

DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE



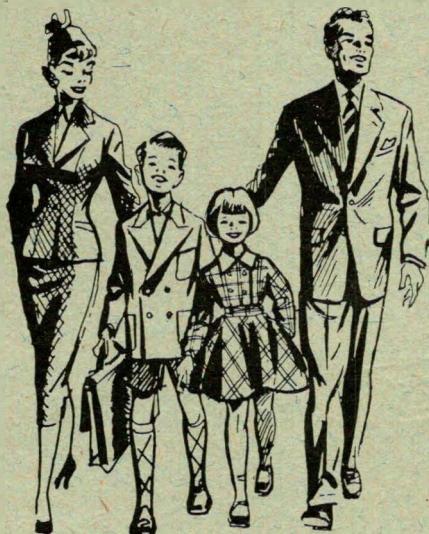
UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 15

5. AUGUST 1955

55. ÅRGANG

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, Pige- og Børnetøj på vor populære

10 Maaneders

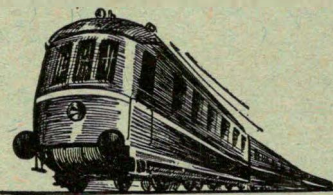
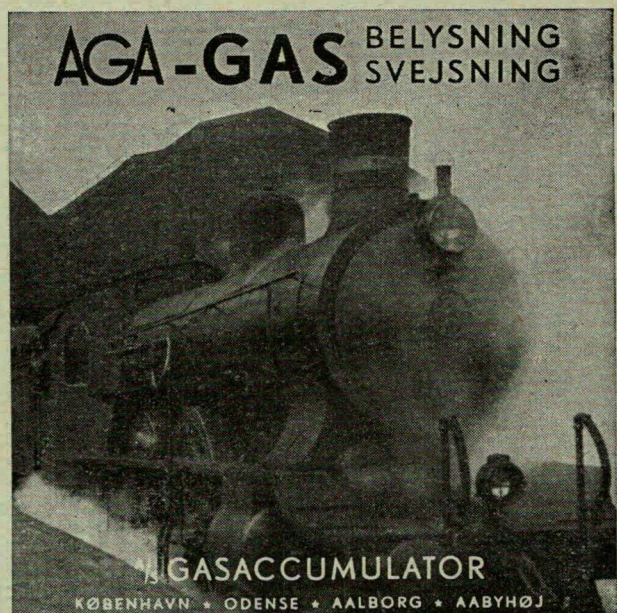
FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset



BOSCH

DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954



Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

*Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637


OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

Majami

TUBORG

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918  1953

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelses og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Dansk Maskinpakning A/s

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

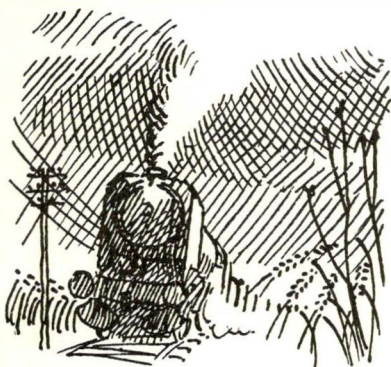
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 15 - 55. ÅRGANG

5. AUGUST 1955



Indhold:

| | |
|---|-----|
| Juli-pristallet 1955 | 169 |
| ILO kræver sikring af retten til at danne fagforeninger | 170 |
| Kongres i Dansk Jernbane For- bund | 171 |
| Fællesorganisationen DSB's for- mand bliver 60 år | 172 |
| Feriehjemmet | 172 |
| En norsk lokomotivførers ople- velser omkring april dagene 1940 | 173 |
| I drømmeverdens virkelighed | 177 |
| Regnskab for Kong Christian IX's Understøttelsesfond | 179 |
| Under DLF | 180 |
| Opmærksomhed frabedes | 180 |
| Lokomotivførernes Sangforening Gb | 180 |
| Statsbanepersonalets Sygekasse | 180 |
| Personalia | 180 |
| Byttelejligheder | 180 |
| Svensk kæmpefærge | 180 |



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Juli-pristallet 1955

Overraskende for de fleste steg detailpristallet for juli med ikke mindre end 14 point i forhold til det sidst lønregulerende pristal for januar. En stigning fra 388 til 402 point, der dog reduceres med 5 point til 397 på grund af den særlige lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger af 14. marts 1955, hvorefter de særlige sparebeviser indgår i pristalsbudgettet. Sparebeviserne er endnu ikke udstedt, men vil blive det til alle personer, som er fuldt skattepligtige til staten, og som er ansat til en skattepligtig indkomst på mindst 4000 kr.

Men uanset sparebevisernes indflydelse medfører stigningen på de 9 point, at det lønregulerende særpristal passerer to regulerende intervaller, hvorefter der pr. 1. oktober skal udbetales 2 reguleringstillægsportioner mere. Kapløbet mellem lønninger og priser er således fortsat i fuld gang, skønt en stabilitet på dette område havde været ønskeligt og af de fleste var ventet ville vise sig i første halvår af 1955.

Det er imidlertid gået anderledes. Ikke een af husholdningsbudgettets hovedgrupper kan udvise et fald i priserne, men har alle været stigende siden januar med undtagelse af udgifter til bolig, der kun reguleres en gang årlig i januar måned. Den samlede udgift andrager 13078 kr. eller 289 kr. mere end budgettet udviste i forbindelse med januar-pristallet. Heri er ikke medregnet de før omtalte sparebeviser, der ville have forøget forskellen mellem de to budgetter til 465 kr.

De største stigninger har fundet sted inden for fødevarergruppen, der samlet er steget fra 4010 kr. til 4191 kr., hvilket hovedsagelig skyldes forøget udgifter til kartofler og grøntsager og i særlig grad de usædvanligt høje priser på kartofler i begyndelsen af juli måned og meget betydelige stigninger for tomater og blomkål. For kød og tilberedte kødvarer har der ligeledes været en opgang og det samme gælder pålægsvarer omend det kun er af mindre karakter. Derimod udviser budgettet en nedgang i udgifterne til fisk, smør, margarine og svinefedt. Vender vi os mod hovedgruppen: Klæder, fodtøj og vask, er der her en stigning på 77 kr., hvoraf de 70 kr. skyldes stigende udgifter til klæder, hvilket svarer til knap 7 pct. stigning. Det Statistiske Departement oplyser i denne forbindelse, at de pr. 15. marts gennemførte afgifter på 10—15 pct. af engros-omsætningen af manufakturvarer, beklædningsartikler m. v. havde ikke fuldt ud påvirket detailpriserne i begyndelsen af juli; det fremgår af indberetningerne til departementet, at salget endnu i betydelig udstrækning foregår fra lagre, der hidrører fra tiden før omsætningsafgiftens gennemførelse. Udgiften til fodtøj er steget med 2 kr. og udgiften til vask med samme beløb.

Som følge af prisforhøjelser for kul, koks og gas er der en udgiftsstigning på 19 kr. brændsel og belysning. Udgiften til skatter er steget med i alt 71 kr., nemlig statsskat med 24 kr., fælleskommunalskat med 6 kr. og kommuneskat med 41 kr. Til oplysningerne om disse tal tilføjer departementet, at stigningen i statsskat og fælleskommunalskat skyldes udelukkende, at den skattepligtige indkomst er forøget, medens stigningen i kom-

ILO kræver sikring af retten til at danne fagforeninger

Et krav om beskyttelse af retten til at danne fagforeninger var blandt de resolutioner, der blev enstemmig vedtaget på Den internationale Arbejderorganisation ILO's 38. årsmøde i Geneve. Resolutionerne vedtoges efter tre ugers debat. Over 700 delegerede og observatører for regeringer, arbejdsgiverorganisationer og fagforeninger i 74 lande og områder deltog i forhandlingerne.

Resolutionen om sikring af fagforeningernes rettigheder understreger den store betydning, det har, at arbejdernes faglige organisationers rettigheder respekteres. Resolutionen omtaler de alvorlige krænkelse af fagforeningernes beføjelser, der har fundet sted i en række stater, og det behov, der findes i flere lande for en lovgivning, som yder disse rettigheder beskyttelse.

Resolutionen henviser til de forskellige konventioner om fri adgang til faglig organisering, som er udarbejdet gennem Den internationale Arbejderorganisation, og konferencen retter i denne forbindelse en indtrængende appel til de lande, som endnu ikke har ratificeret konventionerne, om at gøre det så snart som muligt.

Det hedder videre i resolutionen, at Den internationale Arbejderorganisationens komite for sikring af organisationsfriheden har behandlet over 100 tilfælde, hvor man har været ude for påstået krænkelse af disse rettigheder. ILO vil nu nøje følge komiteens arbejde i håb om at kunne fastslå snarlige forbedringer på det samfundsvigtige område.

Beskyttelse af arbejdende kvinder.

