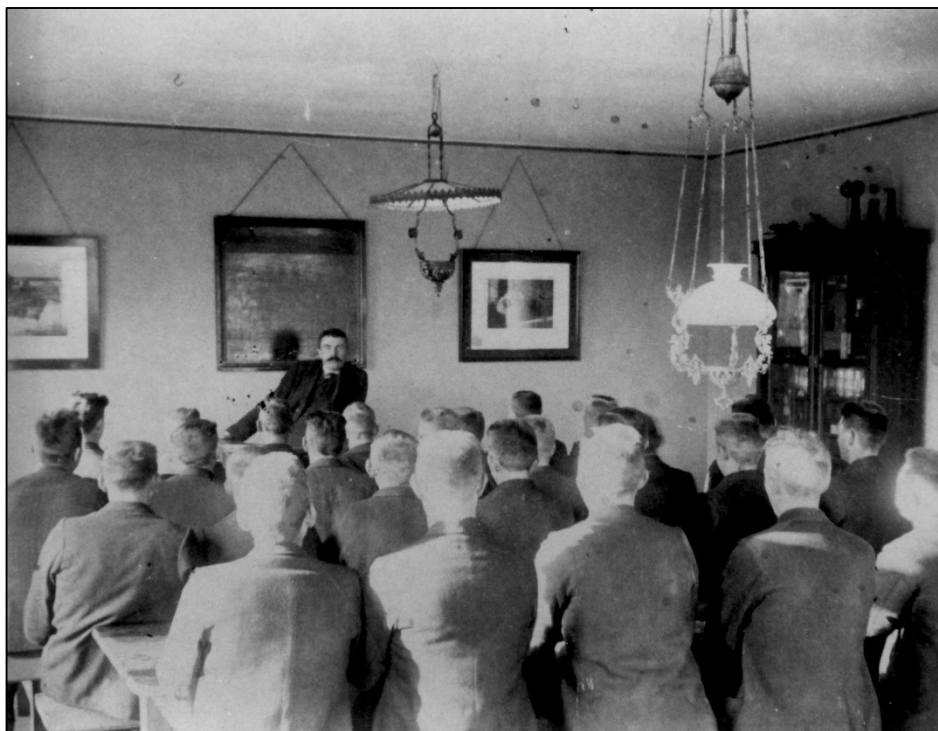


Lars Frederiksen med tog til Polen 1919



Lars Frederiksen holder foredrag

Lars Frederiksen (1883 - 1933) var Johanne og Søren Frederiksens ældste søn. Tog landbrugseksamen 1904 fra Landbohøjskolen. Herefter underviste han på Askov Højskole og fra 1906 til 1908 på Støvring Højskole. Herefter blev han konsulent i husdyravl og samtidig sekretær i Foreningen af jyske Landbo-

foreninger. Fra 1919 sekretær i Landbrugsrådet. Som en del af dette arbejde rejste han i 1919 til Polen. Om denne rejse har han skrevet nedenstående i Støvring Højskoles årsskrift 1920.

Sammen med tre andre danske mænd deltog jeg i september måned 1919 i en rejse til Polen for dér at undersøge afsætningsmulighederne for danske landbrugsprodukter. Antagelig har den landøkonomiske side af rejsen mindre interesse for elevskriftets læsere, og jeg derfor holde mig til at meddele lidt om mere almindelige indtryk fra rejsen, således som de står for mig nu efter et års forløb.

Vi rejste fra København den 12. september over Warnemünde-Berlin-Posen-Lodz til Warschau, hvortil vi ankom den 15. september efter tre dages ret anstrengende rejse. Vi opholdt os i Warschau en uge og rejste tilbage over Thorn-Bromberg-Berlin.

På turen var hver mand forsynet med en kuffert med madvarer, således at, hvis det skulle knibe, kunne klare os selv med ”medbragt mad”.

Vi ankom sent om aftenen til Berlin, hvor der ved banegårdene før krigen herskede en eksemplarisk orden med hensyn til at skaffe befordring fra bane til hotel. Den gang fik man af en politibetjent udleveret et nummer, svarende til en bestemt drosche eller automobil, og det hele gik som efter en snor. Nu holdt der vel nogle vogne ved banen, men der var kamp om at få fat i disse, og de lignede ikke de tidligere berliner-køretøjer.

