
LIVET PÅ RØJLE STATION SIDST I 1940'ERNE

Af Poul Christensen

Nordvestfynske Jernbane blev indviet for 100 år siden. Der var endnu fuld damp på i Røjle i årene efter Anden Verdenskrig. Passagerer og grise, tobak og bær, rationeringskort og kasser med fisk, penge og julekort gik gennem Røjle Station. Her blev unge Anker Jørgensen oplært til at passe en station, og han arbejdede som afløser på banen i tre år.



Røjle Station i 1940'erne, fotograferet fra syd-øst og mod Middelfart. Her gik sporet, mens vejen, i dag Fabrikvej, der førte dertil, lå på nordsiden af stationen. Bemærk det lille (grønne) hus ved signalmasten, som blev brugt, når tobaksdyrkerne solgte årets høst til opkøberne. (Tobaksgrosserer Juul, Middelfart, købte det i øvrigt og satte det op på en grund ved Vejlbj Fed). Foto: Trafikelev Børge Hansen

Lugten af ventesal sidder stadig i næsen på Anker Jørgensen. En særegen blanding af lim fra limpotten og olie fra håndsignalerne let krydret med lokomotivrog og dieselos. Denne lugt er det første, der falder ham ind, da vi begynder at tale om dengang, han fra november 1946 og tre år frem var afløser for stationsmestrene på Nordvestfynske Jernbane.

- Lugten var på alle stationerne. Limen brugte vi til at klistre sedler på rejsegods og pakker. Håndsignalerne tog vi med ud på perronen, når det var mørkt. Lyset fra den brændende olie kunne vi skilte fra grønt til rødt lys.

Ventesalen lå i den østre ende af bygningen med indgang i gavlen, hvor der var en postkasse til højre for døren. Der var grå, kvadratiske fliser på gulvet og bænke ud til væggene i hjørnerne på begge sider af indgangen. Til højre stod et bord med nogle stole. Her kunne man f.eks. skrive mærkesedler til banepakker. Fortrykte mærkesedler til samtlige stationer på Fyn hang på kroge over bænken. Der var vel 75-100 kroge med flere sedler på hver. På væggen til venstre for indgangen hang plancher med køreplaner. Over billedlugen lige overfor indgangen tikkede stationsuret, som skulle urækkes op en gang om ugen. På en bænk i hjørnet ved indgangen til stationskontoret stod kilden til odøren: Limpotten, håndsignalerne og en kande olie.

Stationskontoret lå midt i bygningen ud til banen. Her arbejdede stationsmesteren ved et langt arbejdsbord mellem telefoner, billetskab, banemærker, stempelmaskine, protokoller og det tunge jernpengeskrin, der var boltet fast til gulvet med jernbaneskiner under trægulvet.

I den modsatte side lå postkontoret, for stationsmesteren var også postekspeditor, og Røjle var postadresse.

I den vestre ende boede stationsmesteren. Mellem stationsbygningen og et skur til mesters brændsel, cykler m.v. var der en lukket gård. I bagenden af skuret var der das, et til mænd og et til kvinder. Ca. 50 meter øst for stationen lå træpakhuset, hævet op på pæle, så gulvet flugtede med togvognenes lad. Vest for stationen udgik sidesporet, hvor vogne kunne læsse af og på eller vente. Sidesporet havde et kort stikspor i modsat retning. Her lå det grønne tobaksskur. Griserampen befandt sig ca. 100 meter syd for stationen.

P.C. Jørgensen var stationsmester. Han var enkemand, og hans husholderske hed Laura Knudsen.

Kleppert på 86 kg

Det var et rent tilfælde, at Anker blev ansat ved banen. Den 16-årige landmandssøn fra Vejlby Skov var kommet hjem efter et halvt års efterskoleophold på Nr. Aaby Efterskole. Han ville være mekaniker. En efterårsdag i 1946 tog han og faren toget for at finde en læreplads i det nordfynske. Det så sort ud. De kom til Brenderup, hvor de skulle skifte. Men toget mod Middelfart var forsinket. Faren gik ind på stationen og spurgte, hvem der bestemte noget her. Det var den rette, stationsforstander J. Aamand, han spurgte.

