg fik ordre til at melde mig i 2. trafikreds i Fredericia, hvor jeg fik ordre til at gøre tjeneste i Vedsted, der dengang var grænsestation, og jeg var der i to måneder, for derefter at vende tilbage til Østerbro. Denne eskapade til 2. kreds er ikke noteret i mine personalakter, der er det mystiske ved det, at jeg ved en fejltagelse fik diæter for de to måneder, medens jeg i virkeligheden var fast stationeret i Vedsted efter endt militærtjeneste. Stationsforstanderen var Høgdahl, senere i Haderslev og Frederikssund, og en assistent og jeg delte døgnvagten med Høgdahl. Jeg tog nattevagten hver nat i de to måneder fra 10 aften til 7 morgen, hvad jeg fandt helt i sin orden, da jeg var ungarl og assistenten var nygift. Det var iøvrigt en let nattevagt – jeg sendte sidste tog afsted til Ribe lidt over kl. 22, og næste tog kom kl. 6 morgen fra Bramminge. Der var også en portør på nattevagt, og vi skulle altså bare vagte på grund af krigen og melde hver morgen,



Vedsted station, (i midten)
t. v. tolfunktionsbølg - t. h. todkammer

om der var sket noget. I mine to måneders vagt lød meldingen altid: »Intet passeret«, men bortset fra det, så skete der en hel del, som det vil føre for vidt at komme ind på. Det var jo krigstid, tyske soldater gik vagt på den tyske ende af perronen, men iført uniform kunne vi passere, og en nat om ugen gik jeg over på den tyske station og afkonfererede min liste over overtagne og tilbageleverede godsvogne med den tyske kollegas notat – det var så rart, for så kom der ingen bemærkninger fra vognafregningskontoret.

Det kneb også på den korte tid at komme ind i de forskellige små »julelege«, der blev opført, som f.eks. da den tyske stationsforstander en aften kom ind på kontoret efter en tur til Ribe, og under en masse venlig snak lagde en pakke på kanten af skrivebordet. Han sagde pænt farvel og vandrede af uden at tage sin pakke med, og hvis ikke vor portør havde sparket mig mildt over skinnebenet og rystet på hovedet, så havde jeg sikkert sagt noget om den efterladte pakke. Lidt efter kom en tysk portør – brav sønderjyde med ægte vestjysk dialekt – han snakkede op om de godsvogne, han skulle notere op, sagde pludselig farvel, og min tro om han ikke uden at vi havde set nærmere til det havde fået pakken op under sin slængkappe, som tyskerne brugte den gang. Herregud, vi havde jo mad nok, det havde de andre ikke, og det par kilo margarine, sukker m.m. var dem vel undt, men altså tolderne kunne ikke lide det.

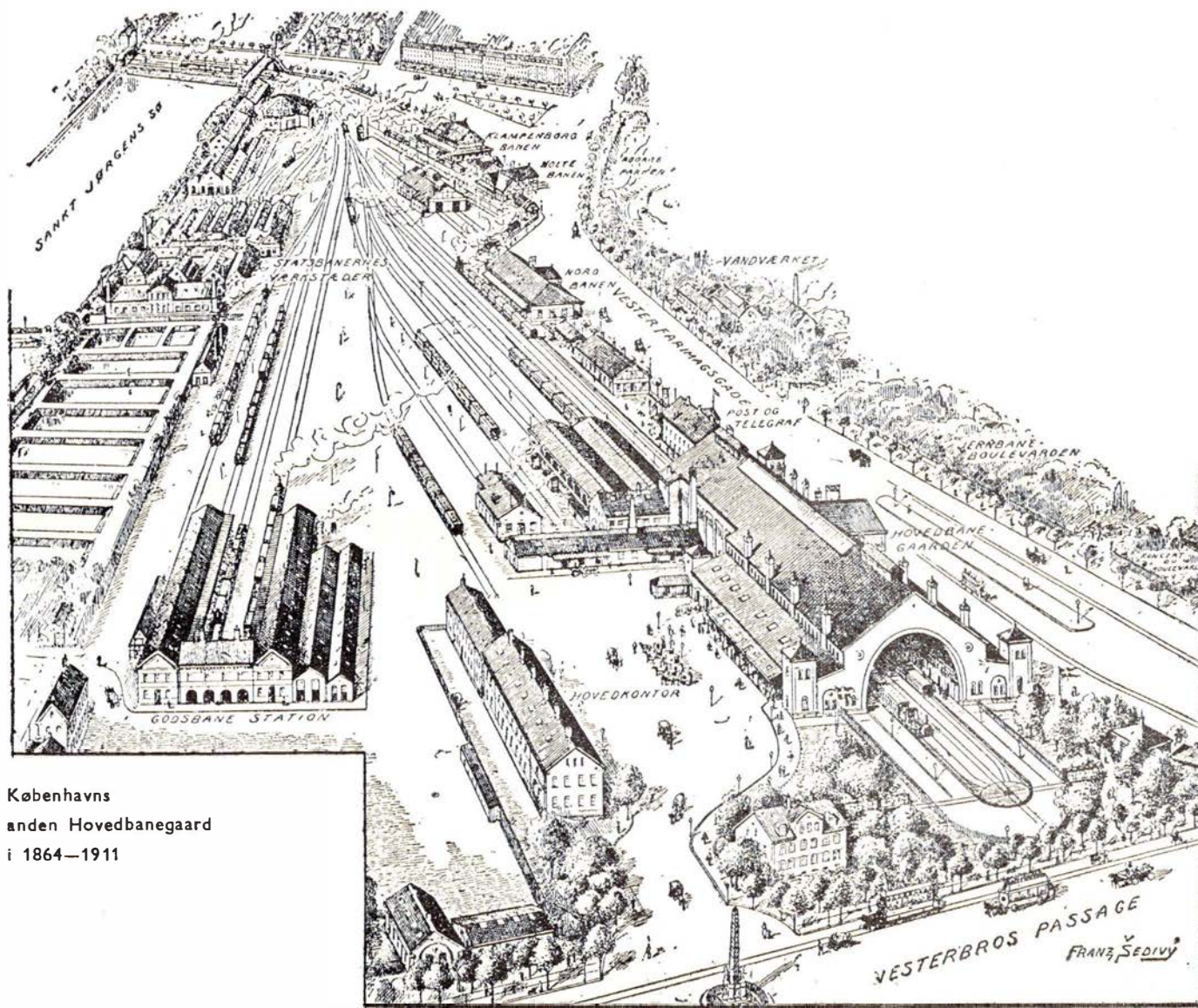
Juleaften 1915

Juleaften kom – jeg spiste gæstesteg og æblekage hos »Anders Peter« på Egebæk kro, hvor jeg boede og spiste, og kl. 20 vandrede jeg på stationen, så også assistenten kunne få lidt ud af juleaften. Toggangen var slut, og man kunne bare sidde og kigge og læse julehæfter. Men pludselig træder stationsforstander Ehlers fra den tyske side ind ad døren og spørger, om jeg ikke mener at kunne komme over og drikke et juleglas med dem. Portøren kunne telegrafere, og jeg spurgte nu ham, om han ville være alene lidt og straks kalde på mig, hvis der skete noget. Og så gik jeg med Ehlers og fejrede en time jul sammen med tyske kolleger, toldere og pasbetjente, og naturligvis også de tyske soldater, der alle var ældre landstorksfolk, der aldrig havde så meget som lugtet krudt. Der var pyntet og tændt juletræ, de havde fået sendt gaver og julegodter, og vi sang julesange som hjemme. En time efter var jeg atter på min station efter en hel ny oplevelse.

