

---

---

# GLEMMER DU

---

---

TÅRNBY KOMMUNES LOKALHISTORISKE TIDSSKRIFT

NUMMER 1 | JANUAR/FEBRUAR 2009



---

---

## I LUFTHAVNENS TJENSTE – erindringer af Hans Zimling

---

---





**FORSIDEILLUSTRATION:**

Kastrup Lufthavn 1948

**KILDER:**

Hans Zimplings erindringer.

**ISSN 1397-5412**

Tidsskriftet "Glemmer du" er udgivet af:

©Tårnby Kommunebiblioteker, Stads- og lokalarkivet

Skrevet og redigeret af: Inger Kjær Jansen

Layout: Anne Petersen

# I LUFTHAVNENS TJENSTE

## – erindringer af Hans Zimling

*Udover at have haft en spændende opvækst på Saltholm har Hans Zimling været tæt på mange dramatiske begivenheder på sin arbejdsplads i lufthavnen. Det beretter han om her.*



Kastrup Lufthavn ca. 1946.

## Debut i lufthavnen

Jeg blev hjemsendt fra den Danske Brigade et par måneder efter at 2. verdenskrig var forbi. Så stod man der uden arbejde. Der var mange arbejdsløse, så jeg begyndte at søge arbejde forskellige steder, blandt andet ved politiet, hvor man

skulle bruge nogle reservebetjente.

Ved det Danske Luftfartsselskab skulle man også bruge personel, da luftfarten igen var ved at komme i gang efter krigen, så jeg søgte begge steder. Efter et kort stykke tid fik jeg brev både fra politiet og luft-

farten, at man gerne ville have en samtale med mig.

Jeg tog så til lufthavnen til en samtale. Jeg blev antaget og skulle begynde dagen efter.

Jeg mødte fuld af energi, og blev sat sammen med en ældre dame, fru Frederiksen. Jeg skulle hjælpe med rengøring efter hendes anvisning. Vi skulle møde kl. 4 om morgenen og begynde rengøringen af flyene.

Det første, jeg blev sat til, var at tømme toiletspandene fra de fly, der stod i hangaren. Det foregik på den måde, at man tog toiletspanden og bar den ind i bygningen og tømte spanden i toilettet, hvorefter spanden blev skyllet og sat på plads i flyet. Når jeg op ad dagen tømte spande fra de indgående fly hændte det, at man kom til at gå mellem passagererne, det var ikke særlig behageligt.

Så steg jeg i graderne, nu blev jeg sat til at pudse vinduer i kabinen først udvendig, senere indvendig og lidt senere også i cockpittet. Så nu var jeg kommet lidt højere op ad rangstigen.

Fru Frederiksen var god at samarbejde med, og somme tider gik hun hjem i god tid og

lavede kaffe, og bagte pandekager til mig.

På et tidspunkt fik D.D.L. et gammelt fly, en amerikansk DC3 med to motorer. Den skulle rengøres, og det blev jeg sat til. Det var en, der kunne trække hjulene op, så disse hjulbrønde skulle jeg rengøre. Det bestod i, at man tog en spand og fyldte den med benzin, og så kravlede jeg op i hjulbrønden med benzin og en børste. Benzinen tappede jeg af flyet. Jeg sad så der oppe og rengjorde alle delene. Det var ikke morsomt, for efter et stykke tid blev jeg godt svimmel af at indånde benzindampe. Når det blev for slemt klatrede jeg ned for at få lidt frisk luft, men jeg skulle jo gøre arbejdet færdigt. Bagefter kravlede jeg ned med den snavsede benzin. Jeg fik besked på, at benzinen bare skulle hældes i kloakken.