- Det er vel ikke sådan, at I mangler en mand til at klippe billetter, for jeg har en søn, sagde faren.

- Billetter kan enhver idiot klippe, men hvis han kan passe en station, kan jeg bruge ham. Faren havde taget Ankers skolepapirer og bøger med. Aamand bladrede.

- Hent dog lige den mand. Jeg vil se ham.

Anker kom, og Aamand stillede ham nogle spørgsmål.

- Du er jo ikke gammel nok. Før du er 18, kan der ikke blive tale om noget. Men nu er du jo en stor



Børge Hansen, trafikelev omkring 1938

kleppert. Og det var Anker, der trods sine stadig 16 år vejede 86 kg.

Aamand fortsatte: - Jeg kan ikke love dig et arbejde, men hvis du bliver antaget, så handler du på mit ansvar. Altså: Ingen måtte vide, hvor gammel han var. Anker tog hjem og fik tilbudt et arbejde som karl på en gård på hjemegnen. Men han skulle lige have afklaret, om der var et arbejde på banen, for lønmæssigt var det noget bedre. Inden han kom så langt, kom der en telefonbesked om, at han kunne begynde på Røjle Station – næste morgen. Det var den 1. november 1946. Han fyldte 17 år i januar året efter.

Nu bliver jeg afskediget

I de følgende tre måneder skulle P.C. Jørgensen oplære Anker til at passe en station. Sætte signal, sælge billetter, sende tog af sted, tage imod pakker og fragt, besulle vogne, komme af med overflødige vogne, stemple post, udlevere penge til postbudene og lave regnskab.

Han følte sig godt tilpas på Røjle Station. Ja, han blev modtaget som et plejebarn, husker han. Men P.C. Jørgensen var også lidt hidsiggal.

En dag sad Anker og skrev det bedste, han havde lært i skønskrift hos lærer Hansen i Vejlby Skov Skole, i den store kassebog med nummererede sider, og det var med en dårlig fyldepen. Pludselig lavede den en ordentlig klat i kassebogen. Han stivnede og sad lige så stille.

Mester så det. Han for op og tog den store bog og klappede den sammen med et brag. Han smed den ned på gulvet og trampede på den. Nå, tænkte Anker, nu bliver jeg afskediget. Han var lige ved at græde. Jørgensen gik udenfor. Lidt senere kom han ind igen og begyndte at radere den udtværede blækklut væk. Laura kom med en kop kaffe, og så var alt godt igen.

Stationen, et spejl af byen

Nordvestfynske Jernbane fik stor betydning for udviklingen i området og i de landsbyer, hvor der blev bygget stationer. Landbrug, gartneri og frugtavl kunne lettere komme af med deres varer, og der opstod småindustrier. Røjle nød også godt af jernbanen, og der var kommunekontor og andelsmejeri, gode gårde, håndværkere og småindustri. Hvad der skete på Røjle Station, var et spejl af byen og dens opland.

Arbejdet på stationen begyndte en halv time før

det første tog, der kom ved seks-tiden. Døren til stationen blev låst op. Der blev tændt lys, og signalet sat til det første tog. Ind på kontoret og gøre stempler og alt klar til en ny dag og dato. Så fattede slæberen fra Odense med skrigende bremses ind på stationen. Der blev udvekslet postsække, pakker og gods. Måske var der også nogle passagerer. En vogn blev rangeret på eller af. Afgang til slæberen, som prustede væk, og nyt signal blev sat. Ind på kontoret og udlevere post og penge til postbudene.

Togene – mest brummende motortog – kom med knap et par timers mellemrum dagen igennem. Ti minutter inden afgang blev lugen lukket op, og passagererne kunne købe billetter. De fortykte kartenbilletter lå i et skab opdelt efter stationer. Hver billet skulle stemples med dato og klokkeslæt, for de gjaldt f.eks. to dage eller en uge. Hvis passageren skulle til f.eks. en station på en privatbane på Sjælland, skulle man i bøger slå op og finde priserne på den enkelte privatbane og statsbanestrækning og lægge priserne sammen og udstede en håndskrevet såkaldt blankobillet

– med kalkerpapir, så der i billetbogen sad en kopi.

