Installatør Sven Zink Christensen

Fortalt til Kurt Frost

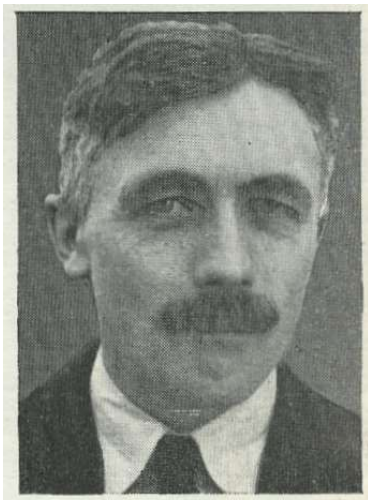
Jeg er født den 13. maj 1918 i Salten i Them sogn, hvor mine forældre på det tidspunkt boede. Min far ville egentlig gerne have været i lære som smed eller noget lignende med maskiner og teknik. Men hans far modsatte sig dette, og han fik valget mellem at blive landmand eller købmand. Min far valgte at blive købmand, og købte i 1916 en købmandsforretning i Salten. Det var i tiden under den første verdenskrig, så min far blev indkaldt til militærtjeneste. Min mor måtte derfor i perioder passe både hjemmet og forretningen, hvilket var en hård opgave. Soldaterlønnen var meget lille, og købmandsforretningen kastede heller ikke meget af sig.

I 1919, da jeg var 1½år gammel, solgte de forretningen og flyttede til Bording. Her købte far en cykelforretning i Bredgade og begyndte at reparere og sælge cykler.
Bredgade, som var den lille stationsbys hovedgade, var dengang kun en grusvej uden asfalt.

Forretningen i Bredgade i Bording, som Sven Zinks far købte

I 1920 startede Bording Andels Elværk. Det var et jævnstrømsværk, som til at begynde med bestod af en vindmølle, en petroleumsmotor og et batteri-rum, hvor strømmen blev lagret. Når møllen stod stille, hvilket den gjorde om natten, kunne brugerne tappe strømmen fra batterierne. Senere fik værket en Deutch dieselmotor, som kunne producere strøm i døgndrift.

Min far blev bestyrer for elværket i de år, det eksisterede. Han skulle sørge for, at selve værket fungerede, og så skulle han sørge for installationerne hos værkets brugere. Han fik 1.600 kr. om året for det arbejde. Han både læste om og lærte om installations-arbejde gennem sit arbejde på elværket. Desuden fik han stor hjælp af repræsentant Jehrbo fra et grossistfirma, der leverede varer til elværket. Det førte til, at han fik en autorisation som elektroinstallatør i Bording by og opland – underskrevet af sognerådsformanden. Elværket fungerede fint frem til 1930, hvor der kom vekselstrøm. Det blev leveret fra Silkeborg Elværk. Alle installationer hos folk skulle ændres til vekselstrøm, men driftslederen fra Silkeborg ville ikke anerkende min fars autorisation. Ved hjælp af repræsentanter fra grossistfirmaet blev papirerne sendt til Ministeriet for offentlige arbejder, og herfra kom der svar tilbage, at autorisationen var i orden og gyldig i Bording sogn. Det ændrede dog ikke ved det forhold, at det blev en medarbejder fra Silkeborg Elværk, der kom til at arbejde med at ændre installationerne her i Bording – og i de følgende år at vedligeholde den. Så der var ikke længere noget for min far at lave.



Installatør N. Christensen

I 1931 købte min far så en Chevrolet årgang 1928 og begyndte at køre som taxavognmand. Jeg var på det tidspunkt så stor, at jeg kunne hjælpe til på den måde, at jeg skulle tilse, der var olie nok på motoren, og om vinteren skulle jeg tappe vandet af køleren, når bilen ikke var i brug.

I 1935 fik vi en ny 6 cylinders Chevrolet årgang 1931, og den var flot. Når der ikke var taxaopgaver, og der samtidig var tid til det, kørte vi mange familieture i bilen.