## CATERING

Efter en tid blev jeg sat til at sørge for catering til de udgående fly. Det bestod i, at jeg gik ind i Hammars Restaurant, der lå ved transithallen. Jeg medbragte en skubbevogn, som jeg læssede varerne på og kørte det ud til den rute, det skulle med. Hvis flyet kunne tage 7 passager var der mad og drikkevarer plus kaffe til tyve passagerer. Var der kun 10 passagerer, når flyet kom hjem, kørte man den resterende catering, øl, vand og brød ind i vores opholdsrum. Det havde vi meget glæde af. Det værste var, at hvis der ikke var ret meget tilbage, skældte de mig ud. De troede vel, at jeg havde hugget noget af det.

## STARTTJENESTEN

Senere blev jeg sat til noget anden, det hed starttjenesten. Den bestod i at modtage flyet, når det rullede ind på platformen, køre trapper til og lægge klodser for hjulene og sætte sikringer og rorlåse på, for at rorene ikke skulle stå og blafre for vinden.

Når flyet skulle af sted igen, blev låsene fjernet og vist til kaptajnen en ad gangen.

Jeg blev så udnævnt til ”startformand”, så nu følte jeg at jeg var blevet lidt mere. Jobbet bestod også i at fylde benzin på flyet. Jeg tilkaldte en tankvogn, hvorefter jeg fik en benzinslange i hånden og med den



Personale fra Shell sidder og venter på fly, der skal tankes. 1940'erne.



Et DC-4 fly tankes. Vejret er ret barsk den aften - store hvide fnug af tøsne daler ned under tankningen. Ca. 1948.

i hånden klatrede jeg op på flyets vinge. Det var somme tider i en højde på 3 til 4 meter, der var intet at holde i, og når det blæste meget, var det svært at holde balancen.

Hvis det var vinter kunne flyet blive overiset, og kunne ikke komme i luften, før det var afiset. Det foregik ved, at man fik spændt en beholder med afiservæske på ryggen, - den vejede cirka 15 kg., og med sprøjtetudsens i hånden klatrede man op ad stigen og ud på vingen. Det var et halvfarligt job, da der ikke var noget at

holde i! Jeg faldt ned en gang, men var så heldig at lande i en snedrive, så måtte jeg kravle op igen og begynde forfra.

Når flyet skulle starte motorerne, stod der altid en med en ildslukker, det kunne nemlig ske, at der kom ret kraftig ild ud af motoren, inden den gik i gang. Så var det bare om at være hurtig med ildslukkeren, inden ilden fik for godt fat.

Vi havde også en gammel flyvemaskine, den hed F-7. Den kunne have 7 passagerer om-

bord, den blev mest brugt til rundflyvning om søndagen. Der var mange, der gerne ville have en flyvetur over København. Det var som regel et par af starttjenestens unge medarbejdere, der passede rundflyvningen. Når trappen var sat til, og passagererne var ved at gå ombord, sagde den ene ret højt til den anden: "Nu har du vel husket at sætte et stykke tyggegummi på den benzinlæk!?" Den anden stod ved passagertrappen, og det hændte at han stod og gjorde korsets tegn, når passagererne gik om bord. Men da der blev klaget fra en passager, fik de en ordentlig røffel af vores chef.

## EN UHYGGELIG OPLEVELSE

Når de fleste fly landede i Kastrup, var det starttjenestens job at gå op på vingen og komme det benzin på, der var opgivevet. En dag landede et SAS fly, og det blev placeret lige foran transithallen. Vi fik besked på, hvor meget brændstof den skulle have og tilkaldte så en tankvogn. Det var min tur til at gå op på vingen, hvor tankdækslerne var. Det var meget mørkt, men jeg kom da op ad stigen, og åbnede tankdækslet, satte benzinslangen ned i hullet og åbnede for slangen, man spildte tit lidt benzin. Pludselig stivnede jeg helt, jeg opdagede, at jeg havde min pibe i munden, og der kom røg op ad den. Jeg lagde nu den ene hånd om pibehovedet, og lod benzinslangen ligge. Så lod jeg mig glide ned ad flyvingen, mens jeg holdt om piben med den ene hånd. Jeg kom godt ned, og skyndte mig så ind i opholdsrummet og lagde piben i askebægeret, hvor efter jeg skyndte mig ud til flyet og tankede færdigt. Jeg har aldrig fortalt dette til nogen før. Hvis en gnist havde antændt benzi-



