

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 13 - 5. JULI 1962 - 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



## SLAGELSE

### CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes  
ring til 52 02 12 - så kommer glærmester  
Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

Ved køb og salg af ejend. eller villa ret da henvendelse til

**VIGGO HANSEN** Statsexm. ejendomsmægler  
Slotsvænget 20 - Slagelse - Telf. 52 42 07

### REVISORKONTORET

**TAGE MØLLER**  
Statsautoriseret revisor

Bredgade 5 - Slagelse - Telefon 52 10 50

### OTTO CHRISTENSEN

Tømrermester og bygningsnedker

Alt tømrerarbejde udføres - vi giver gerne tilbud  
Klosterbakken 8 - Slagelse - Telf. 52 29 79

### A. Henriksen & Søn's Eftf.

H. ØRTZ SØRENSEN - malermester

Værksted: Smedegade 35 - Telf. 52 47 45 - Privat: Nyvej 1 - Slagelse  
Alt malerarbejde udføres - Tilbud uden forbindelse

## NÆSTVED

**PFAFF** Sydsjællands største symaskineforretning  
v/ Sv. Christensen  
»Balticagaarden« Axeltorv 5 - Næstved - Telf. 72 33 66

Vi forhandler også vaskemaskiner, køleskabe,  
støvsugere m. m.

### Salon »BIRGITTE«

Moderne salon for moderne damer

ALT I HÅRPLEJE - FORMSKÆRING - PERMANENT  
Karrebækvej 30 - Næstved - Telf. 72 34 15



## Kør godt og økonomisk

kør med UNO-X benzin og olie

**UNO-X** v/ Tage Saxe Svendsen  
Ringstedgade 225 - Næstved - Telf. 72 44 55

### HARRY HOLCK MALERMESTER

Kildebakken 7 - Næstved - Telf. 72 05 02

Kvalitetsmalerarbejde udføres

## HADERSLEV

### Vestergades Damesalon

v/ M. M. Michael

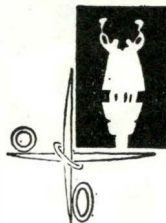
Vestergade 62 . Haderslev . Telefon 25125

Moderne hårpleje - Permanent - Individuel klipping og frisering

### Tegn forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning  
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes



Man lægger mærke til  
det store udvalg:

dame- og herrekonfektion,  
kjoler,  
teenage- og juniorbeklædning  
pige- og drengetøj  
dame- og herrelingeri  
til populære priser

## TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75  
Stengade 37, Helsingør  
Gøernes Gård, Næstved

- det store  
magasin  
for tøj

Opstilling af automater for  
varme drikke

### GEORG HANSEN

Kongshvilebakken 49 - Kgs. Lyngby - Telefon 87 26 40

## NYKØBING F.

### »Valdemar«s Cafeteria

Jernbanegade 34 - Nykøbing F. - Telf. 85 34 46

Serverer gode varme retter - rigtig kaffe - lækker brød  
Hyggelige lokaler - altid et besøg værd -

### Hr. Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing

### »Bøgeskoven«s Cafeteria og Campingplads

Gaabensevej 155 - Nykøbing F. - Telf. 85 10 95

- vi serverer ekstrafin kaffe og brød - varme pølser og kartoffelsalat  
ALT TIL RIMELIGE PRISER  
V. E. & H. Petersen

### AAGE JOHANSEN

Matthiasens Eftf.

Østergade 23 - Nykøbing F. - Telefon (03) 85 02 14

Guld og Sølv

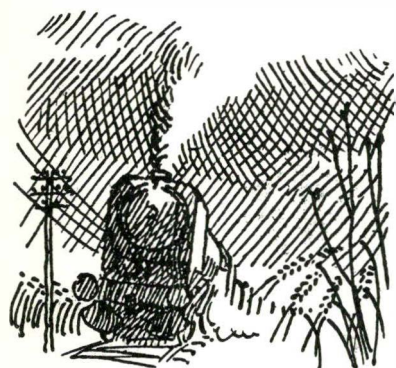
Eget værksted for gravering og reparationer

ARNE JØRGENSEN

### FARVE og TAPETHANDEL

Slotsgade 95 - Nykøbing F. - Telf. 85 01 01

- mal og bevar - køb Deres malervarer og tapeter hos os



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 13 - 62. ÅRGANG

5. JULI 1962



### Indhold:

Ferie- og rekreatiohshjemmet 40 år .....	207
Fugleflugt .....	214
Frontruden .....	216
DSB regnskab .....	216
Vejlekassen .....	217
Jernbaneskolen .....	217
DLF .....	218
Personalia .....	218
Medlemslisten .....	218

### Forsidebillede:

*Ferie- og Rekreatiohshjemmet.*



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.  
Lørdag 9-12.