Når toget var kørt ind på stationens område, var det den, der havde tjenesten, som havde kommandoen. Han havde ansvaret for, at alle passagerer og deres bagage samt alle pakker og alt gods kom med. Først når han gav et vink med armen, måtte lokomotivføreren fortsætte til næste station.

Gemte nøglen i et træ

Folk kom med pakker og gods eller skulle afhente noget. Der fulgte papirer med alt, og det skulle være i orden. Banepakker skulle stemples med banemærker. Alt skulle noteres, så kassen kunne stemmes af. Der kom landmænd med grise og kalve til Exportslagteriet i Odense. Bær og frugt til Brenderup Frugtcentral eller Gartnernes Salgsforening i Odense. Et par kasser rødspætter fra en fisker. Eller rationeringskort fra København til kommunkontoret.

Når de kom med toget, kunne stationsfolkene godt ryste i bukserne. Der var rationering på mange varer. Der kom en eller to pakker ad gangen. De var så store og tunge, at de skulle køres på en sækkevogn, og de havde en kolossal værdi på det sorte marked. Der medfulgte en udleveringsattest, hvor alle modtagere undervejs underskrev med klokkeslæt.

En dag kom der en sådan forsendelse, som Anker kvitterede for, men den skulle overnatte på postkontoret til næste dag.

- Den nat turde jeg ikke ligge med nøglen til kontoret. Mester var bortrejst, og jeg sov på en spiralseng i hans stue. Jeg gemte den i et af de forklippede træer ude ved pakhuset. Tænk, hvis jeg blev slået ned og frarøvet nøglen.

Rationeringskortene kom til kommunkontoret i god behold, og sognerådsformanden kvitterede for en sikker modtagelse.

Odense—Brenderup—Middelfart

		Hverdage					Søn- og helligdage									
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
Odense	Alg.	6.10	6.15	6.20	6.25	6.30	6.35	6.40	6.45	6.50	6.55	7.00	7.05	7.10	7.15	7.20
Sæterslev	Alg.	6.17	6.22	6.27	6.32	6.37	6.42	6.47	6.52	6.57	7.02	7.07	7.12	7.17	7.22	7.27
Vilhelmsdal	Alg.	6.24	6.29	6.34	6.39	6.44	6.49	6.54	6.59	7.04	7.09	7.14	7.19	7.24	7.29	7.34
Korsør	Alg.	6.31	6.36	6.41	6.46	6.51	6.56	7.01	7.06	7.11	7.16	7.21	7.26	7.31	7.36	7.41
Slæbster	Alg.	6.38	6.43	6.48	6.53	6.58	7.03	7.08	7.13	7.18	7.23	7.28	7.33	7.38	7.43	7.48
Bredby	Alg.	6.45	6.50	6.55	7.00	7.05	7.10	7.15	7.20	7.25	7.30	7.35	7.40	7.45	7.50	7.55
Løngren	Alg.	6.52	6.57	7.02	7.07	7.12	7.17	7.22	7.27	7.32	7.37	7.42	7.47	7.52	7.57	8.02
Mørud	Alg.	6.59	7.04	7.09	7.14	7.19	7.24	7.29	7.34	7.39	7.44	7.49	7.54	7.59	8.04	8.09
Tanum	Alg.	7.06	7.11	7.16	7.21	7.26	7.31	7.36	7.41	7.46	7.51	7.56	8.01	8.06	8.11	8.16
Vallø	Alg.	7.13	7.18	7.23	7.28	7.33	7.38	7.43	7.48	7.53	7.58	8.03	8.08	8.13	8.18	8.23
Gemb	Alg.	7.20	7.25	7.30	7.35	7.40	7.45	7.50	7.55	8.00	8.05	8.10	8.15	8.20	8.25	8.30
Nemmer	Alg.	7.27	7.32	7.37	7.42	7.47	7.52	7.57	8.02	8.07	8.12	8.17	8.22	8.27	8.32	8.37
Harndrup	Alg.	7.34	7.39	7.44	7.49	7.54	7.59	8.04	8.09	8.14	8.19	8.24	8.29	8.34	8.39	8.44
Brenderup	Alg.	7.41	7.46	7.51	7.56	8.01	8.06	8.11	8.16	8.21	8.26	8.31	8.36	8.41	8.46	8.51
Asperup	Alg.	7.48	7.53	7.58	8.03	8.08	8.13	8.18	8.23	8.28	8.33	8.38	8.43	8.48	8.53	8.58
Bomle	Alg.	7.55	8.00	8.05	8.10	8.15	8.20	8.25	8.30	8.35	8.40	8.45	8.50	8.55	9.00	9.05
Kerteminde	Alg.	8.02	8.07	8.12	8.17	8.22	8.27	8.32	8.37	8.42	8.47	8.52	8.57	9.02	9.07	9.12
Bojle	Alg.	8.09	8.14	8.19	8.24	8.29	8.34	8.39	8.44	8.49	8.54	8.59	9.04	9.09	9.14	9.19
Slavensdal	Alg.	8.16	8.21	8.26	8.31	8.36	8.41	8.46	8.51	8.56	9.01	9.06	9.11	9.16	9.21	9.26
Middelfart	Alg.	8.23	8.28	8.33	8.38	8.43	8.48	8.53	8.58	9.03	9.08	9.13	9.18	9.23	9.28	9.33