På konferencen vedtoges også to resolutioner, der vedrører beskæftigelsen af kvinder. I den ene kræves der udvidet beskyttelse for arbejdende mødre. Det hedder i resolutionen, at hovedsagelig som følge af økonomiske grunde er der i en række lande tendens til stigning i antallet af udearbejdende kvinder med mindreårige børn, og det tilføjes, at De forenede Nationer, Den internationale Arbejdsorganisation og andre af FN's særorganisationer bør have dette problem for øje og søge at få gennemført foranstaltninger til beskyttelse af disse kvinder.

muneskat endvidere er påvirket af, at ligningsprocenten er forhøjet i mange kommuner. Børnetilskudet er forøget med 20 kr. som følge af de ved lov af 31. marts 1955 gennemførte forhøjelser af satserne for dette tilskud. Skatter med fradrag af børnetilskud viser herefter en stigning på 51 kr. En ubetydelig stigning vedrørende sygekasse og arbejdsløshedskasse har påvirket hovedgruppen: Kontingenter o. lign. med en stigning på 5 kr., medens udgifter til anskaffelser og vedligeholdelse er gået op med 10 kr., der fordeler sig med 7 kr. på møbler og 3 kr. på hvidevarer. Til de øvrige poster på hovedbudgettet skal nævnes en stigning på »fortæring ude« på 8 kr., en merudgift på 2 kr. til porto og 12 kr. til teater og forlystelser. Transportudgifterne viser en opgang på 3 kr. som følge af højere udgifter til kørsel med hyrevogne. Nedenfor bringer vi oversigt over udgifternes fordeling på budgettets hovedgrupper i forbindelse med de tre pristalsberegninger i indeværende år.

Udgifternes fordeling på budgettets hovedgrupper.

| | Juli 1955 kr. | April 1955 kr. | Jan. 1955 kr. |
|---------------------------------------|----------------------|-------------------|------------------|
| Fødevarer | 4 191 | 4 052 | 4 010 |
| Klæder, fodtøj, vask | 1 674 | 1 630 | 1 597 |
| Bolig | 1 015 | 1 015 | 1 015 |
| Brændsel, belysning | 672 | 653 | 648 |
| Skatter | 1 328 | 1 257 | 1 257 |
| Børnetilskud | ÷ 209 | ÷ 189 | ÷ 189 |
| Sparebeviser | ÷ 176 | — | — |
| Kontingenter o. lign. | 706 | 760 | 755 |
| Anskaffelser og vedligeholdelse | 599 | 589 | 579 |
| Spiritus, tobak, fortæring ude | 934 | 926 | 926 |
| Hygiejne, kulturelle udgifter | 1 141 | 1 127 | 1 084 |
| Transport | 358 | 355 | 355 |
| Iøvrigt | 791 | 775 | 755 |
| I alt ... | 15 078 ¹⁾ | 12 950 | 12 789 |

1) Tallet er ikke direkte sammenligneligt med tallene for de foregående kvartaler, jfr. teksten.

Siden 1. oktober 1954 har Statistisk Departement foruden det egentlige pristal tillige udarbejdet et særpristal til brug ved regulering af lønninger. I beregningen af særpristallet udgår en del afgiftsforhøjelser på øl, stærke drikke og tobak. Særpristallet er denne gang fastsat til 395.

Den nu forestående lønforhøjelse på to reguleringstillægsportioner modtages ikke i tjenestemandskredse med særlig stor begejstring. Et prisfald eller et stabilt prisniveau havde været mere velkommen. Ingen lønmodtager nyder nogen fordel af den udvikling vi er inde i, fordi dækningen for de forhøjede leveomkostninger først opnås længe efter, at forhøjelsen af priserne har fundet sted.

Reguleringstillægsportionernes antal kommer fra 1. oktober op på 38, og da pristallet nu befinder sig i intervallet 388—399, sker der fra samme dato en forhøjelse af emolumenterne, ligesom honorarerne stiger med 5 pct.

De nye tal for emolument m. v. vil følge i et senere nummer af bladet som rettelsesblade til foreningens lommebog.

Kongres i Dansk Jernbane Forbund

Sammenhold og enighed prægede Dansk Jernbane Forbund's 38. ordinære kongres, der afholdtes i dagene 22.—24. juni i Håndværkerforeningens lokaler i København. Fra kongressens åbning til dens afslutning var der, hvad man betegner som en god organisationsånd med et stærkt islæt af viljen til at føre de store problemer frem og lade bagatellerne fare. Den alvorstid vi befinder os i, hvor Statsbanernes tjenestemænd fra dag til dag stilles overfor nye rationaliserende og besparende foranstaltninger med indgreb i opnåede rettigheder og positioner, var af de delegerede taget ad notam, så de tre dages samvær af tillidsmænd fra de mange forskellige tjenestegrene blev en stærk understregning af, at større samling giver større styrke.

Kongressens åbning formede sig meget smuk og højtidelig med indledningsmusik af Københavns Jernbaneorkester og en i dagens anledning forfattet sang af Oskar Hansen. Forretningsfører P. Madsens mindetale over afdøde kolleger påhørtes stående.

Peter Madsens beretning om virksomheden var både lang og indholdsrig. Den omfattede lønforhandlingerne, feriereglerne, den nedsatte lønningskommission hvorom han bl. a. udtalte, at kommissionen har nu arbejdet et år, men den er ikke nået så langt med noget spørgsmål, at det er muligt blot tilnærmelsesvis at sige noget om, hvorledes arbejdet vil forme, eller hvordan den nye lov vil komme til at se ud. Foreløbig beskæftiger kommissionen sig med lovens 1., 3. og 4. del, og der er endnu ikke indkaldt forslag til lovens 2. del, og der kan intet siges om, hvornår det vil ske.

Om normeringslovene udtalte forretningsføreren bl. a. sin skepsis overfor værdien af indsendelsen af de ca. 400 forslag, som foreligger hvert år. En begrænsning i forslagene antal, med en til gengæld stærkere motivering for forslagene ville være en fordel, men dette var der hidtil ikke lykkedes at finde forståelse for hos afdelingsformændene. Uniformsspørgsmålet fandt Madsen var løst på en efter forholdene tilfredsstillende måde, og han anbefalede stærkt medlemmerne, at medvirke til oprettelse af lokale samarbejdsudvalg.

Efter en omtale af endnu en del sager sluttede P. Madsen sin beretning med at give udtryk for sin glæde over det fortsatte gode samarbejde der hersker mellem DJF og broderorganisationer i ind- og udland.

Efter debatten om beretningen behandlede kongressen en del forslag til lovændringer fremsat af hovedbestyrelsen. Alle forslag vedtoges og herunder forslag om kontingentforhøjelse fra 6 til 8 kr. Kongressen sluttede tillige op om en resolution, hvori der bl. a. gives udtryk for tilfredshed med de



opnåede resultater ved lønforhandlingerne i 1954. Det er kongressens opfattelse, at der ved kommende forhandlinger om det midlertidige løntillæg bør lægges vægt på at opnå en fortsat udligning af lønforskellen mellem gifte og ugifte. Kongressen beklager de gennemførte standsninger i de påkrævede velfærdsarbejder og pålægger hovedbestyrelsen at arbejde videre med disse sager.

Kongressen opfordrer hovedbestyrelsen til gennem COI at følge den oprettede ombudsmandsinstitution med største opmærksomhed, særlig med henblik på de følger, denne institution vil kunne få overfor tjenestemændenes stilling i henhold til tjenestemandens lovens retsbestemmelser.

Kongressen tager meddelelsen om nedsættelsen af en lønningskommission til efterretning og bemærker dertil, at de rystelser, det danske samfunds økonomi i den senere tid har været ude for, og som har sat mærkbare spor i tjenestemænds og arbejderes levfod, ikke taler for en fremskyndelse af kommissionsarbejdet; kongressen finder det tilrådeligt, at der indtil videre lægges vægt på en grundig behandling af de mange store og vidtrækkende problemer, kommissionen er stillet overfor, bl. a. med henblik på det fremtidige lønsystems opbygning, udarbejdelsen af et praktisk og formålstjenligt princip for dyrtidsregulering af lønninger og en for nuværende og fremtidige pensionister retfærdig løsning af pensionsspørgsmålet, evt. i forbindelse med en mulig kommende ordning vedrørende en almindelig folkepensionering.

Forretningsfører P. Madsen genvalgtes med akklamation.



Fællesorga- nisationen DSB's for- mand bliver 60 år

Til trods for vor viden om, at Fællesorganisationen DSB's formand, Hjalmar Jensen, helst ser sig fritaget for megen virak i anledning af hans 60 års fødselsdag den 13. august, finder vi alligevel god grund til at bringe ham en hilsen gennem dette blads spalter, så meget mere, som medarbejder-skabet med ham i jernbaneorganisationernes mange fælles problemer har lært os at sætte stor pris på ham som menneske og kammerat.

Udadtil fremtræder Hj. Jensen rolig og velafbalanceret, og hele hans fremtoning indgyder tillid — en uvurderlig egenskab for en organisationsmand — men under den rolige overflade aner man en vulkans slumrende kræfter, som i udbrud baner vej til bestemte mål — eller mere dagligdags talt — kæmper hårdnakket og sejt for de interesser, han som tillidsmand er valgt til at varetage.

Uforstyrret af situationens atmosfære og med sund fornuftig tagen stilling til problemerne taler Hj. Jensen sine kammeraters sag, og såvel de som andre, der berøres af hans virke, nyder godt af hans indsigt og handlekraft.