Den 1. april 1925 kom jeg i Bording skole (Bodholt Skole), der dengang lå oppe ved hovedvejen – ved Løvstien. Der gik jeg i skole i 7 år og havde fag som grammatik (skriftlig og mundtlig dansk), regning, religion, danmarkshistorie, naturhistorie og gymnastik. Det sidste foregik i skolegården, hvor der var opstillet ribber. Vi havde lærer Sørensen, der var førstelæreren, og lærer Jørgensen. Lærer Sørensen og min far var med til at starte Kristelig Lytterforening i Bording.

I 1931, da jeg var 13 år, blev jeg konfirmeret i Bording kirke ved pastor Brosmann. I konfirmationsgave fik jeg blandt andet en kam og en børste, hvilket var meget almindelig dengang.
Det var på et tidspunkt, hvor det var småt med penge, og planen var, at jeg skulle til at arbejde på en fabrik i Herning, der var ejet af én i vores familie. Det blev dog ikke til noget alligevel.

I 1932 var vi ved at indrette vores stuehus, så det kunne rumme en lille tekstilfabrik. Min morbror, der var ret velhavende, ville skyde nogle penge i fabrikken, men i sidste øjeblik trak han sig alligevel ud af projektet. Så vi fik ingen fabrik, og far måtte fortsætte med at køre taxa. Det blev han ved med indtil 1937, hvor han på grund af maveproblemer måtte holde op. I stedet fik han mulighed for at genoptage sit tidligere arbejde som installatør.

I 1937 var Sven Zink med til at starte Bording FDF.
Her ses han på talerstolen ved 50 års jubilæet i 1987.

Soldat i 1939-1940.

Den 13. april 1939 blev jeg indkaldt som soldat og mødte på Ingeniørkasernen i Hellerup. Jeg skulle ligge ved radiokompagniet, som var tilknyttet telegrafbataljonen. Grunden hertil var sikkert, at jeg tidligere havde gået til hånde på stationen i Bording og her havde lært at betjene telegrafen. Værnepligten var fastsat til et halvt år, så vi kunne hjemsendes midt i oktober måned samme år. Vi havde ikke så mange øvelser med skydning, men jeg var engang med på Nordsjælland ved Melby (eller Jægerspris), hvor vi havde vagt ved et skydeterræn og desuden også skulle passe markeringerne på skydeskiverne.

Den 3. september brød krigen ud, da tyske soldater gik ind i Polen. Det bevirkede, at tidligere årgange af soldater her i Danmark blev genindkaldt. Vi måtte derfor rykke ud fra kasernen for at give plads til dem.
Vores militærtjeneste blev forlænget, og samtidig begyndte vi at flytte rundt i landet fra sted til sted. Vi blev privat indkvarteret og havde så samlingssteder på skoler og lignende steder, hvor vi kunne opstille vores radioudstyr.
Først lå vi omkring Roskilde, og her husker jeg især et par måneder, hvor jeg boede på en gård omkring Kirkerup. Gården blev passet af en mand og kone og deres søn og datter. De havde 10 køer og klarede sig fint med det.
Her fik jeg i øvrigt i december måned 14 dages orlov, fordi jeg skulle hjem og hjælpe min far med hans arbejde.

I begyndelsen af 1940 blev vi flyttet til Ødis/Bramdrup nær Kolding. Her kom jeg til at bo alene i et lille karlekammer på en gård. Det var koldt.
Videre gik det nordpå i Jylland til Langå, hvor jeg kom til at bo hos en skrædder, der i øvrigt var missionsmand. Det var jeg glad for. Militæret havde mulighed for at inddrage private biler, og radiokompagniet fik en sådan ældre beslaglagt 1½ tons lastvogn. Vi skulle jo holde vagt ved vores radioudstyr og ved bilen. Til vagtmandskabet var der et lille lokale med træbænke og en brændeovn, hvor vi kunne fyre med koks. Det blev nu aldrig rigtig varmt i rummet, og træbænkene var hårde at ligge på. Så for at

holde varmen havde vi meget tøj på og flere par sokker i støvlerne. Det frøs helt ned til 27 grader.