a Toget af- og ankom til Middelfart i Odense.

Køreplan for Odense-Brenderup-Middelfart-strækningen fra 1963.

Turen fra endestation til endestation tog ca. 1 time og 30-45 minutter.

Køreplanen sidst i 1940'erne svarede stort set til 1963-planen.



Stationerne var ens og næsten ikke ændret siden 1911, her i 1966 Kustrup Station med et holdende motordieseltog på vej til Brenderup. Bemærk de formklippede træer og i baggrunden vigesporer med nogle holdende, åbne godsvogne. Toget er et MD3, som normalt trak godstogene og de store persontog, men kunne også køre solo. (Foto: Hans Gerner Christiansen, som også har bidraget med oplysninger om togene)

Kommunikation på linjetelefonen

Efter at det første passagertog var sendt af sted sidst på morgenen, kom der ved 8.30-tiden depeche om vognfordeling. Signalet var en vedvarende kimen på linjetelefonen, som forbandt alle stationerne på banen med hinanden. Det var den ledende

stationsforstander på banen, J. Aamand i Brenderup, der ville holde møde. Den ansvarlige på stationerne tog røret. Det var en slags telefonmøde. Aamand førte ordet, og samtalerne foregik i et kortfattet sprog. Når en medarbejder på en station svarede på Aamands spørgsmål, skulle navn og station nævnes.

- Røjle, er De dér?
- Ja, Jørgensen, siger Anker.
- Hvad har De af vogne?
- Jeg har to pc'ere (åben vogn) under aflæsning, en qb'er (lukket vogn) og en statsbanevogn.
- Hvad med statsbanevognen?
- Den bliver færdig i løbet af dagen.
- Uha, den må vi ikke have stående.

Sådan gik spørgsmål/svar stationerne rundt, og Aamand disponerede over vognene, så de kunne udnyttes mest effektivt, og sørgede for, at statsbanevognene, som de skulle betale penge for, hurtigt kom tilbage til statsbanerne.

Linjetelefonen var et vigtigt kommunikationsmiddel. Der var et regulativ for, hvordan den skulle bruges. Alt skulle skrives i en telefonjournal. Hver station havde en forkortelse. Røjles var R. Når et tog afgik fra f.eks. Middelfart, sendte Middelfart morsesignalet R (· — ·). Røjle skulle som næste station tage telefonen og sige "Røjle". Middelfart: "Tog nr. det og det afgået". Røjle: "Tak, Jørgensen". Det blev noteret i journalen med klokkeslæt. Formålet var ved uheld at kunne dokumentere, hvor toget var.