Hj. Jensen kom tidligt ind i organisationslivet,

idet han som ung maskinarbejder blev medlem af klubbestyrelsen ved Hærens Våbenarsenal. I 1919 kom han til Statsbanerne, og længe varede det ikke, før man fik øje på hans evner og valgte ham ind i klubbestyrelsen for vognværkstedet for senere i 1928 at vælge ham til formand. 1935 valgtes han til næstformand for smedenes afdeling 7 i Centralværkstedet i København, og i 1942 gik han ind på formandsposten, som han varetog i ca. 2½ år. På et delegeretmøde i 1940 blev han næstformand for Fællesorganisationen DSB og 1. august 1946 formand for denne. Men Hj. Jensens evner strakte videre end til det lokale overdrev, og når bortses fra hans mange tillidshverv i Dansk Smede og Maskinarbejder Forbund, hvor han er medlem af hovedbestyrelsen, er der hans hverv i organisationsarbejdet på mange områder inden for jernbanen, hvor vi kommer i den nøjeste kontakt med ham.

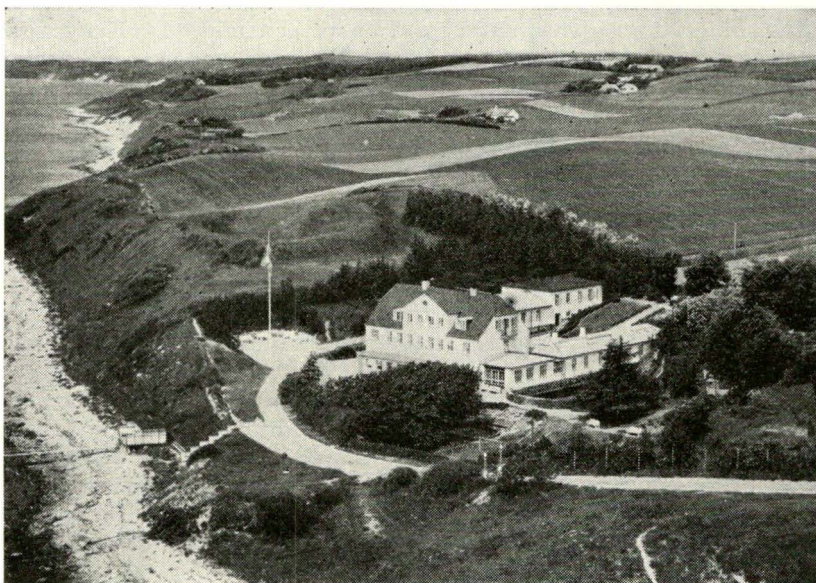
Det kan vist blive lidt svært at huske alt det, han virker med; men sådanne steder som Centralorganisation I, Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og ikke at forglemme marketenderierne samt forsikringsforeningerne er dagligt arbejdsområde, og sært er det derfor ikke, at hans indflydelse gør sig gældende.

Ved 60 års fødselsdagen kan han se tilbage over et langt og omfattende virke, og forhåbentlig bliver det ham beskåret at fortsætte dette på samme virksomme måde, indtil reglerne tvinger ham ud af arbejdets rækker.

Vi benytter lejligheden til at bringe vor hjerteligste lykønskning på fødselsdagen med ønsket om fortsat at få lov til at mødes til arbejdet i venskabet og kammeratskabets ånd, hvilket i og for sig skulle være unødigt at fremhæve, så uforanderlig Hj. Jensen sikkert vil være alle dage.

Feriehjemmet

er nu gået ind i denne sæson's sidste måned. Mandag den 5. september drager de sidste gæster hjem, og vi kan da se tilbage på en på alle måder god sæson. I modsætning til tidligere år har vejret i denne sommer vist sig fra en for en ferie-gæst helt rigtige side. Betydningen heraf har du også haft indflydelse på antallet af besøgende, så vi har måttet melde udsolgt i de forløbne måneder. Også august måned er de fleste værelser optaget, men vi kan dog endnu imødekomme nogle enkelte efter skoleferiens ophør. Fra den 15. august er der ledige værelser, men eventuelt interesseret bedes snarest tilskrive foreningens kontor.



En norsk lokomotivførers opplevelser omkring aprildagene 1940

(Eftertryk forbudt)

Fra lokomotivfører Bjarne Iversen, Norske Statsbaner,

har vi modtaget nedenstående beretning om hans opplevelser ved tyskernes besættelse af Norge i 1940

Innledning.

Før jeg går over til å berette om mine krigsopplevelser på Raumabananen aprildagene 1940 vil jeg få lov å summere noen iakttagelser fra både lenge og umiddelbart før den annen verdenskrig. Disse iakttagelser gjorde at jeg ble mistenksom i min innstilling over for utlendinger.

Min første iakttagelse som gjorde meg mistenksom skriver seg fra så langt tilbake som en julinnatt i 1936. Klokka 3 om natten kom jeg over en tysker som filmet bruene som går over Rauma mellom Romsdalshorn og Marstein stasjoner. Kanskje det var en uskyldig hobby, men på meg virket det noe påfallende. Jeg nevnte det for lensmannen, plasskommandanten på Setnesmoen og jernbanens autoriteter, men ingen af disse så noe påfallende i det. De så nok mer i inntektene av turistene enn en mulig spionasje. Alle snakket om de realistiske øvelsene som mannskapene fra noen tyske skoleskip holdt under et flåtebesøk på Ånsdalsnes i 1938. De hadde rene manøvrer til og med inne på jernbanens område. En kveld holdt jeg på å måtte stoppe nattoget på selvsamme bru som filmingen foregikk i 1936, for ikke å kjøre ihjel et helt kompani til årskomne skolegutter fra de tyske enheter som lå på Ånsdalsnes havn. Filmingen i 1936 og manøvrerne i 1938 hadde selvfølgelig ingen sammenheng, men slikt legger man merke til. Som sagt alle snakket om det, men ingen gjorde noe ved det.

Jernbaneautoritetene kunne stoppe slike manøvrer innen jernbanens område. Disse skoleguttene foretok et eksperiment som gikk ut på følgende. Tre mann møtte opp på Ånsdalsnes stasjon med en stor kano som de skulle ha med til Verma stasjon. Med denne kano skulle så tre gaster ta seg fram fra Verma til Ånsdalsnes etter Rauma. At eksperimentet var dømt til å mislykkes var en sak for seg. Kanoen havnet som pinneved

etter første lille fossefall og guttene ble plukket opp igjen me reller mindre kvestet.

I 1939 kom jeg til å spille hovedrollen i saken mot den tyske spionen som ble tatt ved Åndalsnes. Det var på min foranledning at denne ble oppdaget på et så tidlig stadium. Endelig ble jeg hørt. Etter at krigen var over i 1945, fikk jeg fra Norges Rederforbund kr. 500,00 for anmeldelse av tyskeren, som takk for min årvåkenhet like over for utenlandske borgere.

Noen flere iakttagelser gjorde jeg så ikke før i mars 1940, og den var av en annen karakter. I et anneks til det nedbrente Halså hotell, ca. 6 km sør for Ånsdalsnes bodde det den gang en engelsk mann, herr Austin. Det var ikke annet vesen av ham, enn at han fikk det så plutselig travelt med å komme seg over kanalen igjen. Dette satte jeg i forbindelse med en kommende fare. Grunnen til at jeg fikk vite om Austins plutselige oppbrudd var at jeg en dag var nær ved å kjøre over to damer som var i ferd med å banke tepper oppe på jernbanelinien. De rakk ikke å få med seg sitt udstyr så jeg var nødt til å stoppe toget. Den ene fortalte da at Austin hadde fått ordre om å komme tilbake til England og de hadde ikke i farten funnet noe annet sted å banke teppene før avreisen.

Oplevelser.

Det jeg først vil berette har ikke noe med direkte krigsoperasjoner å gjøre, men har så nøye tillknytning til disse at jeg synes det må nevnes. På grunn av inntrådt krigstilstand måtte jeg avbryte min påbegynte vinterferie og skulle kjøre det ordinære nattoget Ånsdalsnes—Dombås—Ånsdalsnes natten mellom 10. og 11. april. Det var jo så pass tidlig i krigen at vi ikke hadde fått noen direkte føling med den på Raumabananen, i hvert fall ikke på fornatta. Jeg kom til Dombås med mitt tog i rute

kl. 23,48. I alminnelighet pleide vi å hvile et par timer mellom disse to tog, men denne natta var det nok ingen som hadde ro og tid til noen hvile. Spente som vi var, satt vi på stasjonsmesterens kontor på Dombås og snakket krig. Ordinært skulle jeg kjøre vestgående nattoget fra Dombås kl. 04,20. Imidlertid fikk jeg en ordre som sa at dette tog var innstilt, og at jeg skulle avvente nærmere ordre. Mens vi satt og ventet på ordren kom en eldre, pent antrukket herre inn på stasjonsmesterens kontor og ba om å få sette inn en kuffert og en spaserestokk til oppbevaring. Dette var jo ikke noe uvanlig, tvert imot det hendte jo daglig. Men den samme herre kom til å spille en viss rolle senere samme dag. Ut på natten kom ordren om at jeg skulle kjøre et ekstra militærtog Dombås—Ånsdalsnes. Ordre om avgangstid skulle jeg få senere. Vi gikk i gang med sammensettingen av togstammen for å ha den ferdig til ordren om avgang skulle komme. Da toget var sammensatt ble lokomotivet koblet til, og vi måtte fortsette å vente.