Den 9. april blev Danmark taget af tyskerne. Vi lå i Sdr. Borup ved Skals i nærheden af Løgstør, så vi kom ikke i kamp. Men det var trods alt en tid med stor spænding.
Den 13. april 1940 kom vi til kasernen i Viborg, og kl. 17.00 afmønstrede vi og blev hjemsendt. Jeg havde da været soldat i 1 år og 5 timer.

Ansat ved DSB 1940-1945.
Den 15. oktober 1940 begyndte jeg som aspirant på Sdr. Onsild station nær Hobro. Fra nu af brugte jeg navnet Zink og ikke Christensen, fordi der på stationen var 4 andre, der også hed Christensen. Min titel var: Stationsekspedientaspirant.
Der var en del praktiske ting, der skulle ordnes i forbindelse med at flytte derop. Der skulle meldes flytning til folkeregistret, til sygekassen, lægdsrullen o.s.v. Jeg skulle have et sted at bo og spise, men det ordnede sig alt sammen.
Stationsforstanderen i Sdr. Onsild blev kaldt Jacob Ludvig. Han havde evnen til at indgyde respekt, og så var han rigtig god til at oplære nye folk, fordi vi fik lov til at prøve alle de forskellige ting. Sporskifter og signaler var jo håndbetjent dengang.
Der kom et eksprestog fra København til Frederikshavn (tog nr. 25) og et eksprestog fra Frederikshavn til København (tog nr. 60). En sådan rejse varede hele dagen.
Eksprestoget skulle krydse et regionaltog på Sdr. Onsild station. Når så regionaltoget var kørt ind til perronen, skulle jeg ud og

skifte sporet til ligeud for det gennemgående eksprestog. I signaltårnet kunne de først låse sporskiftet og give klar signal til eksprestoget, når jeg havde skiftet sporet. Derefter skulle jeg skynde mig ud i den anden ende af stationen for at skifte sporet, så regionaltoget igen kunne komme ud på hovedlinjen, når eksprestoget havde passeret. Jeg havde en cykel, men stationsforstanderen brød sig ikke om, at jeg cyklede på perronen af hensyn til passagererne, så i stedet brugte jeg en skinnecykel. En dag var det nær gået galt, da jeg kørte på skinnecyklen fra den ene ende af stationen til den anden for at skifte spor. Da sporene ved stationen drejede lidt, var der ikke frit udsyn fremefter. På grund af det holdende regionaltog kunne jeg derfor ikke se, at eksprestoget var tættere på end jeg regnede med. Det var i sidste øjeblik, at jeg kom af sporet og fik trukket skinnecyklen med.

Arbejdet på stationen omfattede også telegrafen. At sende og modtage meddelelser foregik ved hjælp af morsetegn. Jeg havde som tidligere nævnt allerede lært at betjene telegrafen ved Bording station, så det voldte mig ingen vanskeligheder.
Dengang var postvæsnet tilknyttet statsbanerne. Vi skulle derfor modtage breve, indbetalinger på girokort og forsendelser af pakker, enten som postpakker eller banepakker. Posten skulle jo også sendes med tog eller modtages fra tog, der kom til stationen.

Landet var opdelt i distrikter, og en dag blev jeg ringet op fra distrikt 1 (København / Sjælland) og spurgt, om jeg ville acceptere en forflyttelse til Regstrup station nær Holbæk.

Så i begyndelsen af april 1941 ankom jeg med mine ejendele til den nye arbejdsplads. De vidste ikke engang, at jeg skulle komme, for samtidig med at jeg trådte ind på stationen, tikkede der en besked ind om mig på telegrafen.
Jeg skulle selv finde logi og et sted at spise, hvilket var svært. Men jeg spurgte de lokale postbude, om de kendte til nogle muligheder, og på den måde fandt jeg frem til et sted. Jeg fik et værelse nabo til en gård, hvor der boede en enke med 15 børn. Hun var en meget omsorgsfuld mor, og familien var tilknyttet KFUM og K. Jeg knyttede mig til den familie, og de tog sig godt af mig. En af sønnerne fra gården startede i øvrigt efter min afrejse fra byen en FDF-kreds, som han blev førsteleder for.