Og det skulle gå ordentligt og reglementeret til. Anker har prøvet at sende et tog fra Røjle til næste station, Middelfart, som var statsbanestation, med ordene:

- Han er kørt. Umiddelbart efter kom signalet "Røjle", og Anker tog telefonen.
- Hvad var det for en melding? Vi har ikke fået nogen melding.

Anker måtte så sige, at tog nr. det og det var afgået.

- Nå, jeg synes, jeg hørte noget andet, lød det tilbage. Depecher med længere meddelelser blev oplæst langsomt og tydeligt, så de kunne skrives ned. En depeche kunne handle om, at der kom særtog. Så

skulle den vagthavende på alle stationer f.eks. påse, at det sidste ordinære tog inden særtoget havde det rigtige signal bag på sidste vogn. Et modkørende to hvide plader og et medkørende en hvid plade. Det var for at advare banearbejderne om, at der kom særtog. De kunne jo finde på at holde en pause og lade en trolley blive på skinnerne, hvis der var lang tid til næste ordinære tog.

En depeche kunne også være: I morgen er det kong Frederik d. 9.s fødselsdag. Der flages på alle offentlige bygninger fra kl. 8.00, eller tidligst ved solopgang, til kl. 17.30.

Mange penge gennem stationen

Omkring den første i måneden var der ekstra travlhed. Dengang brugte man kontante penge. Et par dage før den første kom der fra postmesteren i Middelfart en besked til Røjle med f.eks. dette indhold:

"De kan forvente at få en samlet udbetaling på 132.000 kr. Vær venlig at oplyse, hvilken seddel- og møntstørrelser De ønsker beløbet i".

Det var penge som løn til skolelærere, præster m.v. og penge til aldersrentenydere, afregningspenge til bønder, der havde leveret svin til slagteriet og meget andet.

Anker svarede, og pengene kom. Der kom også udbetalingskort på hver enkelt udbetaling. Det enkelte postbud fik et beløb, så han kunne udbetale penge til alle på sin rute. Han fik også udbetalingskortene. Der kunne være 150 på en rute i Røjle. Anker talte beløbet op, og postbuddet talte efter og kvitterede. Når postbuddet kom hjem, skulle det hele stemme, og modtagerne have kvitteret på udbetalingskortene.

Arbejdsdagen på stationen gik videre. Der blev



*Brenderup Station var knudepunkt på Nordvestfynske Jernbane.
(Foto ca. 1920. Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv)*

Nordvestfynske Jernbane

I årtier havde kommissioner og amtsråd, sogneråd og rigsdag drøftet, hvordan man kunne lave en jernbane i det nord- og nordvestfynske. Med en ny privatbanelov af 1908 kom der realiteter bag planerne. Sognene langs den bane, der kom, skød penge i foretagendet, og det blev afgørende for linjeføringen. Odense og Assens amtsråd var de største aktionærer. Også store godser og andre private tegnede sig for aktier i jernbanen. I marts 1909 var aktietegningen afsluttet, og kommunerne stillede garanti for lån.

Man gik i gang med at ekspropriere jord, anlægge skinner, bygge stationer, købe lokomotiver og vogne og ansætte personale. Den 5. december 1911 futede det første tog ud på de nye skinner. Hovedstrækningen gik fra Odense til Middelfart over Brenderup. Herfra gik en sidelinje til Bogense. Brenderup blev således banens knudepunkt og hovedstation. Der kørte fra starten fire tog daglig i hver retning. I 1928 nåede man op på otte tog daglig i hver retning, og det har siden været normen.

Der var 16 stationer og fire trinbrætter på Odense-Middelfart-strækningen, endestationerne medregnet.

Der var behov for banen. Godsmængden blev fordoblet i banens første 10 år. Det var varer fra egnens hovederhverv: Landbrug, frugtavl og gartneri, der dominerede. Men også mange passagerer tog toget, og antallet steg støt og roligt i de første 10 år.