Stasjonsmesteren ga beskjed til togføreren (konduktøren) om at vi skulle ha med en mann til Åndalsnes. Togføreren opplyste meg om det samme ved vår konferanse. Konferanse mellom togfører og lok.fører er påbudt og skal finne sted umiddelbart før avgang. Mens vi står der og konfererer kommer herren som skulle være med. Da det viste seg at det ikke var en militærmann, sa jeg at i militærtog i krigstid hadde vi ikke adgang til å ta med noen med mindre de kunne legitimere at de hadde lovlig adgang til toget. Herren protesterte og sa at jeg måtte ta følgene av ikke å ta ham med. Jeg sa selvfølgelig at de følgene tok jeg, og mannen forsvant. Det ble enda en times tid før vi fikk beskjed om avgang og så la vi i vei. Toget skulle ikke stoppe før Åndalsnes. Da toget kom til Lesjaskog ble jeg stoppet på

signal fra stasjonsmesteren. Denne kom fram til lok'et og sa fra at vi skulle ha med en mann til Åndalsnes. Igjen måtte jeg gjøre oppmerksom på at vi ikke hadde anledning til å ta med reisende i et militærtog. Mens jeg står og snakker med stasjonsmesteren ser jeg den samme mann fra Dombås stige inn i toget. Jeg spurte da stasjonsmesteren om han kjente mannen. Det gjorde han ikke, men han kunne fortelle at han hadde vært ute av kontoret et øyeblikk, og da han kom inn igjen sto mannen i telefonen, og stasjonsmesteren hade hørt ham si at et tog har passert her med så og så mange mann, bestemmelsessted ukjent. Vel, da hadde vi jo enda bedre grunn til å nekte ham adgang til toget. Stasjonsmesteren hadde ikke lyst til å snakke med mannen så jeg bega meg bakover i toget. Mannen hadde satt seg vel til rette inne i en kupe. Jeg gikk inn til mannen og ba ham fjerne seg, og han gikk ut i fullt sinne. Han forlangte at toget skulle vente til han hadde fått ringt et eller annet sted. Innen jeg hadde rukket å komme fram til lok'et, roper stasjonsmesteren på meg og sier at jeg skal komme i telefonen og det gjorde jeg. I den andre enden av tråden var det en som presenterte seg som kaptein Juel, tror jeg det var. Det er mulig jeg tar feil av navnet, jeg kom jo etter hvert i forbindelse med så mange offiserer, men som sagt, jeg tror det var Juel. Kapteinen sa at jeg måtte ta med meg mannen, han skulle gå god for ham. Det hjelper nok ikke det herr kaptein svarte jeg, for jeg har mine instruksjoner å gå etter, og det forstår sikkert De som kaptein. Jo, det gjorde han, men det var så om å gjøre at mannen kom med. Jeg begynte da å få betenkeligheter, og sa at jeg skulle ta med meg mannen på den betingelse at kapteinen skulle sende med et par mann til å passe på ham, og det gikk kapteinen med på. To soldater kom og mannen tok plass inne i en kupe. Soldatene tok plass i en annen kupe. Da jeg hadde inntrykk av at soldatene ikke tok sin oppgave alvorlig, gikk jeg inn i vogna og spurte om de hadde ladde våpen. Nei, det hadde de ikke, men patroner hadde de i sekken. Krig var

jo uvant, og guttene var nok godmodige av seg. Jeg gjorde dem forståelig at de måtte holde øye med mannen og ikke slippe ha mav syne under reisen. Da vi så kom til Åndalsnes gikk jeg bakover i toget for å høre hvordan mannen hadde oppført seg. Det var ikke noe å bemerke, mannen hadde ikke vært ute av kupeen. Men hvor er han nå da, spurte jeg. Nei, det visste de ikke for ham hadde stukket av med det samme toget stoppet. Jeg hadde jo ingen peiling på hvem mannen kunne være, heller ikke hva slags ærend han var ute i. Senere fikk jeg høre at mannen var major Setrang og var etterretningsoffiser. Mannen havnet på Setnesmoen, og her klaget han til oberst Thue over de forbaskede jernbanefolkene som var så vanskelige å ha med å gjøre. Oberst Thue fikk seg selvfølgelig en god latter av det hele, men det er ikke så greit når mann først er blitt mistenksom.

Det var ut på formiddagen den 11. at jeg kom tilbake etter denne turen. I fritiden etter turen fikk jeg hendene fulle med å rydde vår leilighet, for den måtte jeg overlate en del av til de militære. At Åndalsnes ville bli et brennpunkt tok jeg som gitt, så jeg måtte jo se til å få en del av våre eiendeler ut av huset og til et sikrere sted. Min hustru og 9 år gamle sønn sammen med en kollegas familie var evakuert til Stuguflåten den 10. om ettermiddagen. Før de reiste fikk de anledning til å se tyskerne kaste bomber etter et skip på Åndalsnes havn.

Det ble en stri tårn å forsøke og berge noen av våre eiendeler etter hver gang jeg hadde kjørt. Nå begynte tyskerne å bombe selve Åndalsnes. Noe fikk jeg ut av huset. Dette fikk jeg lov til å sette inn i ut-huset til en kollega, men dette brant ned til grunnen med alt innhold. Noe av det første jeg tenkte på var den elektriske komfyren. Jeg nevner dette bare fordi det knytter seg en munter historie til denne komfyren. Komfyren var utstyrt med magasin, og for å gjøre den lettere å frakte tok jeg ut magasinet, som veide ca. 60 kg. Magasinblokken bar jeg ned fra leiligheten og satte den ved hjørnet av huset. Om huset brant eller

ble bombet sårer og sammen, hadde jeg regnet med at denne støpejernkladden skulle klare seg, og det gjorde den også. Blokken ville jeg la stå der til en gang jeg fikk god tid. Det var bakeri i huset og dette ble overtatt av engelskmennene da de kom. En dag etter at engelskmennene var kommet tok jeg meg en tur opp i leiligheten for å se hvordan engelskmennene behandlet sakene våre. Selv hadde jeg måttet flytte ut og holdt til i en sovevogn som var plasert inne i selve lok.stallen. Da jeg hadde gått gjennom leiligheten gikk jeg bort til hjørnet av huset for å se etter magasinblokken. Den sto ikke på plass så jeg begynte å lete etter den. Etter en del leting fant jeg den nede i fjæra. Hvorfor den var blitt kastet dit kunne jeg ikke skjønne. Jeg tok blokken og ruslet opp mot huset. Plutselig fikk jeg se engelskmennene som holdt til i bakeriet ta flukten mens de hylte og skrek på et mål jeg ikke forsto en døyt av. Jeg satte imidlertid blokken fra meg på hjørnet der den hadde stått før. Siden jeg ikke forsto engelskmennenes plutselige flukt ble jeg nysgjerrig og kikket inn i bakeriet. Her var ikke et menneske å se, så jeg ble stående å lytte for å høre om det var fly som hadde skremt dem, men jeg kunne ikke høre noen flydur heller og forsto ingen ting. Plutselig får jeg se en hjelm titte fram på det motsatte hjørnet og under hjelmen et forskremt ansikt til en engelsk soldat, og etter ham kom det tittende fram en mann i bakerhabitt. Den første gjorde noen oppad- og nedadgående bevegelser med armene. Som svar trakk jeg bare på skuldrene og lot ham forstå at jeg ikke skjønnte noen ting. De kom skremte og mistroiske mot meg og sa bang, bang, men jeg var like klok. Men så kom forklaringen. Mannen med bakerhabitten kopierte Chaplins benbruk, rev seg i håret og pekte på magasinblokken og sa der, bang, og nå lysnet det for meg. Engelskmennene trodde magasinblokken var en bombe, og at jeg var fra forstanden som kunne finne på å håndtere en blindgjenger på den måten. Jeg skal si det ble latter og morro da jeg tok dem opp i leiligheten og viste dem hvor »bomben»

hørte hjemme. Man opplevde mange ganger midt i alvoret pussigheter som satte lattermusklerne i svingninger.

