

DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE



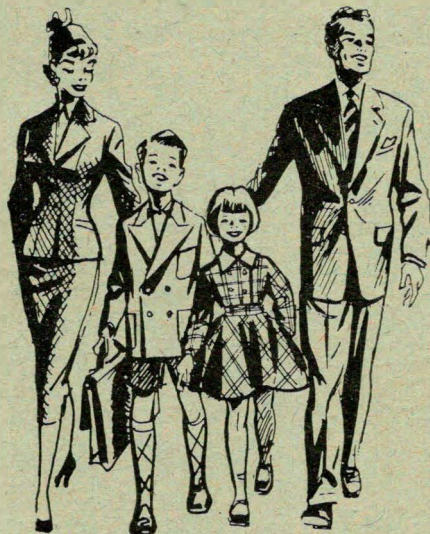
UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 17

5. SEPTEMBER 1955

55. ÅRGANG

Uden Udbetaling



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

10 Maaneders

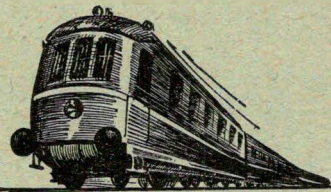
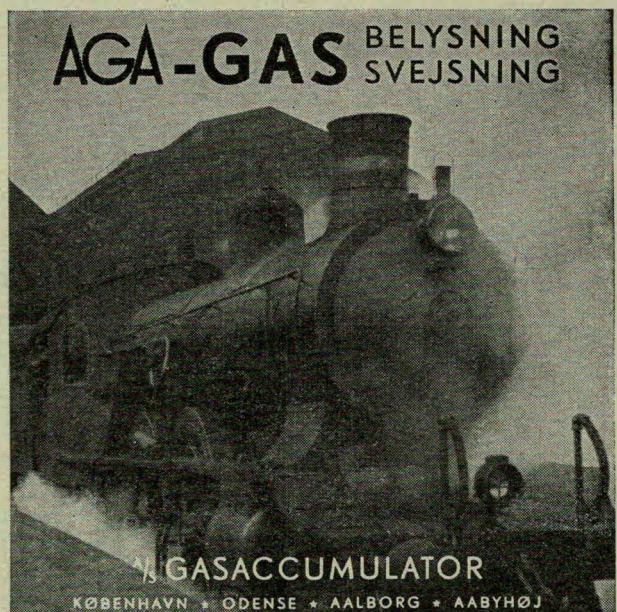
FAMILIE-KONTO

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



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

Begravelse 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. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

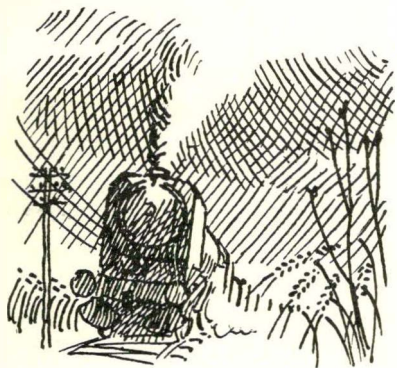
Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K

Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 17 - 55. ÅRGANG

5. SEPTEMBER 1955



Indhold:

Fornuft eller kaos	193
Trafikministerskifte	194
ITF — Den engelske lokomotiv- mandsstrejke	194
En norsk lokomotivførers ople- velser omkring april dagene 1940	195
Ængstelse	201
Nyt fra Maskinafdelingen	202
Fremads Folkebibliotek kommer med nye sensationer	202
To norske pionerer døde	203
Indsamling	203
Lokomotivmandens farvel til »Damphesten«	204
Statsbanepersonalets Sygekasse	204
Under DLF	204
Tak	204
1. Distrikts Jubilæumsforening	204
Personalialia	204
Nye adresser	204
Byttelejlighed	204



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.

Fornuft eller kaos

Det er ikke første gang, vi tager anledning til at beskæftige os med transportproblemerne i den forstand, at der tiltrænges omfattende ændringer for trafikmidlernes hensigtsmæssige fordeling. De nuværende tilstande nærmer sig det kaotiske og ligger så fjernt fra det rationelle som tænkeligt gørligt.

Vidt spændende interesser træder ind i billedet, når man skal tale om sagen, og det selviske kommer stærkt til udtryk. Hver for sig mener disse interesser at være af afgørende betydning, enten dette beror på den eksisterende eller troen på en fremtidens udvikling på den enkeltes specielle felt.

For jernbanerne har trængselens tid banket på døren i en årække påført af konkurrencen fra bil, skib og fly, og fremtiden tegnes i et meget mørkt billede. Det er så vidt en meget dramatisk løbende udvikling, vi har for os, og denne er forbundet med uhensigtsmæssige omkostninger, som øjnene simpelthen lukkes for i et viljeløst forsøg på at få det til at glide lempeligst muligt, og så lade det dø bort, som ikke kan stå for en tøjlesløs — og med et forkæret udtryk — urationel anvendelse af trafikmidler til benefice for retten til at gøre, som man lyster. En ret som man mente kun trivedes autoritært — en ret der i et demokratisk samfund virker som hysteri — thi på visse områder, også trafikens, må der være fællesopgaver til gavn for helheden.

Hvad koster det ikke vort lille land stadig at lade en koordinering af trafikmidlerne ligge uløst hen? Hvor bliver resultaterne af alle de højtbesungne ord om produktivitet og rationalisering på transportområdet? Det kunne vist have sin betydning? Hvornår gøres skridt til en fordeling, der afskaffer den fallitkabende underbydning, som finder sted på transportmarkedet? Hvorlænge skal vi se på al den tomkørsel, der beviseligt foregår? Hvornår bliver vi forskånet for at se vognmanden køre f. eks. fra Odense til Esbjerg for en betaling af 13 kr. pr. tons last? Heraf skal speditøren endog have sin part. Og måske bliver der endda ingen returlast. Næ, vi bliver nok ikke forskånet, skønt enhver fornuftig tænkende kan se, at jernbane og bil på fortræffelig måde kunne supplere hinanden ved at have hver sin kørsel på henholdsvis fjern- og lokaltrafik.

Det er tvingende nødvendigt, at disse transportproblemer tages op til behandling og snarlig løsning, hvis vi ikke stadigvæk skal se på, at penge ødes hen til ingen nytte. Det er afgørende for dette arbejdes vedkommende, at det først og fremmest bliver afklaret indenfor det enkelte land, hvilket er ulige lettere og mindre kompliceret end en omfattende international aktion, som vil være problemernes løsning ad bagdøren.

I løbet af kort tid vil ITF behandle disse spørgsmål ved en konference i Schweiz, og det er i og for sig prisværdigt, at denne store organisation på bred basis søger problemerne løst, men det ville være rigtigere, som før nævnt, om man kunne møde til en sådan konference med begreberne klaret i eget hus, men på den anden side må man jo ikke underkende, at der alligevel ved et sådan fremmøde kan udarbejdes et brugeligt grundlag om ikke andet så til støtte for det nationale arbejde.

ITF

Den engelske lokomotivmands-strejke

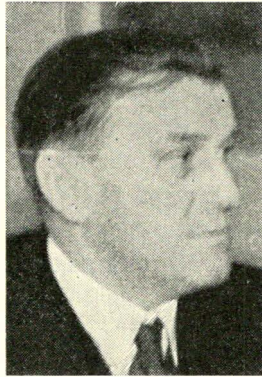
Den strejke som 65.000 medlemmer af det ITF tilsluttede engelske lokomotivmandsforbund igangsatte den 28. maj ophørte den 14. juni. Det resultat som efter forhandling kom i stand mellem lokomotivmandsforbundet og transportkommissionen gik ud på, at lokomotivpersonalets krav om højere løn skulle behandles af en upartisk voldgift, hvis beslutning skulle akcepteres af samtlige parter. Resultatet indebar to betydelige indrømmelser fra transportkommissionens side: den første, at den sluttelig gik med til at forhandle inden strejken afsluttedes, og den anden, at den akcepterede en forhøjelse af alle lokomotivførernes lønninger, i modsætning til tidligere, hvor man kun var villig til lønforhøjelser for lokomotivførere på mere betydende tog og endelig en udvidelse af mileerstatningen (jævnfør nedenstående).

Den upartiske voldgifts afgørelse, der bekendtgjordes den 20. juni, gik ud på en forhøjelse på 1 shilling, henholdsvis 2 shillings pr. uge for første og andet år, og førere, der oppebærer den nuværende maksimalløn på £ 9-15-0 pr. uge efter 3 års tjenestegøring, skal yderligere have 3 shillings. Der blev ikke bevilget nogen forhøjelse af lokomotivfyrbødernes grundløn.

De forhandlinger der senere er ført mellem det engelske jernbanemandsforbund og det engelske lokomotivmandsforbund (hvori er organiseret ca. 15.000, henholdsvis 65.000 lokomotivmænd) og den engelske transportkommission førte til en reducere af den minimumsdistance for hvilket der gives mileerstatning og som går fra 140 til 70 engelske mil pr. skift. Erstatningen for afstande mellem 70 og 140 engelske mil er 3 pence pr. 10 engelske mil eller dele deraf for førere og 2½ pence for lokomotivfyrbødere (tariffer for distancer over mere end 140 engelske mil fandtes allerede og er ændret noget) med et maksimum pr. skift på 1 shilling og 9 pence for førere og 1 shilling og 5½ pence for fyrbødere. Den maksimale ekstra erstatning pr. uge for førere og fyrbødere er efter de nye tariffer omkring 9 shillings og 6 pence, henholdsvis 8 shillings.