Rundvisning i Lufthavnen 1948-49.

nen, kunne det nemt have kostet hundrede mennesker livet. Alle transitpassagererne sad lige indenfor glassdørene, hvor flyet stod nogle få meter udenfor transithallen og en tankvogn med 4000 liter benzin.

## PÅ LASTEHOLDET

Efter at have været med til klargøring af flyene kom jeg nu på et lastehold. Det vil sige, hver gang et fly landede, blev vi sendt ud for at tømme det for bagage, post og fragt. Det var et ret hårdt arbejde. Da vi ikke havde nogle hjælperedskaber, skulle nogle af varerne bæres op ad en høj trappe. Da nogen af flyene kun måtte stå på jorden i 20 minutter, skulle det gå stærkt. Vi arbejdede på treskift, dag- eftermiddag - nat, også lørdag og søndag. Der var en rivende udvikling, vi fik nye folk næsten hver uge, og man var altid meget træt, når man gik hjem.

Efter et års tid blev jeg udnævnt til lasteformand. Nu skulle jeg se efter, at alle varer kom på den rette plads. Det kunne godt være lidt svært,

da lastrummene er lange og smalle.

Det arbejdede jeg med et par år. Imidlertid havde man oprettet et plannerkontor, hvorfra alt arbejdet blev fordelt, og med radioforbindelse til alle lasteholdene. Efter et stykke tid fik jeg så tilbud om at blive overportør og få mit eget lastehold med direkte forbindelse til planteren, der styrede det hele. Nu var jeg rigtig på vej op. Jeg fik en flot uniform og kasket og en guldsnor på hvert ærme, og nu skulle jeg også gå med slips.

Jeg fik en trehjulet vogn med indbygget radio, og kunne nu risikere at få flere fly at ekspedere ad gangen.

Det arbejdede jeg med et par år. Dernæst kom jeg til jævnlige at sidde på plannerkontoret og fordele arbejdet til overportørerne ude på trafikplatformen. Det var et krævende arbejde, men man havde også en medhjælper på kontoret hele vagten. Det job passede jeg så et langt stykke tid.



## LUFTGODS OG DYR

SAS luftgodsstation skulle på et tidspunkt være en selvstændig afdeling under SAS, og dertil skulle man bruge nogle ledere. Jeg fik tilbudt arbejde med at starte godsafdelingen op og blev forvalter. Nu fik jeg to brede guldsnore på ærmet og eget kontor. Men det var et meget hårdt job. Det varede ikke længe, før godsmængderne var så store, at vi næsten ikke kunne klare det. Så begyndte man at automatisere hele afdelingen. Man byggede et lageranlæg til 900 vogne i otte etager, som blev styret fra et kontrolbord. Men det blev noget af en fiasko. Det gik godt de første par dage, men så gik der kludder i systemet, da varerne kørte forkert. En hund, der skulle hentes fra dyrerummet, kunne man ikke finde. Det viste sig, at den sad i sin kasse og hylede på niende etage. Den var blevet kørt det forkerte sted hen. Det varede ikke længe, før alt blev taget ned og erstattet med et reol-system og gaffeltruck.