Banen gav overskud og kunne udbetale et, om end beskedent, udbytte til aktionærerne indtil 1928. Så begyndte både godsmængden og passagerantallet at vige og afspejle den økonomiske krise fra sidst i 1920'erne. I 1937 kom der røde tal på bundlinjen i regnskabet, og man begyndte at tale om at lukke banen.

Anden Verdenskrig reddede banen. De fleste biler blev opklodset. Både godsmængde og passagerantal steg, og underskud blev vendt til overskud. Godsmængden nåede rekordhøjden fra 1921, og i de første år efter krigen toppede passagerantallet. Anden Verdenskrig var også hård ved banen, som var udsat for flere sabotagehandlinger.

Nye statstilskud betød, at der i 1949 blev gennemført en større modernisering. Der blev især købt nye dieseldrevne motorvogne og personvogne. De nye tog sendte damplokomotiverne på delvis pension. Samtidig gik banen ind i rutebildrift på strækningen. Nordvestfynske Jernbane kunne ikke holde dampen oppe. Fra sidst i 1940'erne faldt godsmængden og passagerantallet. De årlige underskud blev større og større. Den 31. marts 1966 kørte det sidste tog på banen.



Damplokomotiv OMB nr. 1 under vandtagning på Brenderup Station først i 1960'erne. Toget er det daglige godstog, som er på vej til Odense. I begyndelsen af 1960'erne fik banens motorvogne problemer med motorerne, så flere af dem måtte tages ud af driften. Derfor måtte dampen træde til. (Foto: Arne Kirkeby/OMJJK.)

holdt middagspause, hvor stationskontoret var lukket en times tid. Der kom post, som skulle samles og gøres klar til afsendelse med posttoget. Først på aftenen var det fyraften. Signalet blev sat på "ubetjent station", to nedadgående vinger. Stationen blev aflåst, dog med adgang til ventesalen, som personalet på det sidste tog låste.

Rodglodende kakkelovn

Anker husker mange oplevelser fra sin tid ved jernbanen.

En kakkelovn skulle varme kontoret op. I den skrappe vinter i 1947 kneb det med at få tøv. En dag på Asperup Station frøs han jammerligt, men fik lirket en spand kul fra en fyrbøder.

- Husk, de kan være svære at få til at brænde, mindede fyrbøderen om.

Det var nemlig såkaldt højtrykskul, der kun brænder ved høj varme.

Anker gav dem en gang håndsignalolic og fyrede op det bedste, han havde lært. Det hjalp. Mens frosten bed udenfor, måtte Anker smide jakke og uldtrøje.

Kakkelovnen blev rødglødende og holdt en temperatur på 35 grader resten af dagen.

Der kunne også være fordele ved at være ansat på en station. Cykeldæk var der rationering på, og dermed var de svære at opdrive. Ankers ene dæk var tyndslidt. Cykelsmed Charles Sørensen i Røjle sagde opgivende, at der allerede var 15, der ventede.

Et par dage efter så Anker, at der kom en sending dæk fra Schiønning og Arvé i København til cykelsmeden, og han talte 16 dæk. Han ringede til cykelsmeden.

- Jeg kommer lige med min cykel, så den kan få et nyt dæk.

- Der er jo så mange, der er skrevet op, jamrede smeden.

- Du sagde, der er 15. Jeg har set, du får en sending på 16.

Anker fik et nyt dæk på sin cykel.

Tobakshandel i det grønne hus

Under krigen og i de første år derefter blev der dyrket meget tobak på Røjleegnen. Det blev skarpt kontrolleret af toldvæsenet. Dyrkernes tobaksarealer blev målt op, og antallet af planter blev kontrolleret. Intet tobak måtte dyrkes ulovligt, og ingen måtte skære tobak og sælge det sort. To-tre dage sent på efteråret kom opkøberne til Røjle Station, og tobaksdyrkerne med dyrkerformand, købmand Madsen, i spidsen kom med hestetrukne fjællevogne fyldt med de kostbare blade. Blandt opkøberne husker Anker blandt andre Grundtvig fra C.W. Obel i Ålborg. En stor mand i lang rulamsfrakke. Også tobaksgrosserer Juul, Middelfart, var fast gæst. Desuden var der flere hjælpere.