Cirkus Bech-Olsen

Krigen fortsatte, jeg vendte tilbage til Østerbro, hvor cksporten af »Gullash« ikke var mindsket, men en dag kom der også en vognladning cirkusheste fra Stockholm til Bech-Olsen, der den gang havde cirkus. Bech-Olsen pressede på for at komme af sted med sine heste, og jeg opkrævede den beregnede fragt. Ca. 3 måneder efter kom der en antegnelse – der var opkrævet 30 kr. for lidt, vognen havde en større bundflade, eller noget i den retning, men altså 30 kr. skulle tilsvares. Jeg anede ikke, hvor Bech-Olsen befandt sig nu, ingen andre vidste det, og i min nød gik jeg til godsekspeditionen og beklagede, at jeg ikke var i stand til at skaffe de 30 kr. Og hvad svarede så godsekspeditionen den unge medhjælper med 60 kr. om måneden i lon? At det kunne han skam ikke gøre noget ved – jeg havde bare at betale, når det var min fejl. Det gjorde jeg så, stiftede lidt gæld, kom dog ud af det, men gemte omhyggeligt min regning til Bech-Olsen.

En skønne dag var han igen i Danmark med sit cirkus, men ved billetsalget udenfor stod skattevæsenet og Kongens Foged og tomte kassen hver aften, og jeg fik kun en kold skulder og afslag fra disse høje herrer, da jeg kom frem med min beskedne regning på 30 kr. Jeg opsøgte Bech-Olsen på hans bopæl,



Københavns
anden Hovedbanegaard
i 1864–1911

et kvistkammer i en af Vesterbros sidegader, han anerkendte og var villig til at betale – når han igen kom til penge, for i øjeblikket ejede han ikke fem flade ører.

Der gik lang tid, men en skønne dag kom atter en sending cirkusheste til Bech-Olsen, og jeg satte mig ved udleveringsruden, for det fragtbrev skulle jeg udlevere. Jeg så Bech-Olsen komme kørende i karet ned ad rampen til godsekspeditionen, og flot var han i tøjet, da han trådte hen til ruden og indløste sit fragtbrev. Og nu rakte jeg min lille beskedne regning frem og mindede ham om gælden. »Dod og pine,« sagde han, »det var da godt De huskede mig på det, selvfølgelig skal De have Deres penge,« og ud fra en nu vespækket tegnebog kom 3 ti-kronesedler. Selvfølgelig kunne jeg ikke afholde mig fra at fortælle godsekspeditionen, at nu var det endelig lykkedes for mig at få mine 30 kr. hos Bech-Olsen. Han så ganske uforstående ud, lod i hvert fald som om han aldeles ikke huskede den historie. Men det gør altså jeg, og jeg husker også godsekspeditionen, og når jeg senere hen i min tilværelse oplever, hvordan tjenestemænd får godtgjort ethvert tab ved billetsalg eller godsudlevering, så kan jeg ikke lade være at tænke på mit besvær med de 30 kr., og jeg sender samtidig godsekspeditionen en ikke venlig tanke.

Igen i Hillerød

Efter to års tjeneste blev jeg forflyttet til Hillerød, hvor jeg som yngste mand blev stationsafløser. Atter befandt jeg mig godt på denne station, hvor jeg startede min jernbanetid, fik gode venner også uden for jernbanekredse, og hyggede mig ved en L'Hombre med en jævnaldrende fra Gribskovbanen, der endnu er stationsforstander i Kagerup, samt en assistent fra Frederiksværkbanen, der for nylig er gået af som kontorchef ved denne bane.

Nørrebro

1. januar 1918 blev jeg udnævnt til assistent med en årsløn på 1470 kr., det havde altså varet 9 år at komme så vidt. Jeg var imidlertid blevet forlovet med den pige, der i dag er min hustru. Hun havde sit hjem i København, hvorfor jeg gerne ville derind, søgte til Nørrebro 1/8 1918, og fik også her tjeneste på godsekspeditionen.

Her tjenestegjorde jeg som en slags sekretær, havde reklama-

tionssager og tjenestefordelingssager, og det sidste gav mig en del hovedbrud, da ugentlig fridag og 8 timers arbejdsdag blev lovfæstet på den tid. Godsekspeditionen hed Starcke, en gammel gnavpotte til ungarl, men vi kom ret godt ud af det med hinanden. Han var altid morgengnaven, og vi kunne mærke graden af hans humør, når han kom om morgenen og knaldede med døren og larmede med skrivebordsskufferne. Han forstod ikke ret meget af alt det nye med den megen frihed, ville ikke selv have fridag en gang om ugen. En dag kom hans husbestyrerinde, frk. Crone, og bad mig komme ind på Starckes kontor, hun ville gerne spørge mig om noget. Hun ville vide lidt om disse nye regler, om det dog ikke også gjaldt for godsekspeditionen dette her med ugentlig fridag. Starckes skulende blik sagde mig tydeligt, hvad han ønskede jeg skulle svare, men naturligvis sagde jeg sandheden, at reglerne selvfølgelig også gjaldt godsekspeditionen. Hun gav mig et stort smil og tilføjede, idet hun så hen på Starcke:

»Ja, men det var da dejligt, så kan vi da godt komme ud og se tjørnene blomstre på Eremitagesletten.«

Jeg anså min audiens for endt og skyndte mig ind til mig selv, og jeg mærkede ikke nogen surhed fra Starcke udover det almindelige.

Nørrebro station i 1918 var både hyggelig og mindre hyggelig. Der var et udmærket forhold personalet imellem på kontoret, for så vidt også på pakhus, men det hændte dog, at der blandt de nyantagne ekstraarbejdere slap et par »rødder« imellem. Pakhusmesteren havde dog sin særlige facon – lidt håndfast – at ordne problemerne på, og så forsvandt rødderne til anden arbejdsplads.

Gamle klude og lopper

Blandt ekspeditionens kunder var et særligt klientel, kludesamlerne. Der var vældig hause i gamle klude den gang efter krigen, for der kom daglig fra provinsen mange sække med klude, uldne, der var dyre, og linnede, der ikke var i så høj pris. Forsvandt en sæk undervejs, og der kom erstatningskrav, var det *altid* uldne klude til højeste pris, og det kunne naturligvis være rigtigt, selv om man kunne have sin tvivl. Der skulle også ved udleveringen passes nøje på, at modtageren ikke fik lejlighed til at snuppe en forkert sæk, og da altid en med uldne klude. Iøvrigt var alle disse kludesække fyldt med lopper, der sprang livligt omkring, så vi på kontoret kom kun på pakhuset, når det var strengt påkrævet, og det var en stående vittighed, når en sæk manglede, at den havde lopperne taget.

I. distrikt 1919

Efter disse mine 10 år ved jernbanen skulle min almene uddannelse være endt, og jeg så mig lidt om efter et sted, hvor jeg kunne slå mig ned for længere tid. At det skulle være i København var jeg ikke i tvivl om. Af min ven Olsen fik jeg et praj om administrationstjeneste, altså i Distriktet, og jeg så en chance i at komme dertil med fast tjenestetid og interessant arbejde. Jeg søgte og kom den 10/12 1919 – altså på min 27-årige fødselsdag – til 1. Distrikts Trafiktjeneste, hvor jeg begyndte hos fuldmægtig Hansted i Køreplan- og Togforstærkningskontoret.

Hvormange vi var om det den gang? Ja, køreplanen var M. E. Jensen, senere overtrafikinspektør, og undertegnede, togforstærkningen var Hugo Nielsen, og chef var altså Hansted, så det blev 4 – fire – mand i alt. Hansted havde kontor der, hvor nu »Dorte« sidder, vi andre 3 sad i samme kontor i kvistetagen, der senere blev bibliotek, nu atter kontorer. Trafikbestyreren og Togkontoret var i de nuværende lokaler – det var Ziemann, der var trafikbestyrer. Togkontoret sorterede under 1. og 2. trafiksektion, 1. sektion med kontor i nuværende oplysningskontor, 2. trafiksektion havde kontor i kvistetagen. Der var en 3. trafiksektion med kontor i Roskilde. De 3 trafikinspektører var dengang Arn. Jensen, Langkilde Larsen og Goelé.