Der var både morsomme og dramatiske hændelser med dyr. Et år kom et fragtfly med

en del aber ombord. Da vi fik dem ind i pakhuset, var der nogle af aberne, der slap ud af deres bur. De klatrede straks op under loftet i pakhuset, så det var umuligt at fange dem. Vi måtte tilkalde havnepolitiet som var nødt til at skyde dem. En dag kom et russisk fly med passagerer. Da passagererne var gået, stod der forrest i kabinen en stor kasse med en meget stor bjørn, som vi skulle have ud. Men vi havde på det tidspunkt intet hjælpegrej. Så kom en russer, der var sammen med bjørnen, han bad os om at gå ud af flyet, og vente neden for trappen. Der gik cirka 5 minutter, så kom russeren ned af trappen fra flyet med bjørnen gående på bagbenene, og ham under armen, på den ene pote sad en SAS taske. Da han var kommet ned, bad han os om at hente transportkassen oppe i flyet, og så gik bjørnen pænt ind i sin kasse. Det var spændende, for der var mange mennesker på platformen.

En dag kom en stor hund med et fly. Kassen med hunden blev anbragt i dyrerummet, og der blev sendt besked til modtageren, Zoologisk Have. De kom

hentede hunden, der viste sig at være en ulv. Jeg gik med i dyrerummet for at udlevere ulven, men da vi kom ind i rummet, så vi transportkassen var åben, og ulven var væk. Der blev panik! - Hvor var ulven? Der gik kun kort tid, så kom en af portørerne og spurgte hvad vi ledte efter. Jeg sagde det, som det var. Han kunne så fortælle, at han havde set vores rengøringsmand lufte en schæferhund ude ved startbanen. Hundelufteren blev lidt bleg om næsen, da han fik at vide, hvad han havde gået tur med.

### **D.D.L. FLY**

Et af flyene var bygget af krydsfinér på et aluminiumskelet, et andet var en 3 motor tysk Junker til 16 passagerer, og til sidst flagskibet, den tyske Condor. Den var virkelig elegant inde i kabinen, der var to saloner, hvor sæderne vendte mod hinanden med borde i mellem. Der var virkelig god plads. Halvdelen af stolene var med blå blomster på betrækket, og resten med røde blomster.

Lige efter jeg var begyndt fik D.D.L. et gammelt DC-3 fly, som skulle bygges om til 22 passagerer. Senere samme år fik vi to DC-3 fly mere, herefter begyndte flyflåden at vokse ret hurtigt.

I 1948 blev SAS oprettet, det vil sige da Norge, Sverige og Danmark slog sig sammen til et selskab.

### **FLYUHELD**

Der skete flere uheld. Jeg husker et af de første, jeg overværede, da F12 lige var startet fra Kastrup. En passager gik op i cockpittet, og sagde til kaptajnen, at de havde tabt det ene hjul. Fokkeren havde fast understel, og det vil sige, at hjulene ikke kunne trækkes ind. Man rekvirerede 16 ambulancer, som holdt ved startbanen, alt imens flyet cirklede rundt om lufthavnen for at bruge det meste af benzinen, af hensyn til brandfaren, når flyet landede. Det har ikke været morsomt for passagererne at sidde i flyet og stirre ned på de 16 ambulancer. Da benzinen næsten var brugt op, landede kaptajnen flyet i græsset for ikke,

at der skulle blive gnister mod cementen. Han landede flyet så langsomt, som han kunne på et hjul. Da farten næsten var gået af flyet, sank det ned på vingespidsen, og der var ikke en, der fik en skramme.

## DEN STØRSTE FLYULYKKE

Jeg husker det lige så tydeligt, som det var i dag. Det var en kold vinterdag i 1947. Der havde været fint besøg i København af den svenske kronprins, og med samme fly, en hollandsk DC-3, var skuespillerinden Grace Moore, og den danske skuespillerinde Gerda Neumann og hendes mand. Det var et fint klart flyvevejr, der var også en del andre passagerer med, da flyet rullede ganske normalt ud til start. Det holdt for enden af startbanen, hvor piloten først kørte kraftigt med motorerne, hvorefter han satte fart på hen ad startbanen. Da flyet slap jorden, begyndte det at stige unormalt voldsomt, det stod næsten lodret i luften. Da det nu havde tabt farten, drejede det rundt, så næsen pegede direkte mod