Stationsmester P.C. Jørgensen var også kongelig vejrer og måler. Han skulle derfor være til stede og

kontrollere vejningen. Anker trådte så til og passede stationen. Fra "sidesporet" kunne han følge med i, hvad der skete i det lille grønne hus på perronen i det sidste tobaksår, 1947.

Dyrkerne læssede tobakken af, og opkøberne tjekkede kvaliteten. Noget kunne blive kasseret. Prisen blev aftalt, og tobakken vejret. På den anden side af huset holdt en statsbanevogn, som skulle fragte tobakken videre, og den blev fyldt mere og mere i løbet af dagen, inden Anker kom med plomberetangen og lukkede og plomberede vognen efter forskrifterne.

Inde i ventesalen sad overtoldkontrollør Mortensen fra Strib på en stol ved bordet. Når dyrkerne havde afleveret deres tobak, gik de ind til tolderen med en seddel med vægt og pris, og Mortensen udskrev checks til dyrkerne, formentlig regulering af en afgift. Men der skete også mere. Der var mange mennesker på stationen sådan en dag, og der blev hentet ekstra øl fra købmand Madsens butik. De fandt også vej til folkene i det grønne hus, og om eftermiddagen, blev der slækket noget på kvalitetskontrollen, husker Anker og griner.

Morten Koch og Siegfried Pedersen

Også kendte personer dukkede op på stationerne. En dag kom forfatteren Morten Koch ind på Holse Station, hvor Anker var afløser.

Anker kendte ikke manden, som sagde:

- Jeg skal have min post.

- Så skal jeg vide, hvem det er, svarede Anker.

Anker udleverede posten til Morten Koch, som havde en gård i Holse. Forfatteren læste brevene på stationen.

- For resten, jeg må hellere skrive til min søn. Jeg kan se, han kræver svar med det samme.

Kan jeg låne Deres fyldepen?

-Ja, det kunne han da.

Så sad Morten Koch og skrev et brev med Ankers fyldepen, en Penol Ambassador. Den klattende fyldepen var skiftet ud.

Digteren Sigfred Pedersen, der stammede fra Harnstrup, var ofte passager i togene. Han havde altid en mappe under armen. En dag Anker rejste med tog, gik han ud i førerkabinen. Her lød munter sang. Lokomotivføreren og Siegfried Pedersen skrålede vist "Katinka, Katinka" og skålede i digterens medbragte



Sidste billet fra Odense. Anker Jørgensen bevarede sin interesse for Nordvestfynske Jernbane. Da det sidste tog kørte fra Odense torsdag den 31. marts 1966 kl. 18.45, ventede han til allersidste øjeblik inden afgang med at købe en billet. Anker tog også turen tilbage til Odense. På den tur tog toget stempler, ure og andre værdigenstande med til Odense. Denne sidste billet værnede Anker om.

Odense Pilsnere. Lidt befippet kom Anker til at sige: - Er du sådan en lejlighedsdigter?

Så grinede de to, og Anker trak sig tilbage. Flov blev han, da det gik op for ham, hvem skjalden var.

Landstingsmand og tidligere sognerådsformand Petersen, Røjle, brugte tit toget. Han sad også i banens ledelse. Han gik dårligt og brugte stok. Personalet havde fået besked på, at det skulle give ham en hånd, når han kom. Det gjorde Anker gerne.

Efter tre år som afløser begyndte Anker Jørgensen at se sig om efter noget andet arbejde, og han valgte at sige farvel til Nordvestfynske Jernbane.

Det var en klog beslutning, for jernbanen tabte pusten i de kommende år. Passagerantal og godsmængderne raslede ned i takt med, at personbiler, rutebiler og lastvogne tog mere og mere over.

Kilder:

Interview med Anker Jørgensen maj 2011.

Steen Ousager: *Der var engang en jernbane*. Vends 2006, side 16-31.

Finn Fauk: *Røjlegrisen*. Vends 2007, side 49-59.

50 års dagen for åbningen af Nordvestfynske jernbane: 1911-5. december 1961.