Stationen i Regstrup havde lige fået ny stationsmester, da jeg ankom. Han havde de seneste 20 år arbejdet på en såkaldt blokpost ved København, så han kendte ikke meget til de forskellige arbejdsopgaver på en station. Den tredje mand på stationen var en uddannet ekspedient, der egentlig var dygtig nok, men han brugte for meget af sin tid med at sidde og drikke i pakhuset.
Når jeg blev forflyttet fra Sdr. Onsild til Regstrup, hænger det helt sikkert sammen med, at man i DSB vidste, at de folk, der havde været aspiranter hos Jacob Ludvig, var blevet godt uddannede. Mit nye arbejde var da heller ikke forskelligt fra det, jeg havde lavet før. Telegrafen kendte og brugte jeg uden problemer. Postarbejdet med at sælge frimærker, modtage indbetalinger og pakker var som tidligere. Endvidere skulle der føres regnskabslister og optælles penge i kassen. Signaler og sporskifter skulle passes, så de forskellige tog kunne passere hinanden uden problemer. Foruden

de regionale tog havde vi også ekspressen fra København til Kalundborg – kaldet ”bådtoget”. Lokomotivet var bygget til at køre hurtigt, men ikke til at slæbe. Da det gik op ad bakke fra København, var lokomotivførerne derfor ikke glade for at skulle standse i Regstrup. Fordi de havde svært ved at trække i gang igen. Det skete endog, at de måtte bakke og tage tilløb for at komme videre.

Det var jo under krigen, og togdriften forløb ikke uden problemer. For eksempel kunne alle disponible spor være optaget på stationen i Holbæk, og så måtte de jo standse togene i Regstrup og vente, til der var klar spor fremefter.
Det skete, at lokomotivføreren brugte fløjten, når de var trætte af at vente – eller måske fordi de troede, at vi ikke havde fået hejst signal til gennemkørsel. Vi kaldte det ”at hænge i fløjten”. Ved en sådan lejlighed, hvor lokomotivføreren på ”bådtoget” brugte fløjten, kom ekspedienten farende ud fra pakhuset og skyndte sig at give grønt signal.
Jeg havde standset eksprestoget, fordi jeg vidste, at der ikke var klar bane i Holbæk, så jeg måtte skynde mig at ringe dertil og advare dem, så ekspressen ikke stødte sammen med et andet tog. Fra Holbæk kom der bagefter en klageover ekspedienten, og det endte da også med, at han til sidst fik fast arbejde i pakhuset og blev forment adgang til at have noget med togdriften at gøre.

Juleaften 1941 fejrede jeg hos en faster i Holbæk efter at have passet mit arbejde på stationen indtil sidst på eftermiddagen. I julegave fik jeg en pakke tobak, og det var virkelig en fin gave, da

tobak ikke længere var til at få fat i. Juledag havde min mor fødselsdag. Så jeg rejste med toget fra Holbæk kl. 05.00 og ankom til Bording kl. 19.00 og kunne være med til at fejre hende. Togene var ofte overfyldt, og da jeg rejste gratis, kunne jeg ikke tillade mig at optage en siddeplads, men måtte stå op meget af vejen. Allerede den 26. eller 27. måtte jeg tilbage til Regstrup igen, så der var ikke megen frihed, selv om det var juletid.

I løbet af det år, jeg var i Regstrup, skulle jeg også som led i uddannelsen have været ude at køre med togene som togbetjent, og jeg skulle også have været på en stor godsbanegård, men stationsmesteren ville åbenbart ikke undvære mig på Regstrup station, så jeg kom aldrig til at prøve disse ting.
Jeg var i første halvdel af 1942 på jernbaneskole på Sølvgades kaserne ved Nr. Voldgade i København. Stedet kendte jeg fra min tid som soldat. Ligeledes kendte jeg også KFUM's Soldaterhjem i Gothersgade.

Efter jernbaneskolen fulgte nogle måneder, hvor jeg var rundt på forskellige små sjællandske stationer. En uges tid et sted og en uges tid et andet sted på afløsning. Men jeg havde stadig mit udgangspunkt i Regstrup, hvor jeg boede.