Efter nogen kamp fik vi fat i en fladvogn forspændt med en sølle krikke og forsynet med bænke af uhøvlede brædder. På denne vogn fik vi os selv og vor ”værdifulde” bagage anbragt, og optoget drog så for masser af mark gennem Berlins gader til hotellet.

Engelske og franske officerer havde belagt næsten hele hotellet, så selv om der var bestilt plads lang tid i forvejen, lykkedes det kun ved en formående mands hjælp at få en seng hver.

Den følgende dag skulle vi have vore pas stemplede, have bestilt billet til Warschau m.m. På banegårde og rejsebureauer anede man intet om, ad hvilke banelinjer det kunne lykkes at nå Warschau. Først havde vi bestilt billetter til en linje, men det viste sig senere ved henvendelse til det danske gesandtskab, at denne vej var ufremkommelig. Vi fik så billetter til en anden linje, men ingen turde sige noget om, hvornår togene gik, hvis de overhovedet gik, på den del at strækningen som polakkerne havde rådighed over. Under vor fart i Berlin for at skaffe pas påtegnet alle de steder og med alle de viderværdigheder, som tiden og forholdene krævede, fik vi lejlighed til at se, at Berlin i væsentlig grad havde ændret præg fra før krigen. De tidligere rene gader flød i uorden. Bilerne kørte på fjedre eller endog træfælge og jernringe i stedet for tidligere på gummi. Træhjulene til nogle af bilerne så ud som de var lavede til en trillebør. I nogle af gaderne lå der endnu pigtrådsforskansninger, og på det kongelige slot, politistationen og andre steder så man tydelige mærker af den skydning, disse bygninger under revolterne havde været udsatte for. Folkene på gaderne så nærmest bedre ud, end man kunne have ventet, de var velklædte – i hvert fald på hovedgaderne – og så ikke i særlig grad underernærede ud. Teatrene og forlystelsesstederne gik for fuldt hus, og mad kunne man få på de store restauranter, blot man havde de fornødne mark.

Vi forlod Berlin en søndag morgen. Toget, vi skulle med, udgik fra en station i byens udkant og passerede derefter de forskellige stationer i byen, således at vi, om vi ellers havde turdet regne med at få plads, kunne have steget i toget fra en station lige ved siden af vort hotel klokken 9 formiddag. Vi fik imidlertid det råd, at vi skulle stige i toget ved udgangsstationen og så endda helst møde en time før afgangstid, hvad vi også gjorde. Vi tog derfor af sted klokken 6 morgen i bil til byens udkant, ventede en tid lang på toget, fik plads i dette og passerede ved nitiden det hotel, vi havde forladt klokken 6, men vi havde plads i toget, og det var hovedsagen. På flere af de tog, vi passerede, var ikke blot alle sidde- og ståpladser optagne, på alle trinbrætter stod der folk, der han mennesker på pufferne mellem vognene og på selve lokomotivet. I mange tog fandtes der ikke kupévinduer, betrækket i kupéerne var erstattet med farvet sækkelærred, messinghåndtag var erstattede med jerngreb, læderstropperne med papirremme, og overalt var der meget snavset. Lokomotiverne var rustne, og stationsbygningerne mange steder stærkt forfaldne. Alligevel så de berlinere, som på denne september-søndag-morgen drog bort fra byen, ud til at være meget tilfredse over, at de i det hele taget var kommen med toget.

Først på eftermiddagen nåede vi en station, kaldet Kreuz, hvorfra der udgik en banelinje til Posen. Stationen var besat af tysk militær, og et par mil derfra havde der natten i forvejen fundet en træfning sted mellem tyskere og polakker. Efter lange tiders undersøgelse kom vi i Kreuz over i et tog med polsk personale og kørte af sted mod Posen, men ved den anden station passerede vi den polske front, og toget måtte nu igen gøre ophold et par timer, for at det polske militær og toldvæsen kunne foretage en lige så omfattende undersøgelse, som de tilsvarende tyske væsener havde foretaget i Kreuz. Men endelig blev vi da færdige og rullede mod byen Posen, hvortil vi ankom klokken 8 aften.