### Annonce-ekspedition:

Stuðiestræde 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Ferie- og rekreatiohshjemmet

### 40 år

Om få dage, den 17. juli, kan foreningens ferie- og rekreatiohshjem på Røsnæs ved Kalundborg runde 40 årsdagen for sin tilblivelse - to snese år hvor institutionen har gennemlevet en rig tilværelse.

Som feriehjem et eldorado for dets gæster, et helsebringende sted for rekonvalecenten og som uddannelsessted for tillidsmænd og andre et fortræffeligt sted. Mange flere har tilbragt ferien i de skønne omgivelser, Østrups feriedrenge har boltret sig dernede, og sidst men ikke mindst har 50 svagføre om året gennem en række år været foreningens gæster i otte dage og har derved fået en ferieoplevelse, der har givet dem et kært minde at tænke tilbage på.

Hvad feriehjemmet har betydet af glæder og sundhed for dets gæster, for skoling af og kammeratskabet mellem tillidsmænd er et uvurderligt gode som ikke kan gøres op i penge. Alle kræfter må samles om dets fortsatte eksistens og de opgaver, der står for at skulle løses i fremtiden.

Illustrationerne i artiklen viser stadige forandringer i feriehjemmets udseende, og det gælder ligesåvel for det indvendige. I takt med tidens krav er fulgt udvidelser og moderniseringer, foranstaltninger der har kunnet måle sig med samfundets udvikling i øvrigt, den udvikling som i dag har antaget en så kommetagtig vækst at også udviklingen af feriehjemmet præges heraf ved betragtning af de allerede kendte planer for ændring af feriehjemmet, en ændring som først og fremmest skal skabe bekvemmeligheder for lokomotivmænd og deres familie under ferieophold, dernæst forøge udnyttelsesgraden i forbindelse med den organisations- og oplysningsmæssige benyttelse af feriehjemmet. Betydningen heraf bør ikke undervurderes på baggrund af kongressens vedtagelse af forlænget kongresperiode og udvidet mødevirksomhed med afdelingstillidsmændene i perioden. Tilmed rummer udvidelsesplanerne muligheder for rentabel drift gennem interesseredes benyttelse af feriehjemmet i perioder, hvor foreningen har mindre brug for det i en helårlig virksomhed.

Feriehjemmets historie er fyldt med større eller mindre begivenheder, store og små oplevelser og rundt om i landet sidder mange der har et ophold i de dejlige omgivelser i taknemmelig erindring.

Lad os granske lidt i dets historie, så meget som nu begrænsningens kunst og pladsen her tillader.

Af tidligere beretninger fremgår at i 1906 fremsatte lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg, forslag til foreningens generalforsamling om oprettelse af et ferie- og rekreatiohshjem.

Forslaget blev imidlertid forkastet, efter at man havde diskuteret sagen, idet man mente, at såfremt vore svenske kolleger, der på samme tidspunkt forberedte oprettelsen af et sådant hjem, løste opgaven, kunne der åbnes adgang for de danske lokomotivmænd til at benytte dette. Ved visse lejligheder men med års





*Deltagerne ved  
feriehjemmets  
indvielse i 1922.*

mellemrum blev tanken påny drøftet, men først efter 14 års forløb antog den fastere form.

I 1920, da lønningsloven af 1919, den første lov, som omfattede samtlige statens tjenestemænd, var bragt i land, og havde givet en tiltrængt lønforbedring, nedsatte kongressen efter forslag fra organisationens formand Rich. Lillie, kredsformand, lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg, og lokomotivfører G. O. F. Lund, København, et 7-mands udvalg bestående af ovennævnte 3 forslagstillere samt lokomotivfører Aksel Madsen, lokomotivfyrbøderne Soph. Jensen, L. Bie Rasmussen og J. Milne. Udvalget konstituerede sig med M. Mortensen som formand og Soph. Jensen som sekretær, men efter henstilling fra Mortensen overtog Rich. Lillie efter 1 års forløb formandsposten.