Trafikministerskifte

Gennem nogen tid har det været ventet, at der skulle foregå visse ændringer i regeringen H. C. Hansen. Det var jo en kendsgerning, at H. C. Hansen med varetagelse af de to krævende poster som stats- og udenrigsminister måtte bære en arbejds-

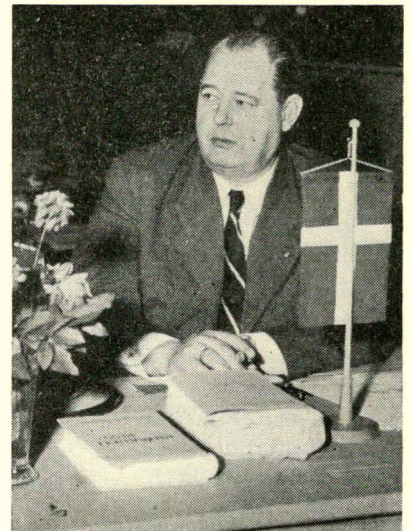


Carl Petersen.

byrde, der til trods for hans ubestridelige evner til at overkomme det usandsynlige måtte føre til, at der på et givet tidspunkt skulle finde en aflastning sted. Det ventede er nu sket, og ændringerne i ministeriets sammensætning havde til umiddelbar følge for det os nærmest liggende, at vi fik en ny trafikminister, idet sekretær i De samvirkende Fagforbund, folketingsmand Kaj Lindberg, afløser trafikminister Carl Petersen, der i stedet overtager posten som indenrigsminister.

Hvilken betydning der ligger i dette skifte for jernbanemændene, kan der naturligvis vanskeligt forlods siges noget eksakt om, men givet kan vi for vort vedkommende følge fremtiden med en vis forhåbning, fordi der til den nye trafikminister kan knyttes forventning om hans indstilling til organisationernes påtrængende problemer, udrundet som han er af smedestandens rækker og skolet i fagbevægelsen gennem dens mangfoldige faser, hvorfor der må ligge et reelt grundlag for forståelse af vore bestræbelser. Dertil giver hans store tunge, tillidsvækkende skikkelse og knusende ro samt forbilledlig forhandlingslederevner, troen på skred i de mange store opgaver på trafikens område, som i afgørende grad må få indflydelse på bl. a. jernbanens fremtidige stilling og dermed denne etats store personale, og vi byder velkommen, idet vi med løfte om loyalt samarbejde med megen interesse ser fremtiden i møde.

Udtrykker vi end tilfredshed med vor nye chefs forudsætninger for varetagelsen af den vigtige post glemmes dog ikke den afgående trafikminister Carl Petersen. I ham har vi haft en dygtig og forstående minister, for hvem der fra lokomotivmændenes side kun er taknemmelighed tilovers, thi gennem ham fik vi den afgørende ændring af vor lønningsmæssige placering. Til enhver tid har han villet høre på vore fremførte problemer, og den bedste støtte, der kunne gives, blev os til del — fremført med forståelse og uden småtskårethed. Lokomotivmændene glemmer ikke dette og takker for indsatsen, der vil indgå som særligt bemærkelsesværdig i vor organisations historie.



Kaj Lindberg.

En norsk lokomotivførers oplevelser omkring april dagene 1940

(Eftertryk forbudt)

(fortsat)

I gjødselkjelleren her fant vi flere som hadde søkt dekning. Det var soldater fra IR 11 vi kom sammen med her, og blant dem var der mange bause soldater. Det var de samme karene jeg hadde kampert sammen med på Bjørli 4 dager tidligere.

Inne i gjødselkjelleren, som var opmurt av gråstein, følte vi oss noenlunde trykke. Lidt sør for fjøset og 50 m fra jernbanelinjen iakttok vi fra gjødselkjelleren et maskingeværrede av IR 11. Det var tre mann med ett maskingevær. Deres oppgave var ikke å skyte ned tyske fly, men det gjorde de massevis av håpløse forsøk på. De ble oppdaget av mannskapet på et af flyene, og etter det så det ut som de skulle få det hett på den lille skogkledde haugen de holdt. Bombene nærmet seg faretruende haugen, og guttene forsto også at deres stilling var oppdaget. Vi kunne se at to av guttene reiste seg og at en diskusjon var opstått dem imellom. De to som hadde reist seg forsøkte nok å overtale den tredje til å bli med på å trekke seg vekk fra haugen. Lenge så det ut til at den tredje satte seg imot, men omsider gikk han med på de andres forslag, og vi så de satte kursen mot fjøset vi satt i. De var ikke kommet langt fra haugen da vi så dem forsvinne i jord, stein og skitt. Tyskerne fik plasert en bombe midt på haugen. De ene av de tre fikk sjokk og var grusom å se på. En sersjant spurte meg om jeg var kjent på stedet. Jo, jeg var da for så vidt det. Kjenner du en eller annen her som kan være i besittelse av et glass konjak? sier sersjanten. Nei, så godt kjent er jeg ikke, svarte jeg, men jeg skal ta meg en runde bare jeg har sett etter lok.'et.

Lok.'et be ettersett og vann og varme påfylt, og så tok jeg meg en tur

opp til en gård for å spørre om konjakken, og det fikk jeg virkelig tak i.

Det ble en real dram på møringen og han kom seg farbausende.

Det var nå blitt en pause i angrepene og vi hadde ikke smakt en matbit siden kvelden i forveien. Det ble servert middag i militærforlegningen og det passet oss meget bra, for vi var sultne som ulver. Først ville jeg imidlertid kjøre toget ut av stasjonsområdet for å spare bebyggelsen her for bombing. Det var nå helt klart at det var toget tyskerne var ute etter, og så lenge dette sto på stasjonen ville også bebyggelsen være truet. 1 km lengere nord fant jeg en høvelig plass for toget, og satte det fra oss her. Med det samme vi hadde satt fra oss toget og avbremset dette, meldte en møring seg til tjeneste som avløser til å passe lok.'et mens vi skulle gå tilbake for å få oss den ettertraktede mat. Jeg beklager at jeg ikke husker guttens navn, men han hadde virkelig lidt greie på fyr og dampkjeler. Han hadde været fyrbøter på sjøen og var en strålende kjekk kar. Han viste meg at han kunne brukes til å passe lok.'et for oss, så vi trasket i vei til maten. Det var lapskaus til middag og den smakte oss udmerket. Da vi hadde spist gikk vi tilbake til lok.'et og toget. Det første vi tenkte på var om vi kunne finne et sted hvor vi kunne søke dekning ved eventuelle nye angrep. Vi var mer end heldige i så måte.

Rett under lok.'et gikk en selvmurt stikkrenne. Den var to m høy og muren ca. en m tykk. Over muren lå et lag grus som tjente som ballast for banelegemet, og det laget var også en m tykt. Stikkrenna var et fullgodt tilfluktsrom. Åpningen på renna tettet vi til med sviller fra et svilliger like ved. IR 11 gutta hjalp oss

med byggverket. Når dette var unna gjort, gikk vi ombord i lok.'et. Her satte vi oss og nøt den herlige sol og syntes vi hadde det aldri så bra.

Solen ble nok for varm og god for oss, og vi sovnet begge to. Vi ble ublidt vekket av nye bomber. Den ene af de to bomber falt 30 m, og den andre 40 m fra lok.'et. Nedslagene lå 3 m lavere enn oss så vi må igjen si vi hadde flaks. I forfjamselsen løp vi rett på hverandre, men kom oss såpass at vi hev oss ned fra lok.'et og hoppet inn i renna. Det kunne blitt i seneste laget. Flyene kom igjen med nye bomber, men nå var vi sikre.

Ved senere undersøkelse av lok.'et fant vi at en stor splint hadde gått inn av den åpentstående dør 30 cm bak min ryg og gjort et stort hull i taket.

Det ble noe kaldt for lengere opphold inne i stikkrenna. Solen kom ikke til her. Dessuten var bunnen islagt og midt i renna rant en bekk. For å råde bot på dette, måtte det legges gulv her. Jeg gikk neg senere en tur for å se om det kunne finnes noe slikt. 300 m lenger nord lå det et lite nybrått, og her fant jeg hva jeg søkte. Her sto noen bord reist som et telt. Uten å se noe nærmere på det, favnet jeg en 7—8 bord og drog av sted med dem. Det ble litt kiunder med å få de med. Jeg satte dem ned i snøen og gikk rundt dem for å få bedre tak, og kom da til å se i retning av der hvor jeg hadde tatt dem, og der sto dobutten igjen. Det var altså nybyggernes avtrede jeg hadde rasert. Det var ikke noe å gjøre ved det.