Vort tog til Warschau skulle gå fra Posen klokken 11. Det lykkedes os at få vor bagage anbragt i toget til Warschau samt at få kupéen aflåset og en skarpbevæbnet soldat stillet på vagt uden for kupédøren. Herefter søgte vi op i den bælgmørke by for at få mad. Varmt havde det været om dagen, snavset var det i toget, så vi trængte hårdt til at blive gjort lidt rene. Til at begynde med syntes det umuligt at blive vasket i Posen. Portieren på hotellet fastholdt, at han hverken havde sæbe, vandfad eller håndklæder. Ved nogle engelske officerers mellemkomst lykkedes det os dog at få lov at få adgang til et badekar og et håndklæde, så vi blev

nogenlunde gjort i stand, fik også mad og tog med sporvogn med en kvindelig konduktør tilbage til stationen. Her fandt vi vor soldat på vagt, kom i kupéen, som igen blev låset efter os i håb om, at vi på den måde kunne slippe for fremmed selskab. I kupéen var der intet lys, kun en lille stående beholder med olie, hvori flød en væge, der for øvrigt gik ud, straks toget satte sig i bevægelse. Vi sad så her i mørket låsede inde i kupéen overladt til vor skæbne og det polske jernbanepersonales bevågenhed, denne sidste var så stor, at vor kupédør først blev låset op den følgende formiddag klokken 9, da vi rullede ind mod Warschau.

Jeg skal ikke gøre noget forsøg på at beskrive det landskab vi passerede fra solopgang og til vi nåede Warschau, kun så meget skal siges, at det gjorde et meget trist indtryk med de mange steder nedskudte stations- og fabriksbygninger. Jorden var gennemgående jævn, og de grå træbygninger, som gårdene bestod af, gjorde ikke noget særligt oplivende indtryk. Kvæget på markerne spillede i alle farver, dog syntes sortbroget sine steder at være overvejende, antagelig et resultat af benyttelsen af hollandske tyre.

Var det galt med hotelplads i Berlin og Posen, så var det endnu værre i Warschau. Den bestilte plads kunne ikke fås, de store hoteller med europæisk snit var alle optagen af engelske, franske og amerikanske officerer. Ved en danskers hjælp fik vi plads på et lille polsk hotel, hvor vi havde det rigtig godt, efter at vi og personalet var blevet enige om, hvad der skulle forstås ved de forskellige håndgebærder, som vi indbyrdes brugte for at udtrykke vore henholdsvis polske og danske ønsker og opfattelser.

Morgenmad og undertiden også aftensmad lavede vi selv ved hjælp af kogt vand og vore madkufferter, ellers spiste vi mest på polske restauranter, hvor vi altid fik mad nok, men ikke altid det, vi ved fingersprog og fagter troede at have bestilt.

Warschau var alt andet end ren, og nogle steder var brolægningen så knudret, at man skulle tro det umuligt at færdes med heste og vogne – det gik dog. Andre gader var ret pæne og asfalterede. Biler var der ingen at få af, de var alle beslaglagte af militæret, og byen var erklæret i belejringstilstand, hvilket bl.a. betød, at kun militæret måtte færdes på gaden om natten. I det hele taget gjorde Warschau et meget mere militærisk indtryk, end vi havde ventet, overalt så man soldater. Så vidt det kunne skønnes, var disse fortrinligt udrustede efter de bedste engelske og amerikanske mønstre. Det var helt betagende en aften at se en afdeling militær drage ud af Warschau, alle med grønne grene på bøssepiberne, syngende og hilst a jubel fra gaderne. Der var en ovenud national stemning over det hele. Polen havde rejst sig på ny som selvstændig stat, og nu gjaldt det ved alle midler at hævde den nyerhvervede selvstændighed. Warschaws befolkning havde i de seneste år set både russisk og tysk militær drage gennem byen, nu var det landets egne sønner, der drog gennem hovedstadens gader for at værge deres, nu fri, men gennem århundreder så mishandlede fædreland – derfor ikke sært, at begejstringen var stor.

Senere så vi soldaterne øve sig ved ruinerne af en af de store broer over Weichselen. Broen, som var sprængt under krigen, stod med sine søndersprængte buer og piller som et vidne om, hvad der var brudt og skulle bygges op, og på det sås på den appel, der var over de polske soldaters øvelser, at de ville gøres deres til, at ikke fjendehånd anden gang skulle ødelægge deres by og land.