De første dagene etter 12. april var det stille før stormen. All ordinær trafikk ved jernbanen var stanset, og passasjertrafikken mellom Åndalsnes og Dombås ble holdt oppe med et par tog i døgnet. En del bombing som vel måtte kalles terrorbombing ble vi vitne til. Som regel gikk vi der, vi ved lokomotivdriften, og ventet på at noe skulle hende. Sent en kveld satt en del jernbanefolk inne på billettekspedisjonen på Åndalsnes og snakket om det som ville hende. Vi hadde hørt rykter om at engelskmennen var ventende. Det var blitt sent på kvelden og litt søvn trengte man så jeg brøt opp for å begi meg bort i lokomotivstallen og sovevogna. Ute var det belgende mørkt, litt overskyet, men godt vær. Da jeg hadde gått så langt at jeg var kommet klar av stasjonsbygningen, ble jeg var en masse mennesker nede på kaia. Jeg forandret kurs for å se hva slags ansamling det var her. Stor var min forbauselse da jeg fikk se hva som sto på. Ved kaia lå en koloss av et krigsskip, men det som forbausset meg mest var at kaia var et eneste stort krigsdepot. Biler, motorcykler, kanoner og en masse annet var kommet i land, sammen med en mengde soldater. Da jeg hadde vennet meg til mørket kunne jeg telle til 8 eller 9 mindre eller større skip ute på havna. Hvorfra de var kommet forsto jeg jo godt, men hvordan hadde alt dette kunnet foregå uten at vi som satt inne på stasjonen hadde hørt så mye som en lyd. Nå hørte jeg en og annen signalflyte og lyden av ankerkjettinger, men selv lyden av ankerkjettingene var meget, meget svake. Alt dette betok meg, og jeg fikk likesom en sikker følelse av at utfallet av krigen skulle bli det beste. Men, hvor lenge var Adam i paradiset? Denne landgangen var den 17. april.

Fra nå av kunne vi vente at noe ville hende både i luft, sjø og på land. Det ble nå virkelig noe å arbeide for.

Først den 20. skulle jeg få min første opplevelse sammen med engelsk-

mennene. Jeg vil først gjøre oppmerksom på at jeg kommer til å benytte forkortelser for å slippe å bruke for lange ord. Eks. Lok. (lokomotiv), stm. (stasjonsmester) osv. Den 19. om kvelden kom det ordre om at min fyrbøter, Otto Frydenlund, og jeg, som jeg vil benevne med vi, skulle kjøre et tog fra Åndalsnes kl. 01.00. Rutetabell for benyttelse i krig fikk vi utlevert, og det var noe nytt og ukjent for oss. Toget kom imidlertid ikke av gårde før ved halv fem tiden. Det var nemlig meningen at vi skulle ha flyeskorte opp Romsdalen, følgelig trengtes dagslys. Avgangssignalet kom og vi begynte vårt triumftog. Dette var spennende og interessant. Toget var jo atskillig forsinket så vi fikk det travelt. Det var bare å åpne slusene for fullt og legge i vei. To engelske soldater skulle stå på lok'et med oss. Disse hadde inntatt sine plasser, alvorlige, betenkte og godt rustet. Hvorfor disse skulle stå her og oppta den på forhånd trange plass for oss kunne jeg ikke riktig forstå. Kanskje de ikke stolte på oss, og kanskje var det ikke så rart. På alle stasjoner vi passerte til og med Verma, sto engelske soldater på vakt med sine maskinkanoner, geværer og mitraljøser. Vi ble ikke så lite imponert over synet av alt dette krigsutstyr. Noen flyeskorte var jeg ikke blitt var endda, men etter passering av Verma st., fikk vi se dem. Det var to jagere som kretset over oss. Ovenfor Verma hvor linjen ligger høyt oppe i lien, fløy jagerne så tett inntil oss at vi kunne utveksle hilsner med hverandre. Jo, det var virkelig hyggelig dette, og luften var fri for Hitlers fugler.

Toget kom til Bjarli uten andre opplevelser enn de som er fortalt. Den mottatte ordren på kjøring lød på Bjarli for vårt vedkommende, men hva nå? Jeg forsto det ikke den gang, men i dag forstår jeg at det var selvfølgelig av hensyn til spionfaren at alt skulle gå så hemmelig for seg, og vel er det. Etter et lite opphold kom det ordre om at vi skulle fortsette til Dombås. Dette hadde vi ikke ventet. Vi skulle bare til Bjarli, og hadde nistet oss ut der etter, med 4 halve smørbrød og en halv kaffe. Røkesaker hadde jeg hel-

ler ikke med, men det holdt engelskmennene oss med i rikelig monn. Vi forsto lite av engelskmennenes prat så vi hadde ikke vekslet et ord med våre passasjerer på lok'et. Toget kom til Dombås uten andre opplevelser enn en kolossal begeistring blant befolkningen etter jernbanen ved synet av de engelske tropper. Det var tydelig at de var velkomne. På Dombås måtte vi kunne regne med avløsning, for her er det jo stasjonert lok.-personale. Noen avløsning fikk vi ikke, og ordre kom om at toget skulle videre, så det var bare å legge i vei. Ved Brennhaug ble toget stoppet for kryssing med et nordgående tog. Dette toget var nettopp avgått fra Otta, så her skulle det bli tid til ettersyn av lok., etterfylling av vann, og litt mat i oss selv. Det var alt blitt langt på dag, og vi hadde ikke spist vår medbragte niste. Hadde likesom ikke hatt tid til å kjenne at man var sulten. Alt dette fremmede og spennende hadde satt ernæringsbehovet ut av betraktning. Jeg vil gjenta at det var tydelig at engelskmennene virkelig var velkomne. Det fikk vi fullgode beviser for her under oppholdet på Brennhaug. Jeg vil anta at mannskapsstyrkene vi hadde med i toget kunne bestå av noe sånt som et par kompanier, og det skulle ikke så rent lite proviant til. Da jeg var ferdig med maten, hadde jeg tenkt å ta meg en tur for å se meg om, og gikk bort til en forretning like ved stasjonen for å kjøpe meg noe spisende, men dengang ei. Forretningen var stuende full av mennesker. Hva kjøpte alle disse menneskene her? Jo, de kjøpte alt som kunne spises og drikkes og bar ut til engelskmennene i øyeblikkets gledesrus. Jeg oppga håpet om å komme inn i forretningen, og ruslet bort til stasjonen igjen. Jeg hørte senere at den lille butikken var blitt tømt for alt som kunne spises eller drikkes. Det kryssende tog kom, og vi kunne kjøre videre. Da vi kjørte gjennom det så kjente Rosten med sine stupbratte og golde fjellvegger, kjente jeg et voldsomt grep i min venstre skulder. Momentant snudde jeg meg å se hva dette kunne være. Det var den soldaten som sto bak meg. Han var blek som døden, og uttrykket i ansiktet hans tydet på

skrekk. Jeg trodde først han var blitt var tyske fly, men det gikk snart opp for meg at de var det bratte og stygge terrenget vi kjørte gjennom som hadde skremt ham. Hastigheten var stor og lokomotivet slang ikke så lite, for telehvinger om våren kan ofte være sjenerende. Selv var vi vant til dette og reagerte ikke om det slang litt utenom det vanlige, men mannen bak meg var tydelig rystet. Da vi kom ned i blidere terreng ble også mannen bak meg blidere. På Otta ble det et lengere opphold, og her trodde vi at vår ferd skulle være endt, men ingen avløsning fikk vi. Det er ikke slik å forstå at vi var lei kjøringen. Nei, tvert imot, hvem kunne vel bli lei av å kjøre et slikt triumftog. Ny ordre kom om at jeg skulle kjøre videre til Fåberg. Av sjefen for avdelingen fikk jeg ordre om å kjøre så fort som overhode mulig. Under konferansen med togføreren før avreisen fra Otta ble det gjort meg bekjent at vi hadde strekningen Otta-Fåberg for oss selv. Det ville si at vi ikke skulle krysse noen tog på denne strekningen. Det var ut på kveldningen vi startet. Fredstidens maksimalhastighet kom ikke i betraktning lenger, så det var bare til å sette til for fullt, og det ble gjort. Dette med at vi ikke skulle krysse noen tog underveis ville lette kjøringa. Vi kom imidlertid ikke lenger enn til Sjoa, første stasjon fra Otta, før vi møtte første tog. Egentlig skulle jeg hatt ordre om dette tog på Otta. For ikke å kaste bort noe tid passerte vi Sjoa da passersignal ble gitt her. Ved Kvam var forholdene de samme. Også her sto et tog, men vi ble stoppet for å få ordre om kryssingen. Her fikk jeg igjen beskjed om at vi hadde den gjenværende del av strekningen for oss selv, og denne gangen holdt det. Kjøringen gikk uten forstyrrelser til litt sør for Løsna. Her oppdaget jeg med min kikkert et tysk fly langt bak oss, som holdt samme retning som oss. Jeg gjorde de to engelskmennene som sto på lokomotivet oppmerksom på flyet. Det ble kommandert stopp, og 300 m lenger fremme kunne jeg sette toget inn i en skogtykning. Hurtig ble toget tørt for soldater. Disse spredte seg inne i skogen hvor de rigget opp sitt

luftvernskyts, og ventet spent på angrep fra flyet. Det tyske flyet hadde gjort en omgående bevegelse og kom plutselig stupende ut over åskammen ca. 200 m sør for der toget sto. Det kretset et par ganger over dalen, og forsvant så i sørlig retning. Det var et tysk speiderfly. Ved tre lange fløytesignaler fra lok'ets dampfløyte samlet soldatene seg og steg ombord. Klokka var vel ved 20-tiden da vi kom fram til Fåberg. Etter at toget var tørt for soldater og materiel fikk jeg ordre om å kjøre videre til Lillehammer. Her møtte en av lok.driftenes sjefen opp og sa at min fyrbøter og jeg skulle bli i Lillehammer til nærmere ordre. Herpå protesterte vi og sa at vi hadde våre hjem i Andalsnes, og ville hurtigst mulig komme oss tilbake dit. Det var bare av hensyn til oss og den lange tjenesten at han hadde tatt denne beslutningen, men vi ville heller kjøre nordover igjen enn å bli på Lillehammer. Vel, så Jølstad, som sjefen hette, det skal gå et tog herfra snarest mulig, så hvis du tror du greier mer med en gang så er det mange her som gjerne vil slippe å reise nordover. Jølstad, som var en meget fornuftig mann, tenkte ikke bare på at vi trengte hvile, men også på hvordan det sto til med oss med hensyn til mat. Jølstad anviste oss folkeskolen som bispisningssted. Han ba oss gå bort for å spise mens han ordnet med slagging og vannfylling og forøvrig ettersyn av lok. Vi fant snart fram til skolen, og fikk i oss noe havresuppe og melk. Vi hadde nok ønsket oss noe middagsmat, men, men. Det var flere dager siden vi hadde smakt middagsmat, og da jeg traff Jølstad igjen på stasjonen framholdt jeg dette. Det skal jeg ordne, sa han, og like før vi startet på nordoverturen kom Jølstad med mye og god mat.