Sent på kvelden kom eieren og hans kone for å redde ut noen av sine eiendeler. Syntes jeg skyldte å gjøre rede for hærverket med doen deres, så jeg gikk bort til dem og

forklarte forholdet. De bare lo av det hele og sa at det var OK. Like etter at jeg hadde hentet bordene, ble vi igjen servert brannbomber etter tre ufarlige sprengbomber. Noe av en brannbombe antente noe halm inne i en stor godsvogn. Det ble en varm jobb å få ut halmen, men det gikk uten at vognen ble noe særlig skadd. Engelskmennene som skulle betjene luftvernkanonen hadde funnet seg en koie inne i furuskogen og holdt seg der mens flyvene angreb oss. To fly kretset nå flere ganger over oss i lav høyde. De ga inntrykk av å speide etter noe bestemt og hadde nok ikke tenkt å spandere noe på oss nå. Det var to Ålesundgutter med samme navn, «Walderhaug», som nok hadde sett seg forbannet på at luftvernkanonen ikke ble brukt. Le var visstnok ikke i slekt med hverandre disse karene, men krigsblod hadde de til gangs. De kom ombord på toget og spurte om det var anledning til å bruke kanonen, og lot meg forstå at de trodde det var vi som hadde kommandoen over dem. Vi gjorde dem oppmerksom på at kanonen tilhørte engelskmennene og betjentes, eller sagt skulle betjenes av dem. Jeg ba gutta vente litt så skulle jeg hente betjeningen. Da jeg nærmet meg koia, stakk den ene av engelskmennene nesen fram i en liten luke i døra og smilte til meg. Jeg vinket ham ut og de kom da ut alle tre. Med tegn gjorde jeg dem forståelig at de skulle følge meg. De vekslet noen ord seg i mellom og ble med. Den ene Walderhaugen snakket deres språk og forklarte at de ville bruke kanonen. De satte seg til å begynne mot det, men ga til slut etter. Vi fikk en rask undervisning og fikk lov til å skyte noen skudd hver. Det var et prektig våpen og var bestemt for avstander inntil 500 m. Der var for øyeblikket ingen fugler å skyte på og da IR gutta skulle på vakt, sa de fra at de ville komme igjen. Straks engelskmennene og IR gutta var gått, fikk vi besøk av nok en IR gutt. Denne kom med beskjed fra deres sersjant at ingen norske hadde lov til å bruke engelskmennenes våpen. Sersjanten hadde hørt prøveskytningen og var kanskje redd tyskerne skulle høre

den. Ja, hvem vet. Jeg tror det var på denne tid at vi fikk oppleve å se to engelske jagere i kamp med to tyske bombefly. Det pussige var at en konduktør uttalte ønsket om å få se en virkelig luftkamp, og noen øyeblikk senere skulle han få sitt ønske oppfylt. Vi sto og så tre tyske fly komme nordfra og vi ventet noe av hvert. Jeg tok min kikkert og fant noen prikker langt bakut for de tyske flyene. Kunne ikke med en gang avgjøre hva disse små prikkene var for noe. Det gikk imidlertid ikke mange sekundene før jeg kunne fastslå hva det var, og ropte til konduktøren at nå tror jeg du får ditt ønske oppfylt.

Spente sto vi nå å så hvor hurtig de engelske jagerne nærmet seg. Den ene av disse to piler plutselig rett til værs og opp i en stor høyde. Herfra stuper det ned mot de tyske flyene og fyrte løs, og kampen var begynt. For oss så det ut som tyskerne var helt overrumplet. Skal ikke gå i enkeltheter, men bare si at kampen var kortvarig og at engelskmennene gikk seierrike ut av den. Vi kunne se at to av de tyske flyene ble nedskutt. Det tredje, som jeg tror var bombeflyet og som jeg tror var skadd før denne kamp, falt ned i Ringebu fortaltes det. Høsten 1945 jaktet jeg i de trakter hvor det første flyet ble skutt ned, og fant rester av det.

Så vil jeg fortsette med luftvernkanonen og Alesunderne. Kan ikke si annet enn at jeg ble forbauset da beskjeden kom om at ingen norske måtte bruke det engelske våpnet. (Det er senere brakt på det rene at forbudet mot bruk av kanonen ikke var kommet fra sersjanten, men fra spioner). Det ble imidlertid ordnet med det. Tilfeldigvis kom en bil og denne stoppet like i nærheten av der hvor vi befant oss. Inne i bilen så jeg en norsk offiser. Jeg gikk opp til bilen, og offiseren, som var en kaptein. Muligens var det denne offiseren som var sjef for IR avdelingen som hadde sitt kvarter her. Forklarte offiseren om luftvernkanonen og IR guttas ønske. Offiseren ble interessert og sa at jeg kunne hilse gutta og si at de bare kunne bruke kanonen. Det kunne jeg selvfølgelig ikke befatte meg med, for

det lå utenfor min kompetanse og kapteinen ordnet det selv. Det kunne vel være gått noe sånt som en times tid siden IR gutta gikk på vakt, da vi igjen hadde flyene over oss. Det var to fly som i lav høyde strøk over oss, og hadde kurs nordover. Nå kom også Walderhauggutta. Den ene entret vognen hvor kanonen befant seg og gjorde seg delvis klar. Han rakk ikke å spenne seg fast til kanonen i dertil egnede remme før flyvene kom igjen i samme høyde og i pssaende avstand. I dette øyeblikk glemte jeg at det var noe som hette dekning. Jeg ble stående ved siden av vognen og glodde dumt på skuespillet. Walderhaug sendte i vei en kort serie tett etterfulgt av en noe lengere. Det kunne vel være tilsammen ca. 45 skudd. Flyet etterlod seg først en røksstribe som jeg antok for exhaustrøk fordi motorene ble presset, men øyeblikket etter kunne vi tydelig se at flyet var begynt å brenne. Det var et stort øyeblikk for IR gutten, og han glemte nok i gleden helt det andre flyet og hoppet ned av vognen. Vi kunne nå høre det andre flyet nærme seg og så var det den andre Walderhaugguttens tur. Hvordan han rakk å komme seg opp i vognen til flyet var på skuddhold forstår jeg ikke. Flyet kom i nøyaktig samme kurs som det første og Walderhaug nr. 2 fyrer løs. Hans skuddserie var overraskende kort og han ble bare stående å måpe. Det samme gjorde vi. Magasinet var tomt. I farten ble det glemt å bytte ut dette. Det sidste lysende prosjektilet ga beskjed om at også dette flyskjebne hadde vært beseglet om magasinet bare hadde hatt 10—15 skudd til. Tyskernes kulesprøyter pepret langs toget og heldige var vi som slapp med skrekken. Det første flyet måtte ned ved Løftingsmo ved Lora 10 km lenger syd. Mannskapet greide seg, men ble senere tatt til fange. Disse flyverne følte seg sikre, for de hadde sett at kanonen var ubemannet, men de hadde ikke renget med IR 11 og dets karer. Stemningen på Lesjaverk etter denne hendelse var, som rimelig kan være, høy.

Om kvelden samme dag passerte en engelsk bilkolonne Lesjaverk på vei sørover. En av bilene hvori be-

fant seg en høytstående offiser stoppet rett opp for luftvernkanonen og vognen. Veien og jernbanelinjen går her tett inntil hverandre. Offiseren steg ut av bilen og betraktet luftvernkanonen og toget en stund og spurte så etter betjeningen. En av IR gutta hentet betjeningen og offiseren hadde en lengere samtale med dem. Offiseren ble gjort oppmerksom på hendelsen med nedskytningen av flyet og han smilte og nikket og var tilsynelatende fornøyd. Han ba om å få snakke med ekskutørene. Disse var imidlertid dradd avsted for å besiktige sitt trofe, og da offiseren hørte det, lo han hjertens godt og satte seg i bilen som forsvant sør- over.

Det var noen kjekke og modige soldater disse i IR 11. Jeg lærte mange av dem å kjenne og satte pris på dem. Tror forresten det var gjensidig, hvilket jeg kunne slutte meg til av den hjertelige avskjed jeg fikk da de marsjerte for godt fra Lesjaverk. De ropte alle som en: «Lenge leve Iversen, og på gjensyn».

Da vi gikk natten til 27. i møte grudde jeg til den. Hvordan skulle vi holde oss våkne uten underholdning av tyskernes bomber var virkelig blitt et problem. Det var faktisk bombing og skyting som holdt oss oppe. Selvfølgelig trengte vi en lengere hvile, men hvordan skulle det kunne ordnes. Det ble til at vi måtte sitte på lok'et natten over. Her var ingen anledning til å få ligge. Vi måtte sitte på hvert vårt sete som var uten ryggstø og med en setediameter på 30 cm. Stillingen vi inntok for å hvile arme og ben kan med rette karakteriseres som en skihopper i det øyeblikk denne tar sats for hoppet, med bare den forskjell at vi ikke øyeblikket etter kunne strekke oss. Vi blundet nok av og til av, for øyeblikket etter å våkne med smerte både her og der etter vår tvungne stilling. Jeg har tidligere sagt at de fem første flyene som passerte Lesjaverk skulle sette en videre stopper ferd nordover i første omgang. De hadde nemlig bombet et brudd på jernbanelinjen mellom Lesjaverk og Bjorli, så det var derfor vi ble stående ved Lesjaverk så lenge. Endelig gryet dagen og vi begynte å

myke opp igjen våre stive lemmer. Hva ville den nye dag bringe oss? Skulle vi bli stående her eller ville baneavdelingsfolkene greie å få utbedret skadene på banelegemet. Det var avhengig av tyskeres bombetokter. Formiddagen forløp med mindre aktivitet i luften på disse kanter, så vi og baneavdelingsfolkene fikk være litt mere i fred. Vi spiste også i dag lapskaus, men den var ikke av det gode. Alle som spiste av den fikk en voldsom mavesyke og fikk på den måten det svært travelt. Jeg kunne se soldater og jernbanefolk sitte på huk, reise seg opp igjen for å sette seg igjen. Det var tydelig å se at lapskausen hadde sin virkning. Dagen gikk med den varlige bombing om enn i mindre målestokk, så jeg vil ikke hefte meg mere med denne dag.