Den 1. september 1942 fik jeg arbejde på stationen i Aulum. Jeg var nu ekspedient. Det var en station med orden i tingene, og stationsforstanderen havde op til 4 nye elever og aspiranter ad gangen. Da jeg var ugift og havde aftenerne til rådighed, fik jeg opgaver med at oplære de nye unge mennesker.

Aulum ligger som bekendt på strækningen mellem Holstebro og Herning, og der er kun enkeltspor, så togene skulle krydse hinanden på stationerne. Det kunne tit være vanskeligt, da nogle af godstogene var meget lange og derfor ikke kunne nøjes med et spor at holde og vente på. Det kunne derfor tage tid at få rangeret vognene ind på vigesporene. Forsinkelser var derfor ikke ualmindelige. For eksempel ventede jeg en dag en krydsning af 2 tog kl. 15, men de var begge to så forsinkede, at de først kom til at krydse hinanden på Aulum station kl. 19.
Under krigen var alle lygter blændede, både på lokomotiverne og signalerne. Og især når der var regnvejr eller sne, kunne det være svært for lokomotivførerne at se, om signalet var rødt eller grønt, og det kunne også give farlige situationer. En aften, jeg stod og ventede et tog, kom der pludselig et tog fra den modsatte side. Lokomotivføreren sprang ned på perronen og sagde: ”Der var da grønt lys?” – Jeg måtte svare ham, som sandt var, at jeg havde sat det røde stoplys for ham, fordi der først skulle komme et tog fra den anden side. I en fart sprang han op i sin maskine og fik bakket sit tog væk fra stationen igen.

Lederen af den lokale modstandsgruppe i Aulum var kredsleder i FDF. Jeg kendte ham derfor, og det var nok grunden til, at jeg kom med i modstandsgruppen.
Jeg har en enkelt gang været med til at modtage nedkastede containere fra engelske flyvere. Det imponerede mig, at en sådan flyver i mørket kunne finde den lille plads, hvor vi havde lavet et signal ved hjælp af hvide lagner og lommelygter. Flyvemaskinen

kom lavt ind over området, fløj forbi og vendte så tilbage et øjeblik efter. Så dalede der en container ned i en faldskærm, og mens maskinen forsvandt, fik vi fat i containeren, læsset den på en lastvogn, der kørte til et for mig ukendt sted. Hvis man blev taget af tyskerne, var det vigtigt ikke at vide for meget om arbejdet og folk i det illegale arbejde.
En enkelt gang var jeg også med til at lave sprængstof af det såkaldte ”marcipan”, som var en del af de våben, ammunition og andre ting, som kom med containerne.
Vi arbejdede skjult på Aulum mejeri, men bestyreren vidste dog besked om det.
Mest bidrog jeg med min viden om togene – hvornår de kørte forbi og hvilke tog det drejede sig om. Sabotagegruppen kunne så sprænge skinnerne og afspore de tyske tog og ikke de danske.

I 1947 tog Sven Zink sin afsked fra DSB for at vende tilbage til Bording og en fremtid som installatør.
Sven Zinks kærlighed til og engagement i Bording FDF fulgte ham i alle de år, han boede i Bording.
Svend Zink døde i sommeren 2008.

I begyndelsen af 1945 søgte jeg væk fra Aulum og kom den 1. april til Kibæk station. I Kibæk kom jeg til at bo hos Kathrine, der i øvrigt var svigermor til organisten ved kirken. Jeg gav 20 kr. om måneden i logi, og min månedsløn var dengang på 275,36 kr.
Jeg var så i Kibæk indtil den 28. februar, hvor jeg fratrådte min tjeneste i DSB for at begynde at læse på teknisk skole i Ålborg.
Jeg havde i januar 1947 sendt et brev til generaldirektoratet om 1 års orlov. Det blev ikke bevilliget, og den 6. februar søgte jeg min afsked fra en god stilling (med pension) for at tage fat på en fremtid som installatør.

Installatør Sven Zinks forretning i Bredgade