Der begyndte nu et brydsomt arbejde. Ganske vist havde tanken denne gang vundet sejr på kongressen, men der skulle fremskaffes midler for at gennemføre den. Hertil kan det vel næppe siges, at tidspunktet var det allerbedste, thi selv om tjenestemændene havde opnået en lønforbedring, var det midt i en tid, der netop for tjenestemændene på alle områder må betegnes som en nedgangsperiode. Udvalget gik imidlertid trods tidens ugunst med sejt energi igang med opgaven. En kraftig agitation blandt medlemmerne for at få dem til at forstå betydningen af planens gennemførelse blev iværksat. I Dansk Lokomotiv Tidende fulgte artikel på artikel med opfordring om tilslutning. Samtidig indbød udvalget til frivillig tegning af andele, som kun

skulle være foreningens ejendom, så længe den pågældende andelshaver var aktivt medlem af organisationen, hvorefter beløbet tilbagebetales, medens renterne tilfalder feriehomeet. Såfremt andelshaveren udmeldte sig af foreningen, medens han var tjenstgørende lokomotivmand, tilfaldt andelen ferie- og rekreationshomeet. Andelenes størrelse blev ansat til mindst 120 kr.

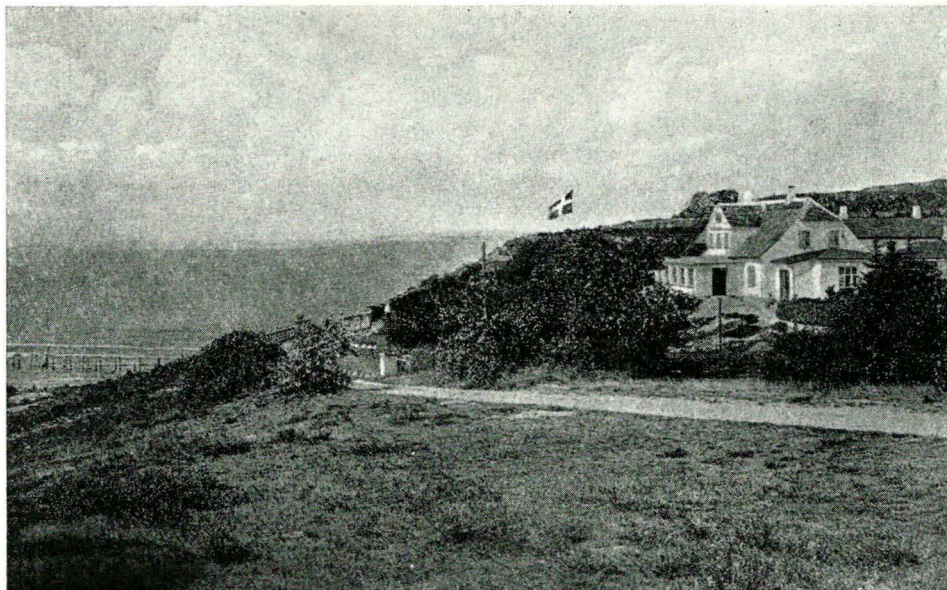
For at sikre udvalget en startkapital blev indbetalingen af beløbet der fandt sted gennem afdelingskassereren, bestemt på følgende måde: 10 kroner pr. måned de første 3 måneder, og derefter 10 kroner pr. kvartal, der indbetaltes den første i kvartalets første måned.

Mange medlemmer gik beredvilligt med til denne andelstegning, og i løbet af forholdsvis kort tid fik man samlet en anelig sum. Således kunne hovedkassereren, lokomotivfører H. Kann, i Dansk Lokomotiv Tidendes april-nummer i 1921 meddele, at den frivilligt tegnede andelssum nu var på kr. 49.270 – et smukt resultat på den korte tid, og et beløb, der senere skulle vokse betydeligt.

Selvfølgelig havde projektet modstandere, ikke alle kunne på det tidspunkt se betydningen af, at denne opgave blev løst. Mangt og meget blev fremhævet som argumentation mod tanken, og til tider var uroen om sagen ret stærk og skadelig for udvalgets arbejde, men dette stod fast med den bestemte vilje – at målet skulle nås.