Ut på natten til den 28. fikk vi ordre om at vi skulle kjøre til Bjorli. Jeg hadde sett konduktørene gå inn i det nybrottet jeg tidligere har omtalt og gikk dit inn og vekket dem. Gikk nå tilbake og satte i gang toget som hadde stått her i to døgn uten å bli noe nevneverdig skadet. Mente å kjøre sakte forbi nybrottet og ta opp konduktørene, og så underkonduktøren komme ut av huset med matskrinet i den ene hand. Plutselig setter han skrinet hardt i bakken, løser buksene og setter seg for å levere lapskausen. Han hadde greid seg helt til nå fortalte han. Han ble da imidlertid ferdig og vi kunne fortsette. Banelegemet så ille ut etter all bombing og lok'et tok den ene overhaling etter den andre, men vi kom oss da til Bjorli. Før vi kjørte inn på stasjonen, etterfylte vi vann i det vanntårnet vi hadde søkt dekning under angrepene der for 6 dager siden. Tyskerne hadde ikke greid å få ødelagt det og heldig var det. Uten å få vann til vårt lok. her hadde vi måttet kaste fyren og lok'et hadde vært satt ut av bruk. Vi undersøkte nå om det var mulig å kjøre toget inn i tunnelen 400 m lengere nord, og det ble ordnet slik. Mens jeg holdt på å kjøre toget i langsom fart inn i tunnelen, så jeg noe røre seg like inne ved fjellveggen mellom denne og skinnegangen. Da vi hadde stoppet helt, gikk jeg ned av

lok'et for å se hva dette kunne være for noe. Har aldri syntes så synd på noen som jeg syntes på disse stakars norske soldater, som under sin flugt nordover fra tyskerne hadde søkt hit inn. Det var bitende surt her inne i den golde tunnel. De lå direkte på bunnen av tunnelen med militærkappene over seg, klemt godt inntil veggene for ikke å bli overkjørt. Forbitrelsen og hatet mot tyskerne og deres norske leiesvenner kunne snart ikke temmes. Vi delte ut all nisten vi fikk på Lesjaverk, men det forslo lite for det var 12—15 stykker av dem. De fikk etter tur komme inn på lok'et for å tine seg ipp igjen. De hadde kommet seg vekk fra sin avdeling og aktet sek lenger nordover.

Under en jakttur i Ringebufjellet høsten 1945 traff jeg tilfeldigvis en av disse karene. Jeg for mitt vedkommende kjente ham ikke igjen, men han kjente meg igjen og vi fikk oss en hyggelig prat sammen under åpen, skyfri himmel. Forholdene hadde endret seg til det bedre, og vi syntes vi hadde himmerik på jord. Så tilbake til tunnelen og krigen.

Det manglet litt på at toget var helt dekket inne i tunnelen. Halvparten av bakre boggi sto utenfor og var således synlig fra fly. Her hadde vi fått beskjed om å oppholde oss inntil videre. Det falt meg straks inn at nå hadde jeg en sjanse til å besøke min familie, som jeg ikke hadde sett noe til siden den 10. Har tidligere fortalt at min familie var evakuert til Stuguflåten og denne tunnel lå 4 km derfra. Fra Stuguflåten regnet jeg med å nå fram til gården familien bodde på, på en halv times gange. Jeg bestemte meg for å starte ved syvtiden, og gjorde det. I dag var Hitlers fugler tidligere ute enn vanlig, og jeg måtte allerede etter en halv km marsj søke dekning for elve gribber. De passerte i stor høyde på tur mot Åndalsnes og jeg fortsatte min marsj på jernbanelinjen. Jeg kunne endda se flyene og så pultselig at ett av dem skilte lag med de andre og kom tilbake i retning av Bjorli. Det var tydelig at vårt tog var blitt sett og at det var toget flyet var etter. Flyet fløy nå atskillig lavere så det var nok en oppgave det hadde fått. Jeg fortsatte min marsj og hørte

plutselig tre eksplosjoner i nærheten av tunnelen. Jeg fikk betenkninger, men bestemte meg til å fortsette som jeg hadde begyndt. Etter 1½ times hård marsj var jeg framme og ble møtt av mistroiske øyne. Det var min kone som på lang avstand ble oppmerksom på meg. Hun trodde hun så syner sa hun for hun anså meg for død, og gjensynsgleden var stor. Jeg var sliten og skitten, men greide å bære min sønn, som ikke ville gi slipp på meg, opp til gården. Her var der 70 mennesker som hadde måttet reise fra sine hjem. De spurte og spurte om alt mellom himmel og jord før jeg fikk lov til å trekke meg tilbake for å få en velfortjent hvil. Det ble en tre-fire timers herlig søvn og ikke en mindre herlig middag og til slutt deilig kaffe og bløtkake. Ved sytten-tiden tok jeg avskjed igjen med mine kjære og trasket tilbake til Bjorli og mine plikter. Togføreren møtte meg 1 km før tunnelen og fortalte om det som var hendt mens jeg var borte. Det første jeg selvfølgelig spurte om var om det hadde kommet noen ordre om fortsatt kjøring. Det var det ikke så jeg hadde vært heldig. Togføreren, herr Ørbek, fortalte at vårt tog var truffet og at han var glad jeg var kommet igjen. De tre eksplosjoner jeg hørte etter at jeg hadde gått om morgenen skrev seg fra bombingene her ved tunnelen. Sammen med Ørbek tog vi en oversikt over skadene vårt tog hadde lidd. Ørbek fortalte at da bombene falt oppholdt han seg i boggien bakerst i toget. Det var denne boggi som flyverne nok hadde fått øye på. Mens Ørbek holdt på å barbere seg, kom bomba. Den bakre del av boggien ble løftet opp og falt ned på skinnene igjen og var så godt som uskadd. Større skade hadde bombe nr. 2 gjort. Den falt akkurat der hvor tunnelen og snøoverbygget møtes. Gikk igjennom ståltaket på vognen og gjennom gulvet og eksploderte midt mellom skinnene i paksteinballasten. Stålramma under selve vognen hadde greid seg bra, mens tregulvet ble pulverisert. Veggene var gjennomhullet av splinter og ståttaket som fremdeles hang sammen med understellet var blåst opp i tunneltaket og satt fastklistret her.

Det var ordnet med service fra ingeniørvåpnet som skulle skjære fra hverandre vognen. Da disse kom, hadde de ikke annet verktøy enn en hammer, meisel og baufil. Det var jo ikke tale om å vente til de hadde fått skjært oss løs, så jeg kjørte ligeså godt toget ut av tunnelen og det gikk. Det ble et forferdelig rabalder da vi trakk vognen med ståltaket ut av tunnelen. Bakke toget gjennom treoverbygget var vi rede for å gjøre av hensyn til faren for avsporing. Bakenfor denne vogn hadde vi hatt en sanitetsvogn. Den var det bare understellet igjen av. Vi lot nå toget stå utenfor tunnelen og ventet på kjøreordre. Her undersøkte vi nøye toget og fant at det kunne kjøres. Jeg la merke til med det samme vi fikk toget ut i lyset at det sto en flaske på en eneste planke som var igjen av gulvet og som på undersiden var beskyttet av en stålbjelke. La ikke noe særlig brett på flasken, for jeg tenkte at det kanskje var en eller annen som hadde satt den fra seg der. Ut på kvelden fikk jeg øye på flasken igjen og gikk bort for å undersøke hva det kunne være i den. Ja, nå må De ikke tro at dette er en skrøne for det er vitnefast. Flasken hadde vært blant innholdet i sanitetsvognen og inneholdt 96 pct. sprit med etikett på latin. Det er jo fantastisk hva man kan oppleve. Der var vognen blitt til pinneved når untas den trebjelken som på undersiden var beskyttet av en stålplanke, mens en flaske hadde greid seg. Den var sikkert beregnet til oss og den kom godt med. Det ble mange om den, men aldri har vel noe passet så godt inn i miljøet som denne flaske. De engelske kanonpassere ble ved godt mot og hadde det så sant kommet tyske fly så tror jeg såmen de hadde skutt på dem. Ja, man kan aldri vite.