Det ble sent på kvelden før vi fikk forlate Lillehammer med Dombås som første mål. Vi skulle imidlertid ikke komme så langt, for i Ringebu fikk vi ordre om å sette igjen toget og returnere til Lillehammer. Tykskerne var nå ventendes dit, og det var om å gjøre å kjøre unna mest mulig materiell så dette ikke skulle falle i tyskernes hender. Ved ankomsten til Lillehammer møtte vår over-

ordnede opp og sa at nå fikk det være nok kjøring for denne gangen for vårt vedkommende. Det syntes vi også etter 24 timers intens tjeneste. Vi fikk ordre om å være i Lillehammer til nærmere ordre, men fikk utvirket å få reise hjem som passasjerer i et tog til Dombås. Vi gikk ombord i et tomtog og la oss i en fryktelig tilredt kupe og sovnet med en gang. Ut på ettermiddagen våknet jeg av et forferdelig rabalder av eksploderende bomber, og fikk se at vi var kommet til Dombås. I all hast søkte vi tilflukt i en av tunnelene her. Her tok vi fram maten vi hadde fått utlevert av Jølstad på Lillehammer. Det var deilige saker og vi la godt innpå. Det satt imidlertid flere her inne som ikke hadde fått mat på lenge, så vi delte ut så lenge det var noe. Klokka 17 fikk vi ny ordre. Når jeg sier vi, mener jeg fremdeles min fyrbøter og meg. Ordren gikk ut på at vi skulle kjøre et tog til Andalsnes, hvilket vi ikke hadde noe imot. Kjøringen ned til Andalsnes gikk uten noen opplevelser og vi kunne komme oss til lok.stallen og sovevogna kl. 22.30. Så sliten som jeg var etter at vi hadde kommet til ro inne i sovevogna var det lenge siden jeg hadde vært, og det gikk lenge før jeg fikk sove etter denne tårn. Tankene på mine kjære og på mitt hjem kom over meg og holdt meg våken. Sovekupeen virket så forferdelig trang, og luften var så tung at det føltes vanskelig å puste. Jeg sovnet da ut på natten, og ble vekket ved 6-tiden, for nye spenninger. Ordre for dagen lød på tog til Bjorli. Denne gangen var det norske tropper, hester og skiutstyr som skulle fraktes. Vi var kommet til mandag den 22. Husker jeg ikke feil var avgangstiden satt til kl. 07.00. Det ble det imidlertid ikke noe av. Jeg tror ikke vi kom avgårde før ved 10-tiden, og det skulle vise seg å bli en kostbar forsinkelse. Toget var sammensatt og lok. tilkoblet og vi ventet bare på avgangssignalet. Plutselig var det blitt så øde og stille omkring oss. Ikke et menneske å se noen steder, men jeg tenkte ikke noe over det. Jeg så min sjanse til å stikke hjem etter min kones og sønns ski, for det hadde de ønsket seg. (Fortsættes).

I drømmeverdenens virkelighed

Efter at toget har forladt industribyen Mestra på den italienske halvø, kører det over en 4 km bro, der forbinder Venedig med fastlandet, og et øjeblik efter ruller det ind på Santa Lucia-banegården. Jeg befinder mig stadig i nutiden, for banegårdens formfuldendte marmorudsmykning fortæller intet om, hvilken poesi og romantik man kastes ud i, når man gennem aulaen kommer ud til Canal Grande og står ansigt til ansigt med Venedigs farvestrålende drømmeliv. Det er som nutiden forsvinder, og man bliver sat 4—5 hundrede år tilbage i tiden; her er ingen larmende biler, ingen støjende sporvogne, ingen cykler eller skramlende hestevogne, men en harmonisk stilhed, som kun brydes af gondolierernes serenader og klingende mandolin-spil, når de stagende ror gondolen ned ad kanalens grøngrumsede vand.

Selvom Venedig i dag kun har glansen tilbage fra den tid, den var hovedstad i et verdensrige og hentede enorme værdier hjem fra den anden side Adriaterhavet, overvældes man af den eventyrlige skønhed og sælsomme charme og romantik, som mejsles i tankerne, så snart man indfanges i dette trylleri.

Det er et betagende syn at stå her foran banegården og indsuge alle de herligheder, der udbreder sig for synet. Lige nedenfor flyder Canal Grande, og Venedigs sporvogn, *vaporettoen*, glider til fortøjningsspælene i uafbrudt strøm med mennesker af alle nationaliteter, gondolerne vugger elegante rundt mellem hverandre under støjende tilråb. En skinnende hvid marmorbro spænder fra den ene side af kanalen til den anden, og bar'er og fortovs-restauranter ligger som oaser omgivet af et farvestrålende folkeliv. Snævre kanaler, hvor vasketøjet hænger med usymmetrisk ligegyldighed, veksler med smalle, snavsede gyder, og kunstfærdige paladser fuldender billedet. Jo, i sandhed, prosaen er forsvundet, og poesien begyndt.

Mit hotel ligger på den anden side af Canal Grande lige overfor banegården. Jeg hanker op i kufferten og går over broen derover. En piccolo i admiralsuniform viser mig op på værelset, og jeg går straks igang med at vaske rejsestøv af. Mens dette står på, sænker mørket sig over de soloplydede facader, og en vidunderlig brise står ind over byen fra Adriaterhavet. Det hjælper straks på den kvælende varme og føles som en hel vederkvælgelse, efterhånden som luften bliver tempereret.

Jeg går ned og ta'r *vaporettoen* til Markuspladsen og oplever et panorama så skønt, at der i vort modersmål ikke findes superlativer, som kan beskrive det, det må og skal opleves og vel efter oplevelsen prente sig i hukommelsen så længe man lever. Paladsernes facader med de gotiske udsmykninger er strålende oplyste og giver et imponerende billede af magt og rigdom, når man betragter spejlbilledet i kanalens sølvglitrende vand. Over hovedet har man den ravsorte himmel, hvor myriader af stjerner ligesom danner et naturligt loft over eventyrbyens harmoniske stilhed. Gondoler i massevis

glider langsomt vuggende gennem vandet med turister eller romantisk forelskede par, som oplever romantiken på en håndgribelig måde.

Vaporettoen er efterhånden kommet ud på lagunen og lægger til ved Markuspladsen, som er Venedigs hjerte. Det er den eneste store plads, der findes i byen, men detaljerne må vente til i morgen, for selvom alting er strålende oplyst og virker betagende, uvirkeligt og stemningsfuldt, er der forskel på nattens fortryllelse, hvor illuminationen afspejler bygningernes silhuetter mod himlen, og dagens solstrålende drømmeliv.

Et orkester på ca. 50 mand har taget opstilling midt på pladsen og giver koncert af de klassiske kompositioner med en elegance og skønhed, som forhøjer den højtidelige stemning, aftenens oplevelser har efterladt i ens urolige sind.

Jeg sætter mig på en fortovsrestaurant og indta'r en espresso og et glas vin, finder tilbage til hotellet og går til ro.

De storslåede sanseindtryk, som aftenen beredte mig, sidder endnu i kroppen, da jeg vågner næste morgen dampende i mit eget sved. Solens helsende stråler lægger et tæppe af stillestående varme over byen, som føles ubarmhjertigt dræbende på en dansker, der ikke er vant til disse klimatiske varmegrader.

Det er en underlig fornemmelse, der besjæler en, når man kastes ud i Venedigs farvestrålende hverdag. Alt er uvirkeligt og unaturligt. På Canal Grande, som er Venedigs hovedfærdselsåre, udspiller sig et skuespil af formidable dimensioner. Husene og paladserne danner kulisserne, og *vaporettoen* og gondolerne de agerende, mens turisterne måbende lever med i alle herlighederne fra første paket. Paladserne ligner velformede stenbjerge, som af uforståelige grunde er skudt op af vandet i gotik, barok eller byzantinsk stil.