Her arbejdede jeg nu i 10 år – lærte at lave køreplaner, særtogsplaner, juleplaner, sommerferieplaner, togplaner o.s.v. Den eneste afbrydelse var 30 dages soldatertjeneste, der var af så særpræget art, at jeg nok må fortælle lidt herom.

Genindkaldelse 1929

Som før nævnt blev jeg i 1915 hjemsendt efter 6 måneders soldatertid, medens mine soldaterkammerater under hele krigen blev indkaldt i sikringsstyrken i flere perioder. Jeg må beundre den orden, militæret havde i sine sager, for en eller anden må have opdaget, at her var en enkelt mand, der manglede 30 dage i at have aftjent sin lovmæssige værnepligt. Jeg blev indkaldt til møde på Solvgades kaserne en bestemt dag, iøvrigt en søndag, kl. 12. Præcis på slaget 12 var jeg i gården, hvor alt åndede fred og ro, ikke et menneske at se. Klokkeren blev 12.15 – der skete intet. Nu mente jeg, at tiden var inde, til at jeg måtte foretage mig et eller andet, men hvad? Jeg kom i tanker om, at vores stabssergent i 1915 havde haft bolig på kasernen, og jeg besluttede at gøre et forsøg på at finde ham. Det lykkedes virkelig

også efter mange og lange vandringer ad skumle gange at finde en dør med skiltet: Hansen, Stabssergent, og da jeg bankede på med de reglementerede 3 slag på døren, lød en kommandostemme: »Kom ind.« og jeg trådte lige ind i en dagligstue, hvor »Staben« sad i sofaen med lang pibe og i hjemmejakke. Jeg foretrak at lade ham spille ud, hvad han også straks gjorde med ordene: »Nå, er det Lynges, ja, jeg tænkte s'gu nok, De fandt på at komme herop.«

Jeg fik nu, siddende i sofaen, og efter med tilladelse at have tændt min slagpipe, underretning om min 30 dages løbebane. Mit kompagni havde ingen soldater inde dette år, der var jo fred og kun rekrutter hver andet år. Der havde været stor diskussion om, hvad man skulle stille op med denne ene mand, nogle ville have mig overført til et andet kompagni, der havde rekrutter, men obersten, der åbenbart var en fornuftig mand, afgjorde sagen derhen, at jeg skulle blive med mit kompagni og forrette tjeneste på kontoret, hvor der måtte være nok at lave for en kontormand. Det lykkedes mig dog ikke i løbet af de 30 dage at trænge til bunds i, hvori dette arbejde bestod.

Vi snakkede hyggeligt sammen, Hansen og jeg, og der opnåedes fuld enighed om følgende ordning:

Først kunne jeg gå hjem – det var jo søndag – og komme igen om mandagen. Jeg kunne bo hjemme, hvis jeg ønskede det, og det gjorde jeg, uden dog at opnå nogen godtgørelse for den kost, som jeg altså ikke fik. Det ordnedes på den måde, at jeg af »Staben« fik nattegn hver aften på ubestemt tid, og så kunne jeg jo møde på kontoret hver dag, dog ikke før klokken 9–10. Lukketiden for kontoret var ikke tidsbestemt, men såsnart bataillonsbefalingen kom – den stod der aldrig noget i, som vedkom os – gik vi hjem omkring kl. 12–13.

Jeg havde ikke siddet mange dage på kontoret og kedet mig, da jeg fandt på at kigge i et arkivskab, hvor alting flød i et rædsomt rod. Blandt mange sjove ting fandt jeg 4 eksemplarer af »Jernbanetransportreglement for hæren«, og i en pæn bunke fandt jeg efterhånden frem til 4 eksemplarer af en halv snes tillæg og rettelser, der igennem årene var udsendt. Med iver kastede jeg mig over rettelse af de 4 reglementer, og det gik der flere dage med, og da jeg var færdig, måtte Hansen indrømme, at nu havde 17. bataillon, 4. kompagni, det fineste og bedst rettede »Jernbanetransportreglement for hæren« i hele den danske hær.

Generaldirektoratet 1932

Jeg vendte tilbage til 1. distrikts trafik tjeneste, men i 1932 blev jeg uansøgt forflyttet til generaldirektoratets trafik kontor. Generaldirektør var Knutzen, og han var startet med en plan om overtagelse af bilruter, og jeg blev sat til at registrere alle bestående bilruter og deres koncessioner og særlig udpege de ruter, der konkurrerede med DSB. Det var et helt nyt felt at arbejde med, men allerede i 1933 kom generaldirektørens dekret om afskedigelse af de 65-årige, og det gav jo unægteligt luft for en del avancementer. Pladsen som leder i mit tidligere kontor i distriktet blev ledig, da Hansted blev stationsforstander i Tåstrup, men samtidig blev en trafik kontorllørplads normeret som leder i rutebilkontoret i generaldirektoratet, altså det arbejde, som jeg sad med. Jeg søgte begge stillinger, og da jeg under mit besøg hos trafikchefen blev spurgt, hvad jeg helst ville, var jeg dristig nok til at sige, at jeg helst ville tilbage til distriktet – og det kom jeg altså ved min første kongelige udnævnelse til trafikkontrollør i mit gamle kontor.

Trafikkontrollør 1933

Det første jeg kastede mig over var køreplanen, og ved et godt og intimt samarbejde med trafikinspektør M. E. Jensen og og maskiningeniør Sørensen – kaldet »Spejderen« – fik vi udarbejdet en ny køreplan med stærkt fremskyndede tider for så godt som alle tog. Motoriseringen var just i sin vorden, og jeg var meget spændt på, om den nye hurtige plan kunne holde – og det kunne den. Og så blev den første S-bane åbnet i 1934 med strækningen København–Klampenborg, Frederiksberg–Hellerup og København–Valby, og i 1936 kom strækningen København–Holte.

I 1937 blev lederen i togkontoret, trafikkontrollør Roosen udnævnt til overtrafikkontrollør på Østerport, senere stationsforstander i Holte, og distriktschefen ønskede, at jeg skulle overtage stillingen som leder i togkontoret, og jeg flyttede altså dertil den 1/3 1937. Her skulle jeg komme til at arbejde i 8 år, atter med nye problemer, men mit intime kendskab til køreplanen gjorde det let for mig at komme ind i arbejdet i togkontoret.

Trafikinspektør af 2. grad 1938

Allerede i 1938 blev stillingen i togkontoret opnormeret til trafikinspektør af 2. grad, og jeg fungerede også som stedfor-

træder for trafikbestyreren, det var Haarløv. Jeg fik et udmærket forhold til pressen, som var glad for i togkontoret at kunne få ærlig og redelig besked om særlige forhold, som de ønskede at kommentere. Men 5 af de 8 år i togkontoret faldt i krigs- og besættelsestid, så det blev den mest hektiske tid af min jernbanegering. Men besættelsestiden – ja, hvis jeg skulle fortælle om den tid, så tror jeg nok, at det blev til en særlig roman, så jeg vil undlade at komme dybere ind på dette afsnit.

Besættelsestiden

Men lad mig lige nævne, at jeg den 9. april 1940, da jeg mødte omkring klokken 4–5 morgen, straks lod togkontoret indrette en bog, hvori skulle indføres alle meldinger og ordrer, som vedrørte de særlige forhold, og ved krigens slutning var det blevet til 7 tykke bind, der naturligvis beror i togkontorets arkiv til nærmere studium. Endvidere førte jeg en »krigsdagbog« fra 5/9 39 til 9/4 40, der væsentlig handler om den meget strenge vinter med isfyldt Storebælt og Kattegat, og lange perioder med trafikaflysning. Dagbogen slutter med dagen 9. april 1940 med ordene: »I dag til morgen blev Danmark besat af tyske tropper. Hermed slutter dagbogen«.