Ut på natten til den 29. fikk vi ordre om å kjøre videre, men kom ikke lenger enn til den velkjente vendetunnel 13 km fra Bjorli. Her inne i vendetunnelen sto tidligere to tog. Til sammen hadde vi ca. 45—50 vogner på tre lokomotiver. Da jeg skulle kjøre toget inn i tunnelen, måtte jeg først fjerne blendingshetta fra frontlampen for i det hele

tatt å se noe. Røken fra lok'ene var så tett at jeg ikke kunne se forenden av lok, så der måtte kjøres med aller største varsomhet. Slik lot jeg det rusle til jeg kjente at vi buttet mot et annet tog. Her skulle vi stå til nærmere ordre. Her fikk vi igjen høve til å se IR gutta i aksjon. Det var tre gutter med et maskingevær som hadde plasert seg oppe på tunneltaket i et aldri så lite kratt. Her lå de og ventet på flyene og benyttet alle mulige og umulige sjanser til å få beskytt dem. Utover formiddagen da sola sto rett på dem, skimte deres ansikter også som en sol og flyverne kunne ikke unngå å se dem. De ble da også beskytt gang på gang før de endelig trakk seg tilbake inn i tunnelen. At bomber og maskingeværkuler haglet ned over oss det gjorde ingen ting fra eller til. Hver gang vi hørte flyene nærmet seg, sprang vi så langt inn i tunnelen at vi var sikre. Etter mørkets frambrudd fikk vi ordre om å holde oss startklare. Damptrykket på vår kjele var nå helt nede på 5—6 kg i stedet for 13 kg, og jeg går ut fra at forholdene var likedan på de to andre lok'ene. For å makte å bakke, som ordren lød på, måtte fyringen forseres og enhver kan tenke seg hvordan det ble inne i tunnelen under en forsert fyring. Tunnelen er 1400 m lang. Vi koblet samtlige tog sammen og gjorde en 4 a 5 mislykte forsøk på å komme ut av tunnelen. Da det ikke lyktes, måtte alle mann ut av tunnelen for å få luft, for kullosen ble nå faretruende sjenerende. Verst var det selvfølgelig for toget og personalet i det indre toget. Jeg koblet nå mitt tog fra de andre og kom meg ut. Kjørte dette en km opp mot Bjorli, satte det igjen her og kjørte ned i tunnelen for å hjelpe det andre toget ut. Det ble igjen kjørt ytterst varsom til jeg kjente det buttet. Koblet nå til og varslet med signalfløyta som nesten ikke kunne høres inne i dette helvete. Lokomotivene peste og pustet og slirret noe forferdelig og jeg syntes det begynte å røre seg. Det var ikke mulig å se om toget flyttet seg før jeg stakk kosteskiftet bort i tunnelveggen. Det så sannelig ut som vi skulle komme oss ut. Det gikk til å begynne med svært

langsomt og det var det som var farlig. Under slirring inne i en tunnel utvikles voldsomme gassdannelser som kan være drepende. Med slirring forstås at hjulene glir på skinnene uten å ta tak. Omsider kom vi oss ut og det var på høy tid. Lungene hadde nok ikke tålt noen utsettelse lenger. Alt åpent stål var belagt med en grå masse og vi var så svarte som negrer uten å overdrive det aller mindste. Den går masse som var kullos la seg selvfølgelig i luft-rør og lunger og jeg hostet i flere dager etterpå. Da de to sidste tog var dradd ut av tunnelen, koblet vi togene sammen og kjørte til Bjorli. Her fik vi igjen fylt etter med vann samtidig som vi fikk oss hver vår store neste med deilige smørbrød, melk og kaffe av fru stasjonsmester Olaug Eriksen. Jeg vil gjenta at herr og fru Eriksen var noen ypperlige mennesker. Eriksen er senere avgått ved døden, mens hans hustru og sønn er i bedste velgående og har bosatt seg ved Ilseng.

På Bjorli fikk vi ordre om å kjøre til et tog som var veltet i et bombekrater ved Knipe mellom Lesjaverk og Lesjaskog. Det var svarte natten da vi ankom dit. Her var ren panik og skuddsalvene fikk oss til å tro at tyskerne var kommet hit og at det var kamp mellom disse og engelskmennene. Det fikk vi høre senere ikke var tilfelle. Synet av disse to lok i grøfta fikk meg til å tenke at det var virkelig farlig likevel. Heldigvis tenker man ikke slik så lenge man står oppe i det. Den ene av fyrbøterne som hadde vært ombord i det ene lok'et var fra Ålesund. Han fikk nok etter denne reisen og tok seg fram gjennom Brøstdalen over Valldal og hjem. Han var kommet sammen med en student fra Bergen. Før disse karene tok over fjellet, var de innom gården min familie var evakuert til. Fyrbøteren som jeg kjenner godt var sindig og behersket, men det tilfeldige følget han hadde fått opptrådte meget uforstandig for å si det på et pent språk. Studenten kommer først inn og presenterer seg for min kone og beklager at han ikke kan ta henne i hånden for ham hadde menneskeblod på sine hender. Min kone som ikke hadde hørt noe

om de lok'ene som hadde kantret ved Knipa, ble selvfølgelig helt forskrekket. At det virkelig går an å bli i den grad naiv som denne spradebassen var.

De engelske tropper som hadde vært med i det toget som var avsporet skulle overføres til våre tre tog. Det var forbausende å se hvor raske de var til å komme seg ombord. Hvor lang tid det tok, husker jeg ikke i dag, men jeg husker godt den ordren vi fikk. Ordren ble gitt av en engelsk offiser som snakket godt norsk, og den gikk ut på at disse tre tog skulle kjøre alt det remmer og tøy kunne holde og på synbar avstand. Det sidste var jo etter norske fredsforhold uhørt og da især i slikt lende som i nedre del av Raumabanen utgjør. Men, det var bare og kjøre og det ble gjort. Under kjøringen ned mot Åndalsnes ble jeg sist i køen. Vi la i vei og hastigheten øket for hver km. Det var best å legge lua over måleren så man slapp å ha så mye føling med hastigheten. Det var mørke natten med helt blendede frontlamper. En dødsferd av en annen verden. De mange og til dels store bombekrater sørget for sjøgang og det var rart det holdt. Da jeg nærmet meg Bjorli, fikk jeg plutselig se to røde lys komme mistenkelig hurtig mot meg og bremset voldsomt. Toget foran meg hadde stoppet ved vanntårnet for etterfylling av vann. Det var ikke med i avtalen og det var heldig at linjen var rett, ellers hadde det nok blitt den siste reis for mange. For ikke å kjøre så nær innpå det andre toget, tok jeg meg også tid til å fylle etter med vann. Det skulle jeg ikke ha gjort for nå fikk jeg huden full av kjeft av to mann. Den ene var togføreren som sa at så fremt jeg fortsatte å kjøre som hittil, ville han gå av toget. Den andre var den norskstalende engelske offiseren som vinket med en pistol og forbannet seg på at han skulle få fart på toget. Det nyttet ikke å komme med noen forklaring, men han fikk kjørt seg. Aldrig har vel et tog kjørt utfor Romsdals stupbratte lende med slik hastverk som på denne ferd. Det gikk godt og det var hovedsaken. Vi ble stoppet på Romsdalshorn og fikk be-

skjed om at linjen var oppstatt av tog helt opp til Åk.-tunnelen ca. 4 km sør for Åndalsnes. Hit kjørte vi så med sakte fart for ikke å kjøre inn i de andre togene som sto der. Det lysnet av dag så vi kunne vente besøk når som helst. Her fikk vi høre at tyske fly hadde hatt det gående hele natten. Det var uvant for oss for vi hadde vært fri dem om natten.

Engelskmennene som skulle betjene luftvernkanonen vi hadde i vognen inn til lok, lot sitt våpen i stikken og forsvant. Vi skulle slippe å vente på flyene og de kom over oss i lav høyde og pepret oss med sine maskingeværer. Nå var min ferd endt, og jeg bestemte meg for å gjøre nytte for meg på annen måte. Nå skulle jeg få anledning til å bruke Orlikonkanonen og entret vognen. Satte inn nytt magasin og hengte fra meg min venn kikkerten på en stake på vognen og avventet flyvene. Et fly kretset over Setnesmoen på den andre siden av dalen og jeg fulgte det med kanonen. Inne i den lille tunnelen var der samlet en 8—10 lokførere og fyrbøtere. De begynte å rope og knytte nevene til meg og jeg forsto ikke med en gang hva de mente, men det fikk jeg snart høre. De var helt fortørnet over at jeg ville skyte på flyene og sa sin mening som gikk ut på at hvis jeg skjøt etter tyskerne, så ville de bombe oss sønder og sammen. Det var kanskje noe i dette, så jeg hoppet ned av vognen uten å få prøve kanonen. I farten glemte jeg kikkerten, og ti minutter senere var det en eller annen som hadde lånt den. Siden har jeg ikke sett den.

Vel, det var ikke mere å gjøre her, så jeg tok apostlenes hester og bega meg i vei mot Åndalsnes og mitt hjem. Da jeg kom fram til min kollegas hjem hvor jeg hadde fått satt inn noe av mine eiendeler, sto dette i lys lue. Heller her var noe å gjøre og jeg fortsatte mot Åndalsnes. Da jeg kom opp på den siste lille bakken slik at jeg kunne se utover bebyggelsen, eller rettere det som var bebyggelse en gang, møtte meg et trist syn. Det som engang var en liten idyllisk boplass, var jevnet med jor-

den og dermed også mitt hjem. Slik er altså krig.

Jeg ble stående lenge og betrakte restene av Ånsdalsnes.

Jeg vil gjerne til slutt fortelle litt om livet på Ånsdalsnes etter at tyskerne kom dit.

Det ble av tyskerne etter at de var kommet til Ånsdalsnes ilagt beboerne som etter hvert søkte tilbake til sine ruinerte hjem en eller annen form for straff. Straffen besto som regel av portforbud. Jernbanen var ikke brukbar de første dager etter at tyskerne var kommet, så jeg ble gående der og opparbeide et fryktelig hat til «våre venner».