I Venedig må al færdsel foregå ad søvejen. Derfor er den særprægede, farverige trafik på kanalerne noget, der får turisten til at falde i trance utallige gange på turen gennem Canal Grande. Store pramme kommer drivende med grøntsager, andre er læssede til randen med kolonialvarer, andre igen med fisk. De er på vej til små torvepladser, som i formiddagstimerne oversvømmes af husmødre i tusindvis. At komme dumpende ned i en sådan myretue, som torvehandel i Italien er, er en oplevelse og fornøjelse af rang. Der er et leben og en råben en skrien af de temperamentsfulde italienske handelsmænd uden lige, og det talte, eller rettere skregne ord, er ikke nok for disse oratoriske begavelser, nej, arme og hænder bliver taget i brug med stor dramatisk virkning for at understrege ordstrømmens fabelagtige tirader.

Lige inden jeg kommer til Rialtobroen, kommer den flydende ambulance tøffende ud fra en af de små kanaler; den hyler arrigt og gennemtrængende af en stor pram, der har lagt sig på tværs i kanalen, læsset til randen med flyttegods.

Fra Rialtobroen går jeg ned til fisketorvet. En

skrækkelig stank byder mig velkommen og får morgenmaden til at lave de mærkeligste krumspring i maven, men til alt held har den bundfældet sig, så den nægter at følge organismens første indskydelse. De fremmedartede fiskeskabninger, som findes her, ville ganske afgjort få fiskekonerne på Gammel Strand til at flygte i skræk, for de ser så ækle og uhyggelige ud, at man forfærdes over, at nogen mennesker kan få sig selv til at spise dem. Jeg har den største medlidenhed med de mennesker, der fylder kurvene med snegle, blæksprutter og andet hæsligt kryb, og jeg priser mig lykkelig over, at de ikke finder på at invitere mig til spisning.

Ad les Mercerie, en lang smal gyde, som er Venedigs egentlige strøg, hvor alle arter forretninger er klinet ind i hinanden, kommer jeg ud på Piazza San Marco, Markuspladsen. Solen står efterhånden i zenit, derfor føles varmen ulidelig her på Markuspladsens marmorgulv. Pladsen er et betagende skue i solens bagende skær, en symfoni af marmor, flagrende duer, tusindvis af stole fra fortovsrestauranterne, endeløse buegange og Orientens funklende og prangende luksus. Den virker fremmedartet og betagende på grund af sin ejendommelige arkitektur. På begge langsiderne ligger procuratierne, hvor de venetianske embedsmænd havde deres boliger. Napoleonsfløjen danner baggrunden, og går man derned, ser man i den modsatte ende en bygning, der er som skåret ud af 1001 nats eventyr. Den stråler af guld, marmor og mosaikker og ligner et gigantisk kniplingsværk af sten, som, for at gøre indtrykket helt tosset, krones af 5 prangende turbaner. Dette østerlandske vidunder, som er kendt overalt fra talrige billeder og beskrivelser under navnet Markuskirken, står i majestætisk stolthed og ligefrem suggererer iagttageren, så han straks, som draget af en magnet, kaster sig over kirkens indvendige skatte.

Over hovedportalen står et firspand af forgyldte bronzeheste, som man sikkert kun ville betragte med et overfladisk grynt, hvis man ikke er bekendt med den omtumlede tilværelse, de har ført. De stod i romertiden knejsende på toppen af en af triumfbuerne i Forum Romanum i Rom, senere førtes de til det byzantinske riges højborg, Konstantinopel, hvorefter de i 1204 førtes til Venedig som sejrskytte. Men dermed var rejsen ikke endt, for Napoleon førte dem i 1797 til Paris, hvor de stod til den østrigske kejser, efter Napoleons nederlag i 1815, atter bragte dem til Venedig, som dengang tilhørte Østrig.

Evangelisten Markus' jordiske rester hviler under Markuskirken. Han har givet kirken navn og betragtes som Venedigs skytsengel. Når man træder ind i kirken, bliver man overvældet af den knugende ro og stilhed, der hersker derinde. Den andagtsfulde stilhed står i en underlig kontrast til det hektiske, larmende liv, der pulserer på pladsen udenfor, og en højtidelig stemning griber uvilkårligt den besøgende. At forklare denne stemning er ikke mulig, men den forstærkes under besøget derinde; man føler sig vandrende i et indisk tempel, som man kender det fra beskrivelser i litteraturen, og aner en bedøvende luft af røgelse og myrrha, som lægger sig som et tungt tæppe over hele kirke-

rummet. Gulvet er belagt med stenmosaikker, og alle vegne ser man på murfladerne de skønneste mosaikker i guld og klare skinnende farver. Pala d'Oro, som er et strålende kunstværk belagt med guld, sølv og rubiner, står og pryder højalteret på en stærk og dragende måde fortællende om Kristus' magt i himlen og på jorden.

Overfor Markuskirken står det fritstående 95 m høje klokketårn, Campanilen, som man kommer op i med en elevator, og fra hvis top der er en henrivende udsigt over lagunestaden.

En mindre plads, piazzettaen, fortsætter fra Markuspladsen ud mod lagunen. Her ligger Dogepaladset, som er den skønneste af alle skønne bygninger i Venedig. Den udstråler en elegance og fornemhed i sin prægtige udsmykning af dristige søjler og blændende sten, som fortæller om Venedigs tidlige rigdom og magt.

Vil man forstå, hvordan Venedig kom til at se ud, som den gør i dag, går man ind gennem Porta della Carta, og når man kommer ud igen, kender man byens historie, som begyndte for ca. 1500 år siden, da befolkningen på fastlandet flygtede for folkevandringens invasionshær, ud på de 118 øer, som lå i Adriaterhavet ud for den norditalienske kyst. Disse mennesker udviklede sig hurtigt til et kultursamfund, der, takket være den tiltagende handel mellem Orienten og Europa, slæbte fantastiske rigdomme hjem fra den anden side Adriaterhavet. Efter disse oplysninger forstår man bedre, hvorfor der er noget fremmedartet, østerlandsk og orientalsk over bygninger og paladser i Venedig, thi ansigtet var vendt mod Orienten. Derfor vendte øjet sig til rund- og spidsbuestilen, som blev tilsat ingredienser som strålende mosaikker og prægtige malerier, der fik paladserne til at funkle som et juvelskrin belagt med glimrende diamanter.

Nede ved lagunen står der på piazzettaen to mægtige granitsøjler som er bragt til Venedig for 800 år siden. På toppen af den ene står den hellige Theodor på en krokodille, mens den anden kranses af den vingede markusløve. Ved foden af disse sidder tiggere og dagdrivere apatisk stirrende ud over lagunen, forhåbningsfuldt ventende på en skærv af det brogede menneskehav, der omgiver dem.

Jeg går hen ad Riva Schiavoni, der nærmest er en promenade ud mod lagunen. Den gennemskæres af talrige kanaler, over hvilke hvide, trappeformede marmorbroer spænder deres buer. Der er vældig opløb dagen lang på den første bro, alle tungemål høres, der bliver diskuteret, gestikuleret, forklaret og fotograferet i en uendelighed, for et lille stykke inde i kanalen ser man den berygtede Ponte del Sosperti, Sukkenes bro, som fører fra Dogepaladset over til de berygtede fængsler, hvor de endnu mere berygtede blykamre var anbragt.

Nå man kommer til en fremmed by, er det gerne nødvendigt at have en rejsefører at kigge i for at finde frem til seværdighederne, men det gælder ikke i Venedig, for det er lige meget, hvor man færdes, seværdighederne ligger hele tiden for næsen af en. Det er interessant at gå på opdagelses-tur i de små gyder, men det er nødvendigt at have en veludviklet stedsans, for er man først opslukt af de dunkle gyders labyrinter, kommer tids-

punktet snart, hvor man er gået vild og ikke aner, hvorhen man skal vende sig for at slippe ud af stenmassernes favntag.

Nu er jeg efterhånden fortrolig med Venedigs særprægede atmosfære, og har derfor på turen tilbage gennem Canal Grande rig lejlighed til i enkeltheder at beundre paladsernes strålende facader begyndende med barokkirken S. Maria della Salute og fortsættende med Accademia di Belle Arti, Palazzo Rezzinico, den smukke gotiske bygning Palazzo Foscarei samt Corner Spinelli og Grimani. Og så er jeg igen ved den berømte Rialtobro, der består af en trappeformet marmorbrue, hvis karakteristiske præg skyldes de mange forretninger på selve broen. Det er en stor fornøjelse at sidde på marmorgelænderet og følge den livlige, farvestrålende trafik, der i uafbrudt strøm pulserer frem og tilbage under broen.

Et lille stykke længere fremme kommer vi forbi guldpaladset, Ca d'Oro, der er det berømteste på Canal Grande. Hele facaden var engang i Venedigs velmagtsdage forgyldt. I dag ser den lidt arret og forsømt ud, men virker alligevel dragende på fantasien på grund af dens venetiansk prægede gotik. Paladset indeholder i dag store kunstsamlinger af skulptur og kunsthåndværk og malerier.