Men om disse år blot dette. Det var en daglig omlægning af trafikken, miner i Storebælt, så ingen overførsel fandt sted, det samme i Kattegat, så Kalundborg-overfarten måtte indstille, aflysning af tog, tillysning af andre tog, tyske militærtransporter, et utal af henvendelser fra tysk side, og dertil endelig mørklægning, flyvervarsling, luftalarm, standsning af tog og rangering, kort sagt, intet var mere hvad man kalder blot nogenlunde regelmæssigt. Senere under besættelsen kom sabotagen med afbrydelse af jernbanestrækninger og omdirigering ad andre ruter. Et enkelt lyspunkt var, at der snart efter besættelsen blev sendt tyske jernbanemænd herop – »Verkehrsinspektorer«, som dannede et transportkommandantur, og det var fornuftige jernbanemænd, der godt kunne forstå en besked fra os, at et eller andet ikke kunne lade sig gøre. Og alle henvendelser fra værnemagten skulle gå igennem dette organ, og aldrig til os direkte.

Trafikinspektør 1945

Jeg er nået til 1/2 1945, hvor trafikinspektør Gether i I. tilsynsområde blev tvunget til at tage afsked på grund af generaldirektør Knutzens fastsatte lave aldersgrænse. Som det kendes,

førte det til retssag, der dog ikke medførte nogen ændring for Gethers vedkommende, og jeg søgte og fik hans stilling. På et tidligere tidspunkt, da stillingen som trafikbestyrer var ledig, søgte jeg naturligvis også den, og da jeg under mit besøg i generaldirektoratet i den anledning blev mødt med en bemærkning fra generaldirektøren som:

»Vi troede ellers, at det var trafikinspektør Gethers plads, De gerne ville have,« så svarede jeg blot: »Ja tak« og var glad til, for det var just det, jeg mest ønskede.

Tilsynsførende trafikinspektør 1945–1962

Det var altså fra begyndelsen af 1945 til udgangen af 1962 jeg var chef for 1. tilsynsområde, en årrække på 18 år. Krigen og besættelsen var endnu i gang, da jeg begyndte, men for alle stod det klart, at det snart var forbi. Men om een lille oplevelse ude i marken – min første – må jeg berette. Jeg blev ringet op en nat fra togkontoret med melding om, at et tysk militærtog med lufttorpedoer på vej mod Måløv var saboteret i Herlev, vognene var væltede og torpedoerne, der dog ikke var ladet, lå spredt i terrænet, sporet var spærret og al trafik på strækningen indstillet. Jeg tog afsted derover, og det så farligt ud. Den eneste vogn, der stod på sporet, var mandskabsvognen, en godsvogn med et kakkelovnsrør stukket ud gennem en lem fra ovnen inde i vognen. I den åbne dør sad transportlederen med benene dinglende ud fra vognen og med en cigaret i munden, tilsyneladende temmelig upåvirket. Jeg sagde hvem jeg var, og vi talte derefter om planen for rydningen af strækningen og opsamling af torpedoerne, og jeg tilføjede, at det ville jo nok tage en dags tid. Det rorte ham ikke spor – han tilføjede, at han kom fra Graz, og at det var femte gang han var blevet saboteret – også han var sikkert klar over, at det gik mod afslutningen. Det eneste han forlangte var, at de rejsende, der skulle udveksles, ikke måtte passere for tæt på, men spadsere over marken i en stor bue uden om afsporsingsstedet. I løbet af dagen var sporet ryddet og toget på plads igen, og jeg tog hjem – nu var der jo blot tilbage at få toget kørt til Måløv.

Omkring ved midnat blev jeg ringet op igen, denne gang af stationsforstander Bennick i Herlev, der fortalte, at ved afgang fra Herlev var toget afsporet. Transportlederen syntes åbenbart, at nu gik spøgen for vidt, for Bennick sagde, at han blev truet med en revolver, og at han ville blive skudt, hvis toget nu ikke kom til Måløv, og hvad han nu ville gøre. Jeg spurgte ham, om tyskeren stod hos ham på kontoret, eller om han var låset inde, men ingen af delene var tilfældet. Så sagde jeg:

»Ja, Bennick, jeg ser kun een fornuftig udvej – forsvind så hurtigt De kan, og lad os ikke se Dem før krigen er forbi – det varer ikke ret længe.«

Det gjorde Bennick, toget kom til Måløv, og jeg vendte mig om på den anden side og sov videre. Det var min første opgave af særlig art i marken, men min spådom om krigens ophør gik i opfyldelse.

I min tid som leder i køreplanskontor, togkontor og tilsyn har jeg siddet i en række udvalg og deltaget i job og rejser, som ikke direkte kan henføres til pågældende stilling, men jeg tror, jeg til slut vil komme nærmere ind på dette område.

Om en tilsynsførende trafikinspektør har jeg i mine yngre dage hørt mange historier, hvordan telegrafene gik langs linien »insp. i toget«, om den trafikinspektør, som tog afsked, steg på toget og stod ud på den anden side, for lidt efter at vende tilbage, og andet lignende. Lad mig straks sige, at jeg nødigt ville være trafikinspektør på den måde, og jeg ved, at ingen af mine nuværende kolleger øst og vest for Storebælt ville drømme om at optræde sådan. Så hvis historierne er sande, så er der sket en glædelig mentalitetsændring. Trafikinspektøren er nok foresat for stations- og togpersonalet, men det skulle ikke være nødvendigt i vore dage at gribe til sådanne midler for at skabe fornøden respekt om stillingen.

En tilsynsførendes dagligliv

Livet som tilsynsførende trafikinspektør er ingenlunde stille-siddende. – Distriktschefen pålagde os ligefrem, at det var ude vort virkefelt lå. Men en del sager skulle dog skriftligt behandles, og i mit område med bl.a. de store københavnske stationer var der aldrig mangel på sager, og der blev absolut ikke færre efterhånden som årene gik. Men tiden i togene skulle også udnyttes, så det var nærmest normalt at proppe en »stak« sager i mappen og foretage en første gennemgang undervejs. Nogen fast tjenestetid kunne der ikke blive ud af det – man var til rådighed døgnet rundt, og ikke så sjældent måtte man rykke ud i aften- og nattetimerne. Men heldigvis kan alvorlige ulykker eller uheld i min tid tælles på få fingre.

Jeg erindrer en pinselørdag, hvor vi havde en togafsporing ved Mørdrup på grund af en lastbils påkørsel af bommen og sammenstød med toget, hvor dog ingen, ikke engang lastbilens fører kom noget til, men næppe var toget bragt på ret køl, og vi var på vej hjem med hjælpetoget, før der kom melding om, at et S-tog var kørt op bagi et andet S-tog på Dybbølsbro station.

Ingen rejsende var dræbt, men flere var kvæstet og bragt på hospitalet. Og så kom jo afhøring og rapportering, så det blev en travl pinse.

Også S-togsnedbrud med større eller mindre uregelmæssigheder i toggangen var naturligvis begivenheder, der bragte uorden i den daglige rutine, omend jeg mener, at der under hensyn til de mange tog og den intensive trafik var forbavsende få nedbrud, mest bestående af sporskifteauorden, motoruorden, sjældent af ledningsbrud. Til gengæld bevirkede de få ledningsbrud de længste stop i trafikken, som regel op til et par timer, og bagefter gik der lang tid, før trafikken kunne kaldes normal.

Jeg mindes også engang da et voldsomt skybrud stoppede kloaker og forårsagede oversvømmelser i en række underføringer og viadukter, bl.a. mellem Charlottenlund og Hellerup, hvor en række S-tog efterhånden fyldte alle spor, og var utjenstedygtige på grund af vandskade eller lynnedslag i motorer. Et langt My-tog fra Hillerød – »Molboen« – fik jeg til at tage et nedbrudt S-tog »På næsen« med ind til København – sikkert det mærkeligst oprangerede tog, der nogensinde er set. Det tog hele næste dag for Falck at få pumpet viadukten under Tranegårdsvej tom for vand.