En dag ble det meg fortalt at det var matmangel på den gården hvor min familie var evakuert. Som jeg tidligere har fortalt var der kommet sytti mennesker til denne gård, så det hørtes jo rimelig ut at dette var tilfelle. Gården lå avsondret til og langt fra hovedveg. Tyskerne hadde proklamert portforbud på Ånsdalsnes.

Jeg henvendte meg til den tyske overkommandant i håp om å få visum og forela ham min families stilling. Som lokomotivfører var jeg selvfølgelig verdifull for tyskerne, så kommandanten sa blankt nei, men tilfældighetene kom meg til unnsetning. Jeg traf banemesteren, som fortalte han sammen med lensmannen av tyskerne var blitt gjort oppmerksom på at jernbanen øyeblikkelig måtte settes i brukbar stand. Banemesteren fortalte videre at han sammen med lensmannen skulle opp til Verma for å besiktige banelegemet et par timer senere. Jeg foreslo for banemesteren at han måtte sørge for at jeg fikk bli med. Det gjorde banemesteren henvendelse til tyskerne om. Han sa til den tyske overkommandant at det var nødvendig å få med en lok. fører som rådgiver. Dette var et forsøk på bluff. Tyskeren syntes det var rimelig og sa at det skulle gå i orden. I al hast gikk jeg i gang med å skaffe så mye mat som jeg bare kunne bære. Maten puttete jeg ned i en engelsk skipssekk og den veide vel noe sånt som 40 kg.

I mellomtiden kom det beskjed at overkommandanten ville snakke med lok. føreren som skulle være med som rådgiver, og da skjønnte jeg hvor

det bar hen. Jeg unnlot simpeithen å møte. I stedet tok jeg matsekken og lemjet inn i bilen. Selv gikk jeg en annen vei og forklarte banemesteren at han måtte ta meg opp underveis. Banemesteren var til å begynne med noe betenkt, men gikk til slutt med på det.

Inne mellom noe store steiner ved Park hotell byttet jeg av meg de sivile ytterplagg og satte på meg uniformsjakke og lue og håpet på at denne bluff ville lykkes. Jeg så bilen komme og gikk ut på veien og de tok meg opp. Et par ganger ble vi stoppet av tyske vakter, men fikk kjøre videre etter at lensmannen hadde vist fram sine papirer.

Egentlig skulle de ikke lenger enn til Verma som papirerne lød på, men lensmannen, som eide bilen, kjørte meg til Stuguflåten, og jeg kom meg opp til gården med maten.

Ryktene om matmangel var sterkt overdrevne, men det var hyggelig å komme sammen med familien igjen.

Her oppe ble jeg i tre dager og hvilte meg godt ut. Så meldte problemet seg om hvordan jeg skulle komme meg til Ånsdalsnes igjen. Jernbanen var ikke i orden endda, og sivile biler fikk ikke kjøre, så det ble til at jeg bestemte meg for å ta apostlenes hester. Strekningen jeg skulle tilbakelegge er ca. 50 km og jeg hadde bare lave sko, som jeg var redd ikke ville tåle påkjenningen.

Siden jeg ikke kunne det tyske språket, fikk jeg lektor Knudsen, som jeg tidligere har fortalt om, til å skrive en forklaring om at jeg var lok. fører og skulle til Ånsdalsnes for å tjenstgjøre.

Da jeg hadde tilbakelagt 20 km begynte skoene å bli så dårlige at jeg forsto de ikke ville holde til Ånsdalsnes.

Mens jeg befant meg mellom Marstein og Flatmark, kom en lang tysk bilkolonne og kjørte forbi, og da flere av soldatene nikket og vinket til meg, tenkte jeg at kanskje jeg fikk sitte på. Jeg rakte ut hånden til tegn på at jeg ville være med, men de ville ikke stoppe. Et godt stykke etter de andre kom en enslig bil, og den stoppet og tok meg opp. Det var en tom lastebil, og heldig var det at oppe i lasteplanet lå der et bildekke som jeg kunne sitte på. Tyskeren kjørte som et svin, og jeg fikk ristet meg noe forferdelig.

På Ånsdalsnes hoppet jeg av, og turen var gjort. Der hadde det vært spørsmål etter meg, og de trodde jeg ikke var i live lenger.

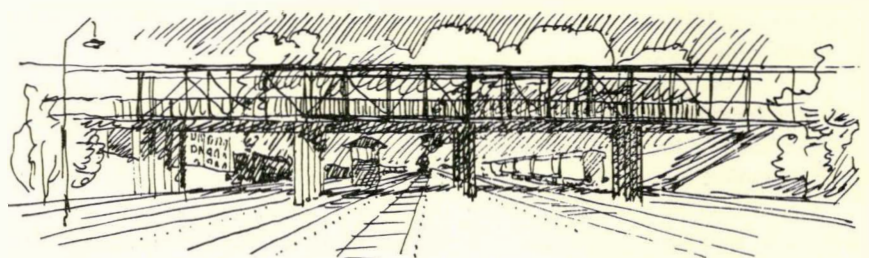
Som sagt var det portforbud på Ånsdalsnes.

Endelig en dag kom det beskjed om at forbudet var opphevet fra kl. 14,00 samme dag. Jeg har bestandig vært glad i ørretfiske, og bestemt meg for å prøve lykken samme kveld.

For å komme meg bort til elven, måtte jeg passere en opprettet tysk vaktpost. Det var ut på kvelden, så det begynte å bli litt mørkere. Utstyret mitt besto av en engelsk fabrikkert splittcane stang, engelske vadestøvler, engelsk regntøy og til og med engelsk spade som jeg skulle bruke til å grave etter mark med. Kort sagt, jeg var engelsk fra topp til tå.

Jeg var spent på å se hvordan de tyske vaktene reagerte. De anropte meg selvfølgelig og ba om å få se passerseddelen min, og det fikk de. De fant meg OK, og den ene av vaktene slo meg på skulderen og sa engelsk Norwegian og jeg samtykket og fikk passere.

Bjarne Iversen,
lokomotivfører.



Ængstelse

Hos lokomotivmænd såvel som hos andre jernbanemænd møder man for tiden en særegen stemning. Den kommer kendeligt frem, når talen falder på det erhvervsmæssige, vor fælles arbejdsplads jernbanen. Årsagen til denne — man kan godt kalde den angststemning — er den synligt uheldige stilling, jernbanen er kommet i, efter at andre trafikmidler nu er trængt så langt ind på dens virkefelt og har frataget den så meget af gods og personbefordringen, så økonomien nu i mindste fald peger i retning af en voldsom indskrænkning og i værste fald mod en udslettelse af jernbanen. Alt sammen noget som kan få alvorlige følger for den enkelte. At angststemningen tager yderligere til, når en kendt jernbanemand åbenhjertig udtaler sig om, at han mener både bane og bil har toppet, og at det nu vil blive helikopterflyvningen, der vil vinde frem, det siger sig selv, og man hører da også allerede nu enkelte jernbanemænd sige: » Vi kører, så længe der bliver kørt, og så — ?« Spørgsmålstegnet markerer det uviste. Man føler kort sagt, at tiden og teknikken har ført jernbanen ud i den nuværende dårlige stilling, og at en sådan udvikling kan man ikke gå imod.

Men, og man har vel lov til at stille sig tvivlende, i det mindste over for en formodet udvikling som den med helikopterflyvning, er vi nu virkelig ved vejs ende med jernbanekørsel, eller har jernbanen endnu en mission at udføre? For at få klarhed på disse spørgsmål er det nødvendigt at se på udviklingen med hensyn til de forskellige former for transport, man har haft fra gammel tid og op til vore dage, og det følgende er derfor en redegørelse af denne. Taget i lige linie så er der fra allerførst af gang, dernæst ridning, hestevognskørsel, jernbanekørsel, bilkørsel og nu tilsidst flyvning, altså seks måder at blive transporteret på. (I denne forbindelse ses bort fra skibsfarten, idet her kun er tale om indlandstrafik). Med en smule omtanke vil alle kunne se, at af de tre former for transport, der ligger forud for jernbanekørsel, altså gang, ridning og hestevognskørsel, er ingen af dem forsvundet helt til trods for deres høje alder, men man vil også kunne se, at hver af disse er undergået en forandring i tidens løb. Dette gælder vel mindst for gang, og selv om man så ofte siger, at folk ikke kan gå nogen steder hen mere, så er virkeligheden dog den, at fra mennesket lærer at gå, beforder det sig selv mest på sine ben hele livet igennem. Noget anderledes er det med ridning. Selv om der endnu i vor moderne tid findes mange steder på jorden, hvor brug af ridedyr er det eneste anvendelige, tænk på ørken- og bjergridt eller ridt i urskove, så har udviklingen i de mere civiliserede lande ført med sig, at ridedyret er blevet erstattet af cyklen (motorcyklen) og således blevet mekaniseret. Denne form for transport er og bliver ridning, og den vil fortsat bestå, fordi der altid vil være brug for en hurtig, let og billig eenmandsbefordring. Hestevognskørselen er vel den, som er undergået den

største forandring, idet jernbane og bil har frataget den både gods- og personbefordringen over længere afstande. Alligevel findes der ikke i nogen lande een eneste landbrugsbedrift, som kan undvære hestevognen, den hvormed man besørger al transport inden for markskellene. At man i dag har sat gummi på hjulene og erstattet hestene med en traktor, gør intet til sagen. Man har simpelthen også her gjort brug af det mekaniske, men selve vognens anvendelighed til sit brug er ubestridt. Som det er med de her omtalte tre former for transport, er det også med jernbanen, selv efter at bilen og flyvemaskinen har gjort den rangen stridig. Den har nemlig evner og fordele, som ligger langt over de tre første former for transport, og som de efterfølgende — bil og flyvemaskine — aldrig vil få. Disse er storbefordring af både gods og passagerer over lange strækninger, det med meget stor hastighed og trods det en lige så stor sikkerhed. De — i forhold til jernbanetog — små transportmidler, som bil og flyvemaskine er, vil hvad hurtighed angår nok kunne følge med jernbanen, men hverken hvad mængden og sikkerheden angår. Skal mængden af såvel gods som passagerer alligevel besørges af de små transportmidler, så vil prisen og sikkerheden blive af en helt anden beskaffenhed end det, jernbanen kan gøre det for, og heri ligger jernbanens egentlige fordel. Udviklingen har forlængst gennem den lille forbrændingsmotor i person- og lastbiler gjort disse til de lokale og kortere afstandes bedste transportafviklere. I øjeblikket er der intet, der i denne henseende kan gøre dem rangen stridig og jernbanen slet ikke.