Jeg går nu på shopping gennem Lista di Spagna, og har her det italienske folkeliv helt inde på livet. Gadehandlere der forhandler alskens krimskrams, bugnende frugtstader der spreder en appetitlig aroma i den nærmeste omegn, diskuterende italienere, der står og gumler på et tørt franskbrød, promenerende, mørkhudede kvinder med bambinoer på armen, unge fikse piger med sheik på Carusoer, der forsøger at sprænge stemmebåndet og fortovsrestauranter en masse, hvor dagens aktuelle problemer drøftes over en dunk Chianti.

At gå på shopping her er lidt af en videnskab, når man er en ærlig koldsindig nordbo; for selv om der er priser på varerne, er det bydende nødvendigt at prutte prisen ned med en trediedel før hammeren falder, og så kan man endda godt regne med at være taget grundigt ved næsen.

Den alvorsfulde stemning af middelalderlig romantik, der hviler over byen, får den besøgende til at glemme, hvad der ligger udenfor Verona. Man taber sit hjerte og føler kærlighed til alt venetiansk. De strålende paladser, de kunstfærdigt udhamrede smedjernslamper, kanalerne, gondolerne, sydens varme og bagende sol, den venlige og elskværdige befolkning og tiggerne, ja, selv handelsmændene ved souvenirboderne, som lige har snydt os eftertrykkeligt, skønt prisen blev pruttet ned til halvdelen af, hvad de forlangte, hører med til at forme Venedigs eventyrlige charme. Man favner det hele i et knus, når tiden eller pengepungen minder om afskedstimens nærhed.

Har man således erklæret Venedig sin kærlighed og beundring, vil man sukkende og vemodig forlade dens poetiske, romantiske og eventyrlige fortryllelse og ønske sig derned igen og igen, for Venedigs charme, under sydens blå himmel og strålende sol, står prentet i tankerne med uudslettelig skrift.

S. Juul Madsen.

Regnskab for Kong Christian IX's Understøttelsesfond

fra 1. april 1954 til 31. marts 1955

Indtægt.

| | |
|--|---------|
| Beholdning for regnskabsåret 1953/54 | 220,25 |
| Udtrukne obligationer | 1200,00 |
| Indvundne renter: | |
| Af obligationer | 1040,00 |
| Af bankbog | 17,30 |
| | <hr/> |
| | 1057,30 |
| Indbetalte bidrag | 4,00 |
| Modtagne gaver | 130,00 |
| | <hr/> |
| | 2611,55 |

Udgift.

| | |
|---|---------|
| Indkøbte obligationer | 1198,21 |
| Uddelte understøttelser*) 11 à 100 kr. | 1100,00 |
| Porto hertil | 8,30 |
| Beholdning den 31. marts 1955 | 305,04 |
| | <hr/> |
| | 2611,55 |

*) Understøttelserne er udbetalt til:

| | |
|--------------------------------|--|
| Enken efter en håndværker. | |
| » » » lokomotivfyrbøder. | |
| » » » håndværker. | |
| » » » trafikassistent. | |
| » » » portør. | |
| » » » ledvogter. | |
| » » » lokomotivfører. | |
| » » » baneformand. | |
| » » » baneformand. | |
| » » » ps. arbejdsmand. | |
| » » » ps. portør. | |

Status den 31. marts 1955.

Beholdninger.

| | |
|--|----------------------------|
| Beholdning i Den danske Landmandsbank .. | 305,04 |
| Obligationer ifølge forrige regnskab | |
| til pål. værdi .. | 25200 bogført for 24907,13 |
| indfr. i årets løb | 1200 bogført for 1178,00 |
| | <hr/> |
| | 24000 |
| | 23729,13 |
| Indkøbt i årets løb | 1500 |
| | 1198,21 |
| Herefter beholdn. . | 25500 |
| | 24927,34 |
| | <hr/> |
| | 24927,34 |
| | <hr/> |
| | 25232,33 |

Gæld.

Fondets kapital:

| | |
|-----------------------------------|----------|
| 1) Obligationer bogført for | 20000,00 |
| 2) Obligationer bogført for | 4927,34 |
| | <hr/> |
| | 24927,34 |
| Saldo | 305,04 |
| | <hr/> |
| | 25232,33 |

København, den 31. marts 1955.

E. Terkelsen.

M. Lindborg,
sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag. Beholdningen var til stede.

København, den 29. juni 1955.

L. Thorup.

C. J. Wieth.



Jernbanelæge M. Petri (4 A lægedistrikt), Kastelsvej 1, er bortrejst fra 26. juli—20. august 1955 incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge P. Heiberg, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale til sædvanlig tid.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. (Er bortrejst).

P. K. Larsen (Boe),
lokomotivfører, Korsør.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

Den årlige skovtur afholdes søndag den 18. august 1955.

Vi samles ved Valby stations afgangsside kl. 11,30 og kører i rutebil til Herthadalen, hvor det »kolde bord« venter.

Efter frokosten er der lejlighed til at more sig med keglespil, skydning og en svingom m. m.

Der serveres »koldt bord«, øl og kaffe.

Pris pr. deltager 18,00 kr.

NB. Der bliver eventuelt lejlighed til at bese Ledreborg.

Tegningslister er ophængt på Gb. og Hgl. Henvendelse kan også rettes til telefon Ryvang 6052 og Taga 3659 v.

Bestyrelsen.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget dr. Richter Jørgensen, Slotsgade 3, Kolding.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-8-55.

Lokomotivfører (11. lkl.):

H. V. Hansen, Gb. til Hgl.

Forflyttet pr. 1-8-55.

Lokomotivfører (11. lkl.):

S. A. Danum, Hgl. til Gb.

Byttelejligheder

Herning—København.

Haves: Stor 1½ vær. lejlighed, leje 102 kr. + 30 kr. a conto for varme. Indskud 835 kr.

Ønskes: Tilsvarende eller større i København.

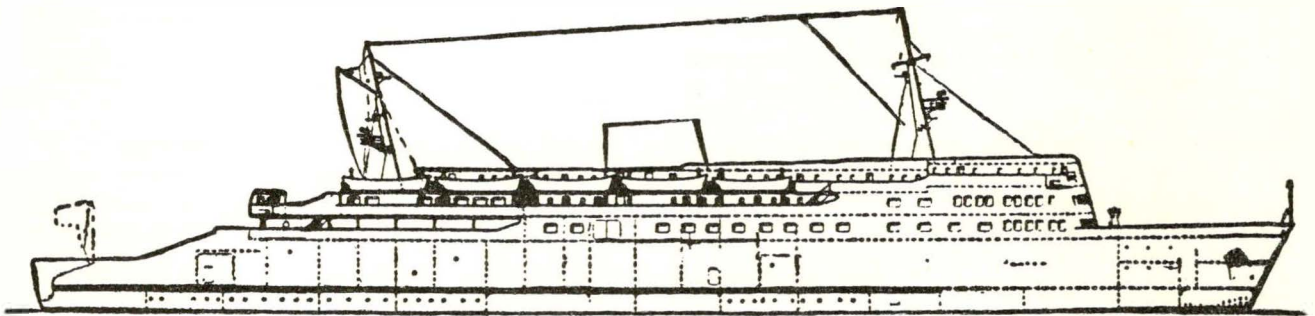
Remisearbejder Chr. Uldum,
Grundtvigsvej 29, Herning.

Aabenraa—København.

Stor 2½ værelses lejlighed med centralvarme, altan, badeværelse, fryseboks, maskinvask, nær skov og strand, husleje 160 kr. med varme, indskud 905 kr., ønskes byttet med tilsvarende eller større.

M. Eriksen, lokomotivfører,
Esbern Snaresgade 5 st., Kbhvn. V.

Svensk kæmpefærge



Efter det lange afbræk, anden verdenskrig betød for færgeforbindelsen mellem Trelleborg i Sverige og Sassnitz i Tyskland, arbejder svenskerne ihærdigt på at genoplive og udbygge ruten, som giver gode forbindelser til mellemkontinentale lande, og senest har Svenska Järnvägarne indhentet tilbud hos inden- og udenlandske skibsværfter på en ny togfærge af anseelige dimensioner.

Dens totale længde bliver omkring 137 m, medens bredden og dybgæendet kommer til at ligge på 17,7 m henholdsvis 5,4 m. Vogndækkets effektive sporlængde udgør 376 m. Dækket indrettes til jernbanevogne samt større landevejsgående køretøjer, medens der ovenpå vogndækket indrettes plads til omkring 35 almindelige køretøjer. Herudover skal færgen kunne medtage indtil 1000 passagerer. Efter planerne ønskes færgen færdig til brug senest i 1958.

Forlang

KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

KØB HOS ANNONCØRERNE

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Café FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-
Gas- & Lysinstallationer
Telf. Nyborg 144, 381 - 1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

vl Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs VINSTUE

anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Nyborg Ligkistemagasin K. Jacobsen Snedkermester

Besøger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperi Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg
Telf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Chr. Christensen

Sten- og

Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 20720

.Thorvald Torntoft

AARHUS

Frederiks Alle 116 Tlf. 2551

Isenkram.

Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 46.6 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

Køb hos annoncørerne



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.
Skræderforretning
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon Aarhus 3720
Leverandør til DSB

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010-1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER



Aarhus
Amtstidende

Sig det med Blomster

✱ Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

A/s Kulimporten Dania

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB

THÜRMEERS
originale Snittøj