Næst militæret var madspørgsmålet vel nok noget af det, der optog Warschau mest. Overalt i vinduerne så man billeder af den amerikanske ernæringsadministrator, Mr. Hower, der havde skaffet mad ikke blot til Polen, men til så mange andre skadelidte egne i Europa, og ved besøg i det overbefolkede jødekvarter i Warschau fik man indtryk at, at der i høj grad trængtes til mad – og da for resten også til klæder.

Om selve opholdet i Warschau er der ikke noget af almen interesse at meddele, og landet fik vi kun såre ringe lejlighed til at se, fordi det ikke kunne lade sig gøre at skaffe befordringer. Vi fik dog gennem krigsministeriet overladt en gammel automobil til en eftermiddagstur og fik herved lejlighed til at se en del af de sønderskudte fæstningsværker om ved Warschau samt et par landbrug. Det landbrug, vi så, var i høj grad præget af beliggenheden ved en storby, det var særlig havesager og mælkeproduktion man lagde sig efter.

Jeg skal i øvrigt ikke gøre forsøg på nogen beskrivelse af landbruget om ved Warschau, men vil gøre nogle bemærkninger om hjemrejsen.

Havde henrejsen været vanskelig, så viste det sig, at den første del af hjemturen var endnu vanskeligere.

Det tyske jernbanemateriel var nærmest fint sammenlignet med det polske, som var stykket sammen fra forskellige omliggende lande, der var tyske, østrigske og russiske vogne i blanding. Lokomotiver af de mest forskellige typer, og det hele så ud til vanskeligt at kunne holde sammen. Ved bistand fra trafikvæsnets side blev der reserveret os en kupé, så vi drog forholdsvis godt af sted i vor 1. klasses vogn uden vinduer eller betræk, men det var dog en vogn med tag over hovedet. Vi måtte være glade til. I ventesalen i Warschau havde vi set, hvorledes soldater og andre lå på det bare gulv i ventesalene eller på stenfliser i forhallen til banegården og sov; vi havde dog haft vore gode senge og havde nu plads til at sidde. Vi rejste fra Warschau til en by i det nordlige Polen, kaldet Alexandrowo. På den sidste del af turen styrtede vandet ned, så det var en alt andet end morsom tur, da vi skulle løbe rundt i Alexandrowo for at få vore papirer i orden, inden vi kunne komme videre over den tyske grænse for at finde en jernbane til Thorn. Vi havde fået at vide, at broen over en flod, der på det sted danner grænsen, var sprængt, samt at jernbanen flere kilometer var ubrugbar. Omsider fik vi, efter ligefrem at have vadet rundt i den lille by Alexandrowo for at få de fornødne påtegninger fra militær, told- og jernbaneautoriteter, vore papirer i orden og kunne tage videre. Men der gik intet tog, og vi kunne ikke opdrive en vogn, og der var cirka 10 kilometer til den nærmeste station på den tyske side. Til alt held forbarmede det polske jernbanevæsen sig over os – der var udsigt til gode drikkepenge – og lod et lokomotiv og en jernbanevogn køre lige til den polsk-tyske grænse med den sprængte bro og de opbrudte skinner. Foran broen ville man igen se vore papirer. Da det var i orden, forlod vi vor vogn og straks efter det polske landområde. På tysk side var der en geschæftig tysker med en trillebør, han tog sig af en del af vor bagage, vi vandrede med resten og med vandet soppende i støvlerne langs den afbrudte banelinje ind i det fordums så store og mægtige Tyskland. Vi passerede flere skyttegrave, hvor der endnu lå håndgranater rede, og hvor man næppe havde fået så meget af pigtråden ryddet bort, at vor mand med trillebøren kunne komme igennem.