Man vil af det ovennævnte, selv om det er gjort i meget korte træk, sikkert kunne se, at hver sin form for transport har sin særlige evne og fordel, og at jernbanens består i befordring over lange afstande med hurtighed og sikkerhed. Efter sådan en konstatering er det ikke vanskeligt at kunne se årsagen til jernbanens nuværende betrængthed. Den ligger i, at man trods bilernes fremkomst har fortsat med at lade jernbanen optræde som lokaltrafikkens afvikler og derfor ikke effektivt nok har ladet den tage sig af det, som er dens egentlige opgave, at udøve den bedste, hurtigste og sikreste fjerntrafik. Som en fjerntrafikafvikler har jernbanen sin store og uundværlige mission at udføre. Det siger sig selv, at den ikke består i at forbinde Kauslunde med Middelfart og ej heller kun Aarhus med København, men derimod samtlige danske købstæder og større byer med hverandre med den bedste og hurtigste forbindelse. I konkurrencen med bilerne herom kan jernbanen nemt stå sig endog med de forhåndenværende jernveje og rullende materiale. Det er blot et spørgsmål om tilrettelægningen af jernbanens kørsel.

Uden tvivl findes sikkert den største årsag til jernbanepersonalets ængstelse deri, at man ikke kan se jernbanens ledelse tage konsekvensen af udviklingen og følge den op. De igangværende rationaliseringsbestrebelse inden for jernbanen i sin nuværende gamle driftsform synes ikke at ændre billedet til det bedre for den, og også dette er en kilde til ængstelse; thi som rationaliseringen praktiseres, bærer den mere prægt af rene besparelser

(reduktion af personalets antal) modsat dens egentlige formål, nemlig øget, bedre og billigere kørsel med det samme personale. Kundeerhvervelse og betjening er i sig selv rigtig, men ikke nok. Der kræves først og fremmest den rette vare (og for jernbanen tillige service) at falbyde. Produktionens naturbestemte lov om tilbud og efterspørgsel er noget enhver fabrikant må rette sig efter for at kunne eksistere. Den samme lov gælder for jernbanen. Det er på høje tid at gøre sig det klart og handle derefter, for at ikke jernbanen skal øge sin i øjeblikket upopulære stilling blandt befolkningen, det til skade ikke alene for jernbanen selv, men for hele samfundet.

Kan nærværende artikel opfattes som en beroligende foranstaltning for de i alt fald mange lokomotivmænd, der føler deres arbejde af mindre værdi, fordi resultatet af anstrengelserne synes negative, så er hensigten nået. De i marken arbejdende jernbanemænd kan hverken gøre fra eller til i udviklingen for jernbanen. Trøsten ligger i, at tidens udvikling inden for al transport før har sat tingene på plads til gavn og glæde for alle, og at den sikkert vil gøre det samme med jernbanen. Lad så være at den samme udvikling forhales unødigt på grund af menneskets indgroede konservatisme, der (som i dette tilfælde) består i ikke at ville erkende hverken det gamle som uegnet, eller det nye som egnet.

Lokomotivfører A. J. Jørgensen,
Sønderborg.

Nyt fra maskinafdelingen

Lokomotivparken.

Den tid nærmer sig, hvor det første MY-lokomotiv af de 20, der er i bestilling, kan ventes leveret. Efter et besøg hos Nydqvist & Holm, Trollhättan ser maskinchef Hedegaard Christensen optimistisk på leveringsmulighederne. Efter alt at dømme går det hele planmæssigt efter de sluttede kontrakter, således at det første lokomotiv vil blive leveret i december måned, og derefter skulle der følge 2 stykker hver måned. Også arbejdet hos A/S Frichs, Aarhus, som skal levere vognkasser og boggiere til lokomotiverne skrider planmæssigt frem, og det skulle således ved køreplansskiftet maj 1956 kunne regne med en forøgelse af lokomotivparken på 11 MY-lokomotiver.

Derimod er det endnu ubestemt, hvornår levering vil finde sted af de to diesellokomotiver af nogenlunde tilsvarende type, som fremstilles udelukkende her i landet.

Vognparken.

En af de tyve nye fællesklassevogne som sidste år blev bestilt hos Scandia i Randers har fornylig været på prøvetur i Jylland. Prøveturen faldt tilfredsstillende ud, og man venter fra Maskinafdelingens side, at de nye vogne skal blive en publikumssukces, ikke mindst fordi de er behageligt af-fjedrede og forsynet med lysstofrør såvel i side-gange som i kupeer. Vognene er tillige konstrueret

til elektrisk opvarmning således indrettet, at de både kan køre i Schweiz, Italien, Frankrig og Belgien, uanset om disse lande har forskellig elektrisk spænding. Vognene er naturligvis tillige bygget med dampopvarmning.

Foruden de tyve vogne er der i år afgivet bestilling på yderligere ti med tilsvarende installationer, ligesom der er bestilt 10 personvogne med kombineret første og fællesklasse. Også disse vogne vil blive forsynet med den nye belysning og elektrisk opvarmning.

Fremads Folkebibliotek kommer med nye sensationer

Det er ikke let at afgøre, hvad der er den største sensation ved Fremads Folkebiblioteks nye — fjerde — årgang. For hvor utroligt det end lyder, er det lykkedes Forlaget Fremad at gøre den nye serie endnu mere lokkende og endnu bedre end de foregående. En buket forfatternavne hentet helt i den nordiske top, lutter interessante og handlingsrige romaner, et nyt særpræget men smukt bind — og dog, og det er vel trods alt den største sensation: FFB holder stadig de lave priser som man startede med for tre år siden. Trods alle prisstigninger giver FFB igen i år sine titusinder af læsere en mulighed for at sætte 10 nye, gode bøger på reolen til rekordpriserne: 2,85 og 4,85 kr. pr. bind.

I virkeligheden er det det rene trolderi, det med disse FFB-bøger. Hver gang man tror at *nu* kan det ikke blive bedre, får man en ny glædelig overraskelse.

»Kungsgatan« i illustreret FFB-udgave.

I år tilbyder FFB således som de første bøger, Ivar Lo-Johanssons berømte »Kungsgatan«, romanen der rystede hele Norden med sin stærke og realistiske skildring af de unge, der som møl drages mod storbyens strålende lys — og brænder sig. FFB udsender den store bog i en smuk 2-binds udgave, rigt illustreret med billeder fra den film, som er bygget over romanen, — det bliver en af efter-årets allerførste bestsellers herhjemme, tipper vi. Hvem vil ikke, for så lav en pris, sikre sig Nordens førende arbejderforfatters gennembrudsværk?

Nordens allerbedste forfatternavne.

Også et andet af Sveriges allerstørste navne træffes i FFB, nemlig *Selma Lagerlöf*, hvis gribende »Kejseren af Portugalien« vil tage enhver læser om hjertet.

To af Norges bedste møder op i FFB med bøger, der aldrig har været fremme på dansk før — nemlig *Nordahl Grieg* med »Skibet går videre«, en spændende og levende sømandsroman af Norges store frihedsdigter, der styrtede ned over Berlin under verdenskrig II. Den anden nordmand er halv-danskeren *Aksel Sandemose*, der har skrevet en festlig og dog bidsk sørøverroman, »En palmegrøn Ø« — begge disse norske bøger vil sikkert kalde nye store læserskarer til FFB.

Men de danske forfattere står absolut ikke i skyggen — *Peter Freuchen* møder op med fortsættelsen af »Storfanger« — 3. årgangs store læsesucces — nemlig »Rømningsmand«, der fortæller om eskimoen Malas fortsatte kamp mod de hvide mænds verden. Desuden møder FFB med selveste *Martin Andersen Nexø*, hvis humorfyldte Bornholmer-roman, »Familien Frank« uden tvivl vil glæde FFB-læserne, og videre finder vi *Karen Aabyes* strålende og handlingsrige »Jupiter glemmer aldrig«, om det farverige liv i et stort cirkus, *Hilmar Wulfs* herlige skildring af de første polakkers indtog på den lolland-falsterske sukkerroe-arena og endelig *Mogens Klitgaards* på en gang beske og livsnære »Gud mildner Luften for de klippede Faar«.