Flagene er gået på halv i lufthavnen den 26. januar 1947 p.g.a. flyulykken, der kostede 22 mennesker livet.

jorden. Kaptajnen gav den fuld gas i et forsøg på at rette flyet op. Det ramte jorden med et brag og eksploderede som en stor stikflamme. Vi var nogle fra startpersonalet, der sprang op på vores jeep, hvor der altid lå nogle ildslukkere. Jeg vil tro, vi var ved det brændende fly cirka 2 til 3 minutter efter nedstyrtningen. Men det var umuligt at komme nærmere end halvtreds meter fra flyet. Lidt efter kom brandvæsenet, men de kunne heller ikke gøre noget. Man må tænke på, at flyet lige var tanket med 3000 liter benzin. Da bålet efterhånden blev slukket, kunne man se et stort hul i jorden, trods



Kisterne med nogle af ofrene fra flykatastrofen i 1947 køres væk fra lufthavnen. Alle 22 ombord omkom her i blandt den svenske arveprins Carl Gustaf, sangerinden Gerda Neumann og hendes mand Jens Dennow samt den amerikanske skuespillerinde Grace Moore.

det at jorden var frosset.

## ÅRSAGEN TIL ULYKKEN

Så begyndte hele efterspillet. Hvad var der sket? Hvem eller hvad havde svigtet? Der kom en haverikommission fra Holland, Sverige og Danmark, og alle rester fra flyet blev gået minutiøst igennem for at prøve at finde årsagen til styrtet. Der var intet tilbage

af dem, der var ombord. Det eneste man fandt var et stykke kjolestof. Der blev holdt mange forhør af personalet, særligt af starttjenestens personale, der havde været de sidste ved flyet. Der var fundet en rorlås 30 meter fra nedstyrtningsstedet. En rorlås var en lås, der blev anbragt på flaps og ror, når flyet var parkeret. Disse låse skulle fjernes igen før start, det var startpersonalets opgave. Havarikommissionen fastslog, at det måtte være en glemt

rorlås, der var skyld i ulykken. Startpersonalet protesterede over denne afgørelse især mig selv. På dette fly var jeg cateringsmand - det var altså mig der anbragte mad og drikke i kabinen. Der var intet separat lastrum agter, og når flyet var klar til afgang, blev rorlåsene anbragt på gulvet til højre for passagerdøren, og når jeg kom med catering, lagde jeg det samme sted. Nu kommer det mest interessante, at der hvor man fandt rorlåsen, lå der også en thermokande, men det ville kommissionen ikke høre noget om. Jeg tror ikke, det blev skrevet nogen steder. Som et sidste moment kan jeg fortælle, at kaptajnen var en meget kraftig mand, så alle, der havde forstand på det, mente at han ikke kunne komme ind i sin stol uden at skubbe rorstammen frem. Han kunne ikke skyde rorstammen frem, hvor der er en rorlås på.

Officielt kom det til at hedde, at jordpersonalet havde skylden. Det kastede pressen sig over. Det var meget frustrerende for os i starttjenesten. Længe efter, når passagerne skulle op i et fly, råbt de til os, om vi nu havde husket at tage rorlåsene

af. Nogle var så mistroiske, at de gik rundt om flyveren, før de gik ombord.

Når flyene skulle i hangar om aftenen, satte vi rorlåsene på, og mekanikeren startede motorerne og kørte til hangaren. Så råbte og skreg publikum, at nu havde vi igen glemt at tage rorlåsene af. Det var ikke sjovt det første stykke tid, men som tiden gik, glemte publikum at råbe efter os. Der var mange, der mente, at vi fik skylden, fordi det var det nemmeste. Man ville meget nødig have, at det var en teknisk fejl, for det kunne koste fabrikken penge og prestige.