Der fulgte nu en tid med jævn tegning af andelshavere, men af hensyn til at sikre andelssummen en stadig tilgang, når den tid kom, hvor





*Feriehjemmets udseende fra begyndelsen.*

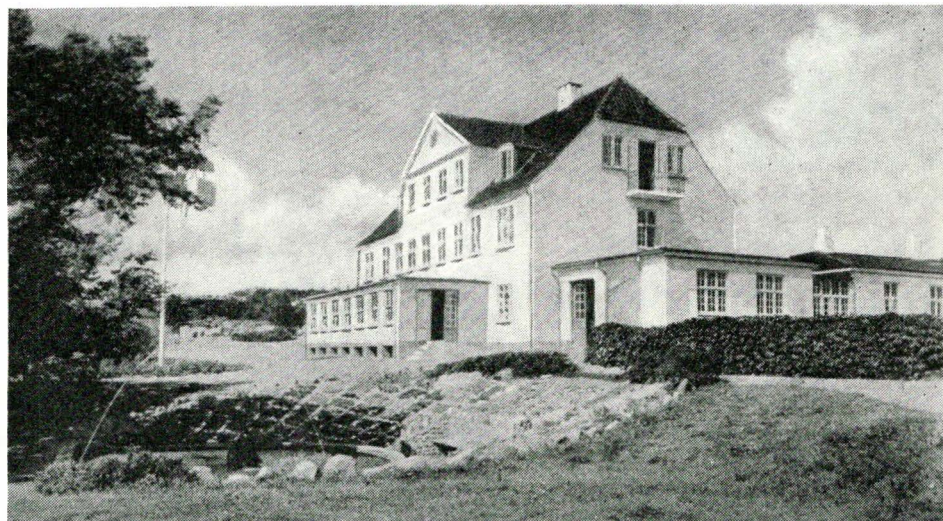
udbetalingen til de afgående skulle finde sted, måtte en obligatorisk andelstegning etableres. Der blev derfor af hovedbestyrelsen på et delegeretmøde i 1921 stillet forslag om en kontingentforhøjelse for nye medlemmer, som i løbet af et vist antal år ad denne vej indbetalte en andelskapital på 120 kroner. Når denne sum var nået, gik medlemmet tilbage på det ordinære kontingent. Forslaget blev gennemført, men vakte megen uro blandt medlemmerne. Spørgsmålet blev atter behandlet på delegeretmødet i 1923, der besluttede at sende forslaget ud til urafstemning.

Også dette gav urolige bevægelser i medlemsrækken, idet man bl.a. fandt, at det var uheldigt, at de ældre fik indflydelse på denne afstemning,

thi mange af dem havde ikke selv tegnet en andel, men kunne til trods herfor nu bestemme, om andre skulle tegne en andel. Resultatet af afstemningen, som fandt sted i efteråret 1923, blev dog en vedtagelse af forslaget. 74,7 pct. af medlemmerne deltog i afstemningen, idet 1471 afgav deres stemme med 820 for og 581 imod.