To norske pionerer døde.

Efter længere tids sygdom er lokomotivfører Robert Lund død den 14. juli i år. Lund begyndte sin løbebane ved jernbanen som 15 årig i Oslo distrikt og blev antaget som lokomotivfyrbøderaspirant i samme distrikt i 1902, og i 1917 ansattes han som lokomotivfører i Bergen distrikt. Det var denne stilling, han trådte aktiv ind i organisationsarbejdet, hvorved han i 1923 kom ind i lokomotivmandsforbundets ledelse som næstformand, og samme år blev han formand for Bergen distrikts lokomotivpersonale forening. I 1925 blev han valgt til formand for forbundet, og som første gang blev han enstemmig genvalgt på efterfølgende landsmøder, indtil han i 1931 ikke ønskede genvalg og gik tilbage til aktiv lokomotivførertjeneste. Lund kom på formandsposten på et tidspunkt, hvor der var en del uro i organisationen som følge af visse økonomiske vanskeligheder, den var kommet ud i, og som bl. a. førte til frafald af en del medlemmer, som havde været imod forbundets indmeldelse i Arbejdernes faglige Landsorganisation. På sin særegne friske måde dæmmede Lund op for denne afgang og genoprettede ved sin dygtige ledelse den rigtige takt i geledderne, så der snart blev tilvejebragt grundlag for at fortsætte den faglige linie, som forbundet havde slået ind på i 1919.

En anden fremtrædende norsk lokomotivmand, forhenværende forretningsfører og formand i Norsk Lokomotivmands Forbund, Emil Sandberg, er efter nogen tids sygdom død den 2. juli i år. Ligesom Lund var han kun 15 år gammel, da han begyndte ved jernbanen, gik gennem graderne og blev ansat som lokomotivfører i 1903. Fra stiftelsen af 1. Distrikts lokomotivpersonale forening i 1893 var han medlem af denne og gjorde sig tidligt gældende på foreningsmøderne. I 1905 blev han næstformand i landsforeningen og i 1908 blev han valgt til formand, men gik af i 1911. Fra 1913 var han redaktør af Lokomotivmands-Tidende og 1916 blev han også forretningsfører i Norsk Lokomotivmands Forbund, og i 1924 blev han valgt til formand i forbundet, men måtte allerede træde tilbage i 1925. Ligesom Lund var han meget aktiv for jernbanemændenes sag, og det er således to veltjente tillidsmænd, der er gået bort.

Indsamling

til lokomotivfyrbøder J. K. Hovgaard, Ar.

Afd. 1	kr.	1275,00	Afd. 2	kr.	670,00
» 3	»	435,00	» 6	»	90,00
» 5	»	305,00			
» 7	»	200,00	» 8	»	100,00
» 9	»	180,00	» 10	»	75,00
» 11	»	215,00	» 12	»	95,00
» 13	»	128,00	» 14	»	100,00
» 15	»	170,00	» 16	»	45,00
» 17	»	520,00	» 18	»	225,00
» 19	»	495,00	» 20	»	265,00
» 21	»	835,00	» 22	»	232,00
» 23	»	120,00	» 24	»	168,00
» 25	»	70,00	» 26	»	22,00
» 27	»	85,00	» 28	»	15,00
» 29	»	350,00	» 30	»	110,00
» 31	»	360,00	» 32	»	175,00
» 33-34	»	135,00			
» 35	»	330,00	» 36	»	150,00
» 37	»	525,00	» 38	»	164,00
» 39	»	1335,00	» 40	»	510,00
» 41	»	360,00	» 42	»	45,00
» 43	»	95,00	» 44	»	65,00
» 45	»	710,00			
» 47	»	575,00	» 48	»	110,00
» 53	»	75,00	» 54	»	20,00
Silkeby. uafd.	»	30,00			
Kolding »	»	25,00			
Vejle »	»	30,00			
Lundersk.	»	30,00			
		<hr/>			<hr/>
		kr. 9998,00			kr. 3451,00
Pens. lokførere	H. Lorentz, Kbhvn.		kr.	10,00	
»	V. E. Johansen, Kbhvn. ...		»	10,00	
»	Chr. Sandberg, Kbhvn.		»	50,00	
»	H. M. K. Henriksen, Kbhvn.		»	10,00	
»	N. Hammer, Ro.		»	50,00	
»	H. P. Petersen, Kbhvn.		»	5,00	
»	J. C. C. Larsen, Kbhvn. ...		»	10,00	
»	M. Henriksen, Kbhvn.		»	10,00	
» lokmester	M. Sørensen, Ar.		»	50,00	
Under mrk.	A S, Kbhvn.		»	10,00	
Lokfører	Dahlsgaard, Ar.		»	5,00	
Brandchauffør	Th. Nielsen, Ab.		»	5,00	
Firma	Jensen Skorup, Ar.		»	30,00	
Firma	S. Bendtsens Eftf., Ar. ...		»	25,00	
Lokfører	T. A. Jensen, Str.		»	5,00	
Under mrk.	»Olsen og Jensen«		»	45,00	
Under mrk.	»Bj./ L.«		»	100,00	
				<hr/>	kr. 430,00

Indsamlingens samlede resultat = kr. 13879,00

Lokomotivmandens farvel til

»Damphesten«

Mel.: Nu går våren gennem Nyhavn.

*Kære gamle K-maskine
vi vil mindes dig engang,
som du var da endnu dine
store hjul blev holdt i gang.
Du var stolt og du var kælen
kunne spinde som en kat,
men — vi husker og din vrælen,
når du først tog rigtig fat.*

*Du blev misbrugt som så mange
kørte il- og bumletog,
men du viste, at de lange
ben var noget, der forslog,
blev du end lidt mat i koden,
når du så en bakketop
trådte iltært rundt med foden
nedad gik det i galop.*

*Du var alt for dyr at holde,
sådan sagde mangen mand,
hvordan ku' de hjerner kolde,
det går over vor forstand,
du der altid var så nøjsom,
du som alles hjerter vandt,
du — blev klodset op, og der kom
andre tider, det er sandt.*

*Dine dage er nu omme,
og tilbage står nu vi,
hvad mon der så nu vil komme
blot en vogn med motor i,
den din trækraft kan erstatte,
men vort venskab med dig ej,
det kan andre næppe fatte,
men vi glemmer aldrig dig.*

*Kære gamle hest du sorte,
vi vil savne dig min ven,
også vi engang er borte,
tiden iler hastigt hen,
vi stod frejdigt ved din styring,
men en dag så var det slut,
også vi får sidste fyring,
og vi er som du kaput.*

A. K.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge V. Baastrup, 2 A. lægedistrikt, er bortrejst fra 5/9—24/9 1955 (incl.).

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Høgsbro, Vesterbrogade 66 (tlf. Vester 96).

Konsultationstid: Kl. 14—15, lørdag kun 9—10 og mandag kun 17—19.



Tak

Vor hjerteligste tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og far, svigerfar, farfar og morfar rangermester H. M. J. Ludvigsens bisættelse.

Tak for æresvagten og fanens tilstedeværelse.

Ellen Ludvigsen,
Helsingør.

1. Distrikts Jubilæumsforening

Jubilæumsfesten afholdes torsdag den 6. oktober 1955 på Marienlyst Badehotel, Helsingør.

Meddelelse om eventuelt særtog fra København vil fremkomme i DLT nr. 18.

C. E. Johansen,
Vigerslev Alle 19, Valby,
Tlf. Valby 7886 y.



Forflytninger efter ansøgning pr. 1-9-55.

Lokomotivfyrbøderne:

- E. M. Nielsen, Roskilde, til København Gb.
- J. N. Jensen, København Gb, til Padborg.
- B. B. Jensen, Roskilde, til Struer.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-9-55.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- J. H. Deleuran, Fredericia, i København Gb.
- K. O. Pedersen, København Gb, i København Gb.
- L. B. Johansen, Padborg, i København Gb.
- P. E. Sørensen, Padborg, i København Gb.
- S. E. Kristiansen, Randers, i København Gb.
- K. L. Kristensen, Esbjerg, i København Gb.
- E. Poulsen, Aarhus, i Roskilde.
- M. Frandsen, København Gb, i København Gb.
- E. D. Isaksen, Struer, i Roskilde.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) E. K. Haarløv, Slagelse, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-55).

Dødsfald blandt pensionister

Pensioneret lokomotivfører H. P. Steengaard, Fredericia, er afgået ved døden den 9. august 1955.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Fredericia: Formandens adresse rettes til: Indre Ringvej 13, 4.

Byttelejlighed

Vejle—København.

Stor 2 vær. lejlighed med centralvarme i Vejle, kr. 95,00 + varme, ønskes byttet med 2½ à 3 vær. lejlighed i København, helst yderkvarter.

J. G. Søndergaard,
Ørstedsgade 56, Vejle.

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

Cafe 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.

v/ 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

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering 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

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Nicolaus
DANMARKS
FORNEMSTE
VAND

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 2 53 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 3 0333 Tlf. 26255 Tlf. 6 81 66

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

Køb hos annoncørerne

Blomster
og Kranse
paa faa Timer
overalt
i Danmark

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

Raadhushuset 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