Den alvorligste ulykke i min tid var et togsammenstød i Snekersten, hvor et tog fra Kvistgård kørte ind i et udkørende tog mod Espergærde, og her blev 3 mennesker dræbt.

Men ikke mere om disse triste minder.

Publikums klager

En ret væsentlig – og meget tidkrævende – del af trafikinspektørens arbejde er afhøringer, der kan dreje sig om alt muligt fra klager fra publikum over personalet, uenighed mellem personalet, uheldig optræden og adfærd fra personalets side, enkelte på grund af spiritus, andre på grund af kasseuorden. Man må vist egentlig beundre statsbanernes regnskabsordning, kontrol og revision, for kasseunderskud står ikke på ret længe, og løber aldrig op til store beløb før opdagelse. En affære som »Badenhoff« eller »Marki de Sade«, hvor millioner kan forsvinde, er utænkelig. Jeg mindes kun eet tilfælde, hvor vi under en rutinemæssig revision konstaterede bedrageri med billetter for ca. 20.000 kr., og det medførte naturligvis politianmeldelse, straf og afsked.

Klager fra publikum – jeg synes selv, at det er forbavsende få, vi modtager af den slags, når hensyn tages til det meget store personale, og til den danske mentalitet, der tangerer i retning af mangel på respekt på alt hvad der hedder autoritet, og en

overbevisning om, at det kan andre gøre bedre end de, der daglig har med det at gøre. Som oftest munder en klage over personalet ud i, at pågældende var næsvis eller uforskammet, medens det aldrig oplyses, at klageren ofte selv har givet bolden op. Men jeg har altid sagt til personalet, når sådanne klager indløb:

»Lad dog være med at svare igen. Lad klageren være nok så ophidset, men svarer De igen i samme tone, så er De inde i skænderi, og så får De ikke medhold.«

Ikke alle har den ro og besindighed, der skal til, men jeg mindes et tilfælde med en klage over en ældre ekstraarbejder, der stod kontrol på en S-banestation. Klagen lød på, at kontrollen havde været uforskammet, men det blev pure nægtet af den anklagede, og så tilføjede han:

»Hvis der var nogen, der var det, var det da den rejsende.«

»Hvad sagde han da til Dem?« spurgte jeg.

»Han sagde, at jeg var en senil gammel idiot, men det er jeg da ligeglad med.«

Det turde nok siges at være hård konfekt, men svaret igen – nej, det havde han ikke. Klagen blev afvist, lidt udglattende.

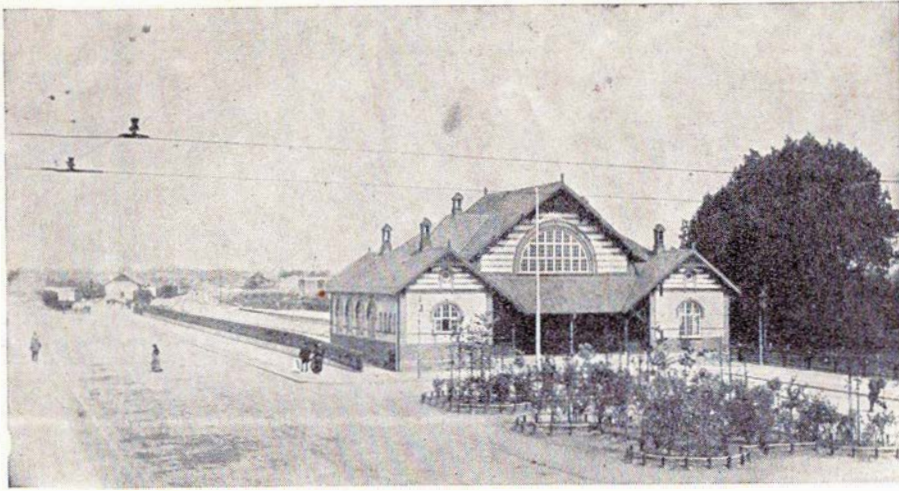
Der verserer iøvrigt mange jernbaneanekdoter om klager og svar, både fra DSB og fra andre lande, og her kommer en fra et fremmed land.

En rejsende var ved benyttelse af sovevogn i et sydøsteuropæisk land blevet befængt med utøj, og han klagede i den anledning til jernbanedirektionen. Efter en rum tid kom svaret med beklagelse, det kom da ganske bag på administrationen, det måtte være et helt isoleret tilfælde o.s.v. Men ved en fejl ved ekspeditionen var der ved afsendelsen af brevet sket det, at der i kuverten sammen med brevet lå en lap med få ord, skrevet med samme hånd, som havde underskrevet svaret. På lappen stod: »Giv ham det sædvanlige lusebrev.«

Slangerupbanen overtages af DSB

1. april 1948

Tiden lob, og der er f.eks. ikke een station i området, der ikke har skiftet leder mindst et par gange. Efter krigen skulle vi overtage Slangerupbanen, og jeg var medlem af det udvalg, der blev nedsat for at forberede overtagelsen. Slangerupbanen havde omtrent fra sin start stået for at skulle elektrificeres, men blev det aldrig – og er det heller ikke endnu. Men uden at komme ind på det jernbanepolitiske, så kan man vel ikke bebrejde en bane med sådanne årevis udsigter til ændret driftform, at den ikke går



Slangstrupbanens station i København L 1906

hen og investerer formuer på fornyelse eller modernisering, og det var da også en nedslidt bane, DSB overtog.

Der gik ikke mange år efter overtagelsen før der så godt som intet var tilbage af det overtagne – trækraft, materiel, spor, stationer, alt er fornyet eller ombygget. Men trods al umage med bedre køreplan, bedre materiel, så er og bliver det en dårlig forretning, så længe den ikke elektrificeres og føres ind til centrum.

Det nuværende projekt med at føre banen til København L og derefter over Svanemøllen til centrum bliver meget kostbart, og næppe nogensinde rentabelt, – de rejsende fra banens opland vil formentlig med fordel kunne benytte de utallige busser, der ender ved Nordbanens S-stationer, og derfra med S-tog tage ind til centrum.

S-togene begyndte i 1934

S-banerne er et kapitel for sig inden for 1. tilsynsområde. Det er de eneste elektriske baner inden for DSB, de eneste baner med stiv køreplan og så hyppig kørsel, og endelig de baner, der trods de få kilometer strækning giver DSB over halvdelen af det samlede antal rejser på DSB. Det er naturligvis korte rejser, og i stort tal rejser på abonnementskort, altså til nedsat betaling. Mange mener, at S-banen er en guldgrube for statsbanerne. Det

er vist noget man skal være meget forsigtig med at sige, og de, der siger det, kan jo kun skønne, og der er en god portion »skøn« i en virkelig rentabilitetsberegning for S-banen.

Jeg har været med til at lave flere sådanne beregninger sammen med så store eksperter som distriktchef Herschend som formand, og nuværende professor P. H. Bendtsen, der er Dr. techn. i jernbanebygning og byplanlægning, og så har man vist lov at sige, at de beregninger, der kom ud af det arbejde, trods al mulig skøn, ikke kunne komme ret langt fra virkeligheden. Og virkeligheden er da vel den, at S-banen ingenlunde er en guldgrube, men at det vel nogenlunde balancerer.

Jeg har haft den glæde at være med i S-banernes tilblivelse til nu, fra 1934, da de første S-tog kørte Frederiksberg-Hellerup-Klampenborg, København-Hellerup og København-Valby, og til 1962, hvor forarbejderne til næste etape Glostrup-Tåstrup har stået på arbejdssedlen. Desværre kom den først i gang i 1963, så dens indvielse nåede jeg altså ikke at få med.