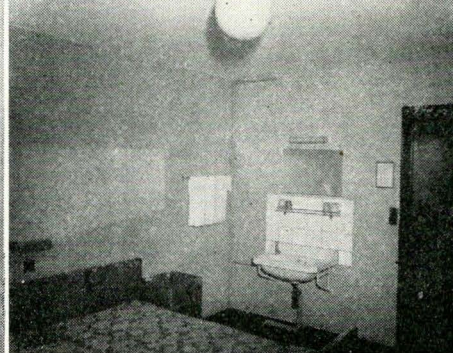
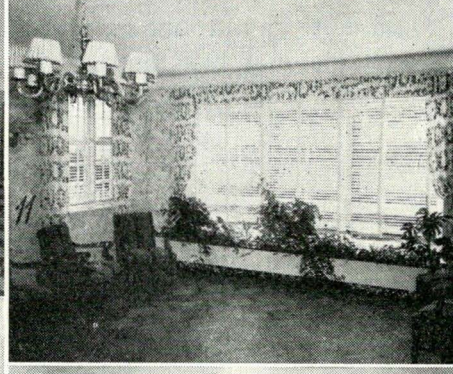
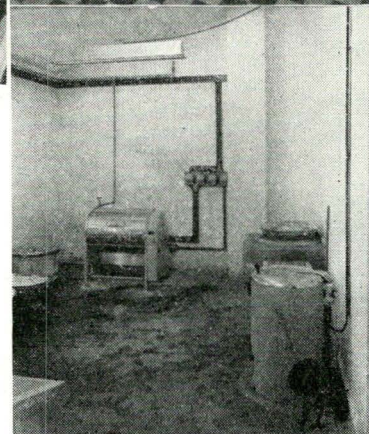
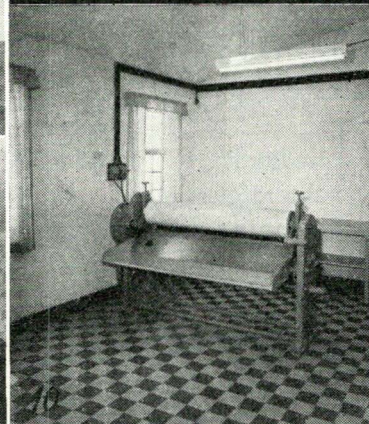
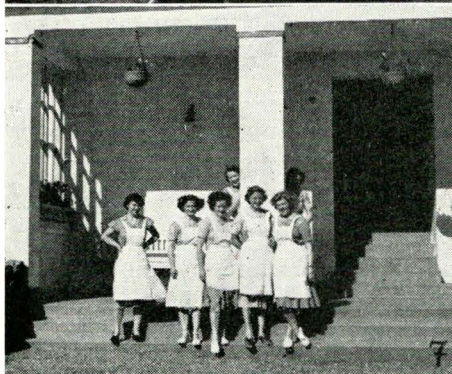
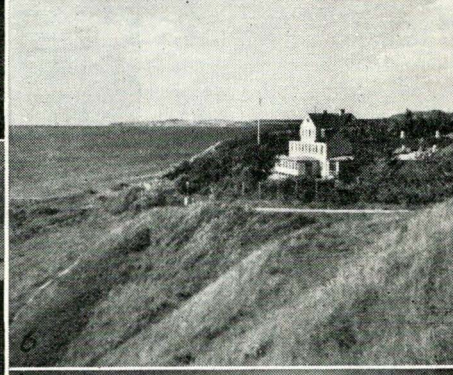
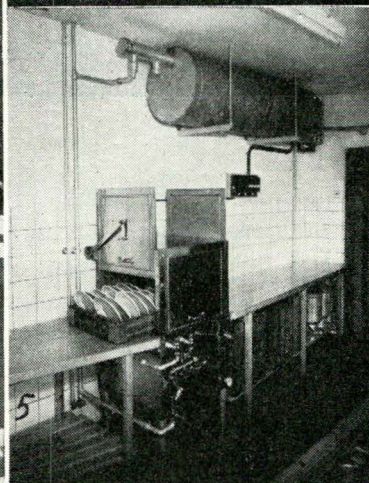
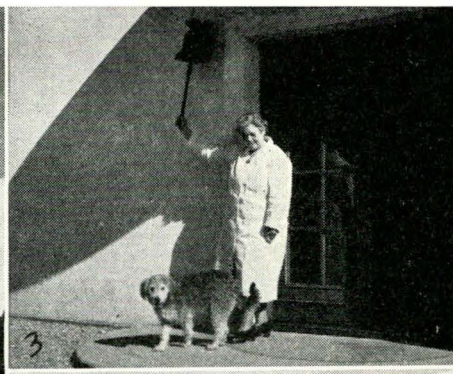
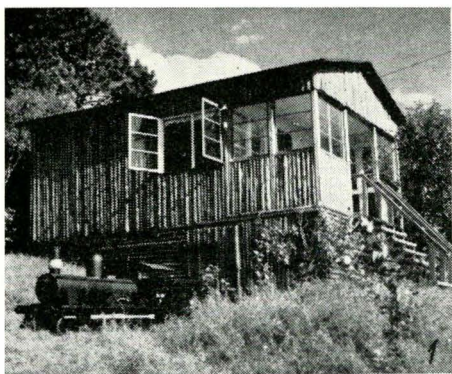
I dag vil enhver lokomotivmand glæde sig over resultatet. Den daværende generation af lokomotivmænd havde båret mange og betydelige økonomiske ofre på organisationens alter, det var derfor naturligt at stille krav til de kommende generationer om også at yde sit.

Fra ideens første dage havde man ofte drøftet, om der skulle købes en ejendom eller en grund, hvorpå foreningen selv kunne opføre hjemmet.



*Senere blev bygget en etage på hovedbygningen og det lille og store anneks fik tilbygninger.*





Disse billeder giver bl.a. et indtryk af feriehjemmets interiør. Øverst til højre feriehjemmets dygtige økonoma gennem 28 år, frøken Petersen.





Nogle spredte glimt fra et af de årligt tilbagevendende svagførerarrangementer. Fra udstrakte del af landet har der været svagføre, som har haft en tiltrængt 8 dages ferie på Røsnæs. Falcks redningskorps og Danske Statsbaner har beredvilligt taget sig af transportproblemerne under rejsen til og fra feriehjemmet. Dagbladet »Aktuelt« står for organiseringen og udtagelsen sammen med en lægekomite.



Det sidste var naturligvis den bedste løsning, derved var man i stand til at indrette bygningen efter egne ønsker. I det udsendte agitationsmateriale i 1920 med