Et par kilometer inde i landet fandtes en af militær besat landstation – og nu begyndte den snart velkendte historie med alle de påtegninger af papirer, som den gang skulle til for at færdes på disse egne. Flere folk, der kom samtidig med os, havde været med samme tog fra Warschau og spadseret hele den lange vej fra Alexandrowo, blev vist tilbage. Der stod de, deres papirer viste, at de måtte slippe ud af Polen, men ind i Tyskland kunne de ikke komme. En jøde, som hele tiden havde klistret sig til os, åbenbart i håb om i læ af vore kurérpas at slippe med over, skar rædsomme grimasser, da han blev vist tilbage til Polen. En ung tysker, der havde været 2 á 3 år i Warschau og højlydt havde prist det tyske fædreland i tale og sang og forbandet Polen, da vi var kommet på tysk grund, måtte pænt vende om og se at finde en indgang til Polen igen. Vi slap altså igennem med nogle pas, der snart var så overfyldte med stempler og påtegninger, de ville give fri færdsel over hele Verden – og ind i en

forhenværende 2. klasses kupé. Betrækket var flået af, kun vatstopningen var tilbage af for-
dums herlighed – og så blev endda en del af vattet hængende på vore våde frakker.

I Thorn fik vi at vide, at der absolut ingen plads ville være i et iltog, som kom senere på aftenen, så vi foretrak at rejse videre mod Berlin med et langsomt gående tog. På turen til Warschau var vi låsede inde i kupéen. Fra Thorn til Berlin, som tog sine 14 – 15 timer, kunne vi ikke forlade kupéen, da andre så ville optage vore pladser, men også det gik. Da vi næste dags formiddag kom til Berlin, som vi 10 dage i forvejen havde forladt med indtryk at, at dér stod meget tilbage at ønske, så havde vi nu en følelse af, at Berlin alligevel var en helt rar, ren og tryk by, og denne følelse blev ikke mindre, da det viste sig muligt at få et bad og en seng.

De ovenanførte indtryk fra rejsen har antagelig ikke større interesse, de betyder vel ikke stort for den, der ikke har oplevet dem eller noget lignende, men de kan måske alligevel hjælpe en lille smule til at indse, at vi har det godt i Danmark – og at vi ikke nær altid skønner nok derpå.

Vi taler her i landet om krigstidens besværligheder – og vi har haft visse vanskeligheder, men målt med verdenskrigens alen ville det, vi har kendt herhjemme og til dels endnu føler, ikke blive kaldt besværligheder eller vanskeligheder, højst ville man sige, at det havde været en noget ubehagelig tid.

Det er utvivlsomt rigtigt, når det gang på gang er sagt, at Danmark har været et af de heldigste, måske det heldigst stillede land i Europa under krigen. Vi har fået mindre af franskbrød, sukker og enkelte andre varer, vi har fået meget højere priser på alt, men vi har absolut ikke lidt nød, og mange er under dyrtiden blevne forholdsvis bedre stillede, end vi var før. Der er vel visse grupper af folk med små faste indtægter, som ikke er stegne under krigen, eller i hvert fald ikke i forhold til prisstigningen, der i høj grad har følt dyrtidens tryk. For mange har dyrtiden derimod kun betydet, at deres regnskab kom til at balancere med større tal – hvis de overhovedet førte noget regnskab. Pengenes værdi og respekt for penge er gået betydeligt ned, desværre ser det i nogle tilfælde ud til, at respekten for og forståelsen af de værdiskabende virksomheder – blandt hvilke arbejdet vel nok er den første og største – også er gået tilbage. Vi er komne ind på at stille krav til tilværelsen og dens goder og forlange disse stigende krav fyldestgjort, uden at yde nogen større indsats. Mange mener, at det må være samfundets sag at skaffe mindst lige så gode og magelige livsvilkår nu som før, og helst bedre vilkår. Det er jo ikke den enkelte borger, og slet ikke nogen dansk borger, der har villet krigen, følgelig – mener man – skal den enkelte heller ikke lide under dens ubehagelige følger. Arbejdstiden og desværre vel også i mange tilfælde arbejdstempoet er bleven sat ned, medens lønnen er stegen til en højde, så produktionen nu i mange tilfælde ikke svarer til forholdet mellem løn og arbejde.

Medens folkene i mange af Europas lande har kæmpet, sultet og frossen, har vi i almindelighed ført en forholdsvis lun og magelig tilværelse. Der er ikke stillet særlige krav til den enkelte. Vi har talt om dyrtiden og nødstilstanden i verden, men vi er ikke blevne dygtigere eller mere energiske af den megen snak.