Jeg har været med i udvalg om S-baner, senest i udvalg om S-banernes udvikling, herunder også tunnelbaner. Det kan vel derfor ikke undre, at S-banerne er mit hjærtebarn, og vel heller ikke undre, hvis jeg i de senere år, hvor almindelig tilpasning og nedskæring blev nødvendig, kunne blive en lille smule stædig, når man gik for hårdt frem inden for S-banen. Jeg synes stadig, at et godt aktiv skal man ikke forringe, men tværtimod arbejde op og forbedre. Fra et medlem af et af S-baneudvalgene faldt der en gang en udtalelse om, at S-banestationerne kunne ikke blive små nok – og så må man vel nok have lov at vise nogen forundring – men det er da heller ikke praksis i dag, når vi ser på de nye, Virum, Sorgenfri, Hvidovre og Brøndbyøster. Men mange af de gamle lider af uhyggelig pladsmangel, og det giver en rigtig dårlig betjening af kunderne.

S-togs myldretid

Selve S-togene er populære – jeg har det fra mange rejsende, også bilejere, der gerne tager den daglige tur frem og tilbage med S-tog. Og efterhånden som vanskelighederne med parkering stiger, må DSB kende sin besøgstid og kæle for S-banen. Det er meget få klager der kommer ind over S-togene, flest naturligvis over pladsmangel, men her er to faktorer, der sætter en grænse, nemlig antal vogne, og en fornuftig hensyntagen til økonomien. I myldretimerne kan siddeplads til alle ikke skaffes – ingen S-bane i verden kan det – og inden for vort byområde må begrænset antal ståpladser også påregnes. Men mange af kla-

gerne over pladsmangel er slet ikke berettigede, idet en passende fordeling i alle togets vogne ville skaffe god plads til alle. Men ingen magt på Jorden kan få rejsende fra Hellerup nordpå mod Klampenborg til at tage plads andet sted end i forreste vogn, fordi udgangen både i Charlottenlund, Ordrup og Klampenborg er i togets køreretning. Her er måske en opgave for fremtidens anlægsfolk, når de bygger S-stationer, hvis de kan lægge udgangen midt for togets holdested! Min forgænger i embedet, Gether, stod en dag ved et Klampenborgtog på perronen i Hellerup og så, hvordan alle folk havde klumpet sig sammen der, hvor forreste vogn ville holde. Efter at have sagt hvem og hvad han var, anbefalede han de ventende rejsende at gå længere ned ad perronen, for der ville være bedre plads bag i toget. Kun ganske få reagerede ved at bevæge sig længere ned, men en dame reagerede med følgende udbrud:

»Så kan jeg ved Gud ikke forstå, at De ikke sætter en vogn mere i fortoget.«

I tilsynsområdet må vi være meget opmærksomme på aktuelle begivenheder, der straks over indflydelse på antal rejsende i S-tog. Begivenheder som trav-, cycle- og galopløb samt Dyrehavsbakken ligger fast, så her bliver problemet kun, hvis det øsregner og der må aflyses. På Kongens fødselsdag er der vældig tilstrømning før og efter vagtparaden, og den første udsalgsgang i stormagasinerne skal alle fruer til byen, og så må der sættes flere vogne i både i fortog og bagtog.

Dyrehavsbakken

Dyrehavsbakken trækker mange rejsende både ud og hjem. Jeg har set perronen i Klampenborg fyldt med hjemvendende rejsende til hvert tog time efter time, og der gik dog tog hvert 5. minut. Publikum på disse hjemture – også ofte på udturen – er ikke altid lige rolige eller ædru, deres opførsel er absolut ikke pletfri, og deres tale og udtryksform er afgjort uhøvist. Et par uniformerede betjente på perronen dæmper tonen lidt ned, men i togene udfolder de sig uhæmmet.

Nogle fumler rundt og kommer i forkert tog. En vagthavende trafikkontrolør i Hellerup fortalte, hvordan han en sen aften blev antastet af en mindre ædru mand på perron 3 med spørgsmålet:

»Hvorfor bliver du ved med at sende toget til Svanemøllen, når jeg skal af på Nørrebro?«

Den vagthavende var straks klar over, at den rejsende var gået i forkert tog på perron 4, og han forklarede ham nu hvordan han på perron 4 skulle afvente tog mod Frederiksberg over Van-

løse klokken det og det, og at det holdt på perronens venstre side, når han kom op ad trappen, og så var han på Nørrebro, når toget holdt anden gang. Den rejsende takkede og dingledede over på perron 4, men en times-tid senere kom han igen, og nu var hans tone lidt mere truende:

»Sig mig engang, hvornår går du hjem, så jeg kan komme til Nørrebro?«

Tonen er fri og frejdig, og hvis der ved DSB er brug for personale, der ikke lader sig påvirke, men i alle forhold bevarer roen, så er det ved S-togstjenesten en bakkeaften.

Personalet ved S-togene er et særligt korps inden for togpersonale og elektroførere, nogle togførere kan lide tjenesten her, andre finder den lidt for ens og søger over i de »lange skinner«. Men når der en sjælden gang er uorden, og især det vi kalder »den store tur«, hvor togene, hvis de skulle følge deres plan med tognummer, ville halte flere timer bagud, og hvor al turskifte og personaleafløsning går i fisk, ja, så har jeg aldrig hørt nogen beklage sig, aldrig et surt ord, var der ingen afløser til normal tid, nå ja, så kører jeg en omgang til. Det har altid glædet mig at konstatere, at der kunne gå sport i det, at dette her var noget der skulle klares, og at tjenestetidsregler måtte hvile lidt. Og vi andre måtte lukke det ene øje – somme tider dem begge to – fordi overholdelse af almindelige bestemmelser af trafikmæssig karakter simpelt hen var umuligt, hvis der overhovedet skulle køres.

Ledsagelse af kongetog m. m.

Endelig vil jeg nævne, at en tilsynsførende trafikinspektør også har særdeles behagelige job som at ledsage kongelige personer på rejser her i landet. Det fører blandt andet med sig, at vi – »mine trafikinspektører« – som Hans Majestæt siger, bliver inviteret til aftenselskab med vore fruer, og jeg til taffel på Fredensborg Slot en gang om året.

Som bekendt har Kongen en hobby foruden musik, og det er jernbaner. Og han er altid interesseret i at drøfte enhver nydannelse inden for DSB, ligesom han er særdeles velbevandret i køreplan, tognumre, materiel m.v. Ved min sidste ledsagetur, da majestæten skulle til Holland til bisættelse, overrakte majestæten mig sit fotografi i ramme med kongekrone og med sin egenhændige underskrift med tak for hyggelige ledsagetur. Og det har vel også indbragt et par dekorationer foruden Ridderkorset af Dannebrog, således Ridderkorset af den svenske Nordstjerneorden og Officerkorset af den Æthiopiske Stjerneorden.

Job uden- og inden for DSB

Sluttelig vil jeg fortælle lidt om, hvad jeg ellers har fået tiden til at gå med, såvel uden for DSB som ved særlige job inden for DSB.

Jeg giftede mig i 1922 og fik to børn, der nu begge er gift og har hver et barn. Det var i slutningen af tyverne, at familien forøgedes til fire, og fra 1928 til 1933 havde jeg et pænt supplement til min assistentløn ved ekstraarbejde som revisor i Handelsbankens hovedafdeling, hvor 35–40 stats- og kommunalt ansatte mødte hver dag, og hver havde sin eller sine bøger at revidere. Vi kunne komme når som helst efter klokken 16.30, arbejdet var akkord, vi gik når arbejdet var endt på ca. 1½ time – et behageligt ekstraarbejde og ret vellønnet.