## EN VÅD LANDING

Jeg kan huske en anden ulykke, et par år senere. Det var en af de nye tykmavede Vikingfly, som vi havde fire af. Det var en aften, hvor det var mørkt og sneede. Kaptajnen var af en eller anden årsag landet for tidligt og satte flyet på vandet 300 meter før land. Der blev straks slået katastrofealarm. Lufthavnens redningsbåd skulde hurtigt ud, men man kunne ikke finde skipperen med det samme, så det tog en del tid. Der var en, der kravlede ombord i Skymasteren, der stod i hangaren, og tog den store gummibåd. Men han kom uheldigvis til at udløse den, så den blev pustet op inde i kabinen, så var den ikke til at få ud. Jeg vidste, hvor der lå en jolle i den lille havn ved lufthavnen, så en kollega til mig, Axel Petersen og jeg skyndte os til stranden og fik jollen frigjort. Der var heldigvis årer i, vi roede så hurtigt, vi kunne ud mod flyet. Da vi kom nærmere, kunne vi se, at den stod helt på enden med cockpittet under vand og halen højt op i luften. Vi blev meget overraskede, da vi pludselig så

flyet synke bagover og ligge vandret. Vi blev enige om, at der var nok ikke nogle overlevende. Da vi kom helt der hen og fik åbnet døren, blev vi endnu mere overraskede, da vi så, at alle passagerne sad i deres stole. Der var ikke mere end 1½ meter vand, så der stod kun 10 cm vand på kabin gulvet. Grunden til at flyet var faldet bagover, var fordi, kaptajnen havde fået nogle passagerer til, at kravle ud i halen så den fik overvægt og sank ned i vandret. Vi fik at vide, at der kun var en såret ombord, det var mekanikeren, ham fik vi ned i jollen sammen med en gravid kvinde og kaptajnen. Han havde noget i hånden, som han ville op med så hurtigt som muligt i trafikårnet. Jeg tror, det var højdemåleren. Da jollen var lille måtte Axel og jeg springe i vandet og skubbe den. Det var koldt minus 3 grader, og vi blev våde til skuldrene, og der var ca. 300 meter til land. Da vi kom i land, var der fuldt af mennesker på stranden. Vi sagde straks, at der ikke var nogle sårede i flyet. Falck var imidlertid kommet, men jeg så ingen redningsfar-

tøjer. Vi overgav så jollen til havnepolitiet, og ville straks hjem. Stationschefen sagde, vi kunne tage en taxa. Men der var ingen, der ville køre med os, de var alle chartret af journalisterne. Jeg løb istedet 500 meter op til stationsbygningen, der stod min cykel, og jeg kørte hjem så hurtigt jeg kunne, en tur på 3 kilometer. De øvrige passagerer blev så sejlet i land af lufthavnens katastrofebåd og Falck.

Jeg kunne jo nok skrive om en del uheld i årenes løb, men dem jeg her har beskrevet er nok de største, jeg kan huske. Med tiden blev flyene også bedre og bedre, og sikkerheden på jorden blev også bedre.



Hans Zimling  
Foto: Dirch Jansen



København Lufthavn 1950



Der fyldes brændstof på dunke i lufthavnen, yderst til venstre Jens Jensen. 1940'erne.

### HENVENDELSE & ÅBNINGSTIDER

Hvis du har billeder, oplysninger eller andet af lokalhistorisk interesse, så henvend dig til Stads- og lokalarkivet.

### VI HAR ÅBENT

Mandag	12.00 - 19.00
Tirsdag	12.00 - 16.00
Fredag	12.00 - 17.00

### STADS- OG LOKALARKIVET HAR DESUDEN Udstillinger på:

Kastrupgårdssamlingen

“MIDT PÅ AMAGER” & “KASTRUPGLAS”

Tirsdag til søndag 14.00-17.00

Onsdag tillige 14.00-20.00

Plyssen Amager Strandvej 350:

PERMANENTE OG

SKIFTENDE Udstillinger

Lørdag og søndag 13.00-16.00