I 1933, da det trak op til muligheden for advancement, overvejede jeg at slutte med dette ekstraarbejde, men jeg slap for at tage bestemmelsen, da banken gik over til maskinbogholderi, og vi blev alle sagt op. Fra samme dag blev jeg trafikkontrolør, og min samlede indtægt blev således nogenlunde den samme, men jeg slap for ekstraarbejde, hvad jeg iøvrigt heller ikke ville have haft tid til, da arbejdet som leder i køreplanskontoret ikke var fra 9 til 16, men så godt som hver dag betydelig længere, og så med mappen fuld af arbejde med hjem.

Siden har jeg ikke haft lønnede ekstraarbejder, men arvede et par ulønnede job efter min forgænger Gether, nemlig som formand i Biblioteket og formand for Husholdningsforeningen af 1873. Begge disse har jeg desværre måttet ophæve, biblioteket fik færre og færre medlemmer, ganske naturligt på grund af de mange gratis kommunebiblioteker, og Husholdningsforeningen måtte ophøre da DSB gik over til maskinbogholderi, og ikke mere kunne have individuelle fradrag på lønningslisterne. Fra begge foreninger blev der nogle penge tilovers, renterne af pengene fra biblioteket går til et årligt boglegat til den flittigste elev på jernbaneskolen, pengene fra Husholdningsforeningen skænkedes dels til »Landsforeningen mod Børnelammelse«, dels til »Røde Kors«s katastrofehjælp.

I en årrække har jeg været medlem af bestyrelsen for »Statsbanepersonalets Spare- og Låneforening af 1883, de sidste år som formand. Inden for Jernbaneforeningen har jeg i en årrække været medlem i bestyrelsen af vor kreds, de sidste år tillige medlem af Jernbaneforeningens hovedbestyrelse.

I de sidste 8 år har jeg været medlem af Gentofte Rotaryklub med klassifikation »Trafikadministration«, og et par år præsident i Klubben. Gentofte Rotaryklub var den første, der startede erhvervsvejledning i skolerne, – det er nu lovfæstet, og skoledirek-

toratet har overtaget arrangementet, men jeg er stadig erhvervsvejleder i Gentofte kommunes skolevæsen i faget »Etaterne«.

Udvalgsarbejde

Inden for Etaten har jeg deltaget i en række udvalg, i 1934 personvogasuvalg, i 1947 trækraftudvalg, i 1952 S-banernes udbygning, i 1953 Pakhus-U-udvalget. I sidstnævnte udvalg besluttedes det at bygge pladslæsningsanlæg i stedet for pakhus, og tanken videreføres nu med bygning af tilsvarende anlæg på Nørrebro og til erstatning for det gamle pakhus U på Godsbanegården. Systemet med pladslæsningsanlæg er i sin oprindelse et Gb-system, og i ovennævnte udvalg fastsloges, at udgiften til betjening af et anlæg var ca. halvdelen af udgiften til betjening af et pakhus, ligesom den hurtige stykgodsbefordring i tog 2069 er mulig gennem læsning ved anlæg, men ikke mulig ved læsning gennem pakhus. Den drivende kraft i gennemførelsen af dette system var distriktschef Herschend, der ikke veg fra den tanke, at her var noget af det rigtige, og på hans grundlæggende ide fortsattes arbejdet i dag.

Sammen med Herschend, Luplau-Jansen og Butzbach foretog jeg en tjenesterejse til Stockholm, bl.a. for at se de sidste fineser ved det nye ilgodsmagasin i Stockholm. SJ er ikke rigtig indstillet på pladslæsning, men på Stockholm norra – svarende til Godsbanegården hos os – måtte de slutte indleveringen klokken 15 for at nå afgang samme aften. I en anden anledning var jeg en gang på tjenesterejse i Finland, og jeg benyttede lejligheden til at se lidt på pakhustjenesten på Hälsingfors godsekspedition. På den tid i begyndelsen af 1950-erne var det således, at kunderne måtte telefonere i forvejen og få opgivet tid for indlevering af deres gods på pakhuset!

Senere opstod begrebet »kontaktudvalg« i stedet for almindelige udvalg, formentlig for at spare den 10 krone, som almindelige udvalgsmedlemmer har lovmæssig krav på. Den nye opfindelse »kontaktudvalg« benyttedes ved alle store og omfattende arbejder, f.eks. København H's sikringsanlæg, Helsingørs sikringsanlæg, toldpakhusbyggeri, S-bane Glostrup-Tåstrup, og andet lignende, og de i arbejdet implicerede blev simpelthen beordret at tiltræde kontaktudvalget. Ordningen var iøvrigt efter min mening udmærket, og en del skriftlig korrespondance blev undgået.

Sammen med en del andre fra kontaktudvalget for sikringsanlægget på København H, var jeg på en tjenesterejse til Frankfurt a/M, hvor den gang det nyeste på sikringsteknikens område

var at finde. Fler-postsystemet, således som vi har det hos os, forsvinder, og fra een enkelt post dirigeres alt, rangering, sporskiftning, signalgivning o.s.v. På København H bliver sikrings-tjenesten tilrettelagt på samme måde, dog med een post for hvert af de to områder, nær og fjern, og det er endda ikke udelukket, at det kan ændres således, at der kun bliver een post, og alle de andre forsvinder.

Studierejser

I 1939 kom der til distriktet en indbydelse til at besøge Verdensfirmaet L. M. Ericsson og der se på fjernstyring og det nyeste på telefonområdet, og udpeget til at rejse derop blev daværende signalinspektør Göttsche og undertegnede. Det var en herlig uge – hver dag var helliget en af firmaets mange afdelinger, og efter besigtigelse formiddag og eftermiddag var den pågældende afdelingsleder vært ved middag og aften. Den sidste dag var vi sammen med en snes afdelingsledere til middag hos chef-direktøren i hans hjem – vi havde heldigvis stukket vores smoking med i kufferten. Jeg mindes direktør Windahl, der efter en cocktail og dermed »læggen bort titlerne« sagde til mig:

»Her får du en drink, den er god for maven – siden skal du få en punch, den er god for alle ting.«

Igennem en årrække har jeg været medlem af »Nordiska Järnvägsmannasällskapet, Sällskap for järnvägsforskning«, en nordisk sammenslutning, der er 90 år gammel, og som har bundet mange jernbanemænd fra de nordiske lande sammen i et ubrydeligt venskab. Jeg var i 8 år formand for den danske trafiksektion og deltog i mange sektionsmøder i de forskellige lande. Hvert 4. år afholdtes et »almänna möde«, hvor så mange medlemmer som muligt med fruer deltog, og jeg har deltaget i sådanne møder i alle fire hovedstæder. Vore fruer fik rejsen frit – ellers betalte vi selv og foreningen. Det var herlige og festlige møder, der altid sluttede med en banket i civil galapåklædning, og jeg har ved disse banketter besøgt Stockholms Stadshus og Ackershus Slot i Oslo. I Hälsingfors boede jeg på et kollegium lidt uden for byen, og også dette lidt primitive – men absolut velordnede arrangement var oplevelsen værd.

Ved et af de store møder i Danmark var jeg sammen med distriktschef Herschend med at ordne en eftermiddagsudflugt til Fredensborg med eftermiddagsthe på Hotel »Store Kro«, og denne udflugt gjorde en sådan lykke, at jeg mange år efter af nordiske venner er blevet mindet om, hvor herlig denne tur var. Vi var en tur i Nordmandsdalen og så på alle stenfigurerne, og jeg

havde, uden egentlig med tanke på at få brug derfor, studeret på hvad oprindelsen egentlig var til denne opstilling. Men da alle de mange deltagere stod derude og bare kiggede, sagde afdelingschef Jyrdal pludselig, om der da ikke var en der kunne fortælle gæsterne noget om, hvad det egentlig var de så. Nu kunne jeg pludselig træde til og ved et lille improviseret foredrag fortælle, hvad det var vi så.

»Järnvägsmannasällskapet«

I slutningen af 1940-erne besluttede Styrelsen i »Järnvägsmannasällskapet« at etablere studiekredse, hvor een fra hvert land blev udpeget til at udarbejde beretning om et bestemt emne. Det første emne for trafiksektionen var »Rangerproblemer«, foreslået fra Norge, og under norsk ledelse, og vi fire holdt en række møder i de forskellige lande, og resultatet blev en diger beretning. På et af møderne i Finland havde vi indlogeret os på et jernbaneferiehjem, der lå ved Saimensøen, et primitivt, men hyggeligt sted. Her var jeg for første – og eneste – gang i finsk badstue, men da jeg på opfordring af vennerne kom op på den øverste hylde i den skoldhede badstue, kom jeg hurtigt ned igen – den hede var mig for voldsom, og jeg foretrak et dukkert i de friske bølger i Saimensøen. Jeg kørte med toget fra Åbo til Hälsingfors gennem det af Russerne besatte Porkala-område for nedrullede gardiner og med opslag i kupeerne om, at det var strengt forbudt at forsøge på at se ud ad vinduerne – og det var jernskodder, der var for. Men ellers gjorde Russerne os ingen ting, og da vi var ude af området, kunne vi gå ud og studere det mægtige russiske lokomotiv, der nu spændte fra. På mit første besøg i Finland syntes jeg, at hjemrejsen burde gøres gennem Finland via Haparanda og ned igennem Sverige, en lang og ensformig tur, som jeg ikke oftere har foretaget. En anden gang, da jeg havde travlt, fløj jeg fra Hälsingfors uden stop til Kastrup og tog videre til et møde på Nyborg Strand, og jeg nåede at spise frokost i Finland, drikke eftermiddagskaffe i København og spise middag på Nyborg Strand – ikke noget at tale om i dag, men som min første flyvetur syntes jeg det var storslået.

Det næste studieemne var et svensk forslag om »Beholdertrafik« under svensk ledelse, og også til dette blev jeg udpeget som deltager, og igen kom en tyk beretning for dagens lys. Det 3. emne er på mit forslag, det er endnu under arbejde og drejer sig om »Godsvognsomløbet«, og lederen er overtrafikinspektør T. Nielsen i Aarhus.

Studierejse i Tyskland 1938

En anden tjenesterejse gik i 1938 til Tyskland sammen med distriktschef Herschend, trafikinspektør M. E. Jensen og nu afdøde Dr. ing. Larsen, og vi skulle i Minden ved Hannover, Oberlahnstein ved Rhinen og i Nürnberg studere »Zugüberwachung«. Det var i Hitlers glansperiode, og jeg mindes endnu med et lille gys den mægtige tavle i indgangen til Reichsbahndirektion Mainz med ordene:

»Hier ist grüß Heil Hitler obligatorisch«.

Ved vore besøg ville vi gerne have grafiske køreplaner med hjem for nærmere studium, men det blev ikke tilladt. Da vi på hjemturen så M. E. Jensen trække en grafisk køreplan op af mappen, spurgte vi hvor han havde fået den fra, for dansk var den ikke, og han svarede, at den havde han »hugget«, da vores fremviser i Nürnberg et øjeblik havde vendt ryggen til.

I min tid som tilsynsførende trafikinspektør har jeg haft hverv som censor ved jernbaneskolens eksaminer i mange forskellige fag, og det ophørte først ved min afsked.

»Lokofører« i London

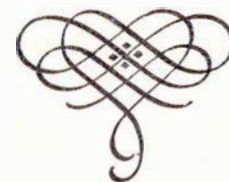
Endelig vil jeg fortælle om en ganske privat rejse, jeg foretog til London for at besøge min datter, der efter studentereksamen havde taget plads i huset hos en engelsk familie for at lære sproget rigtigt. Jeg havde kontaktet en kollega, trafikinspektør Black, der havde været i København for at se på bybanetrafik – han var leder af en sektion i Londons undergrundsbane, og han ville afse en dag til at vise mig omkring i denne trafik. Vi entrede et tog og gik ind i førerrummet, hvor lokomotivføreren efter at have hilst straks sagde:

»Do you want to drive?«

Efter at choket havde lagt sig, blev jeg nærmest tvunget ned på førerpladsen, hvor jeg under opsyn af lokomotivføreren kørte toget en time. Jeg har aldrig kørt et dansk S-tog, men den engelske fører fandt intet usædvanligt i at lade mig køre.

Epilog

Og nu sidder jeg som pensionist og tænker tilbage på de mange år ved DSB og hvor lykkelig jeg egentlig har været, en lykke, som jeg ikke tror mange trafikfolk i fremtiden kommer til at opleve. Vi lever i teknikens tidsalder, og fremtiden bliver teknik, hvor menneskene mere og mere bliver overflødige, og jeg tror ikke, at jeg vil komme til at savne eller længes efter at komme tilbage til det, der hedder fremtidens jernbaner.



Indhold

	Side
Barndomsårene	3
Jernbaneårene begynder	6
Trafikelev	7
Hillerød G	8
København H	9
Nivaa	11
Vedbæk	12
Maaløv	13
Nytårsaften i Maaløv	14
Københavns Godsbanegaard	15
Jernbaneskolen	16
Kvistgaard 1912	17
Overkammerherren	18
Sporskiftelygten i Kvistgaard	18
Østerbro 1914	20
Soldatertiden 1915	21
Vedsted	21
Juleaften 1915	23
Cirkus Bech-Olsen	23
Igen i Hillerød	26
Nørrebro	26
Gamle klude og lopper	27
1. distrikt 1919	28
Genindkaldelse 1929	28
Generaldirektoratet 1932	30
Trafikkontrollør 1933	30
Trafikinspektør af 2. grad 1938	30
Besættelsestiden	31
Trafikinspektør 1945	31
Tilsynsførende trafikinspektør 1945 til 1962	32
En tilsynsførendes dagligliv	33
Publikumsklager	34
Slangerupbanens overtagelse 1948	35
S-togene begynder i 1934	36
S-togs myldretid	37
Dyrehavsbakken	38
Ledsagelse af kongetog	39
Job uden- og indenfor DSB	40
Udvalgsarbejder	41
Studierejser	42
Järnvägsmannasällskapet	43
Studierejse i Tyskland	44
„Lokofører“ i Londen	44
Epilog	45
Navneliste	47

Navneliste

	Side
Ambt, gdr.	7
Bech-Olsen, dir.	23
Bendtsen, H. P., prof.	37
Bennik, stfs.	32
Bentzen, A. P., tas.	20
Bentzen, G., gxp.	20
Berg Petersen, tas.	12
Buch, M. C., gxp.	15, 16
Butzbach, E. E., stl.	41
Bønnelycke, Emil, tas.	5
Bønnelycke, Erik, tktl.	5
Christensen, Th., stfs.	17
Crone, frk.	17
Fobian, P. C., oas.	7
Gether, F.	31, 40
Germundsson, tinsp.	20
Goelé, C. L., tinsp.	28
Gormsen, M., stfs.	8
Gøtzsche, H. V., sinsp.	42
Hansted, S. C., stfst.	28
Hansen, stabssergent	29
Harboe, Rolf, tinsp.	19
Harhoff, J. C., ktch.	6
Hedin, C. G., tas.	7
Herschend, W., distch.	41
Holm, L. M., stfs.	20
Hougaard, A., tas.	8
Husted, A., stfs.	11
Høgda, J., stfs.	21
Højer, tas.	7
Haarløv, R. R., trbest.	31
Ifversen, pastor	4
Jeppesen, A. O. A., tinsp.	20
Jensen, armtinsp.	28
Jensen, J. P., tas.	17
Jensen, M. E., otinsp.	28
Kistrup, rektor	5
Koefoed, A. C., fuldm.	8
Langkilde Larsen, tinsp.	28
Laur. Larsen, fiskegros.	9
Liebtrau, gymnastikl.	5
Lissner, C., stfs.	13
L.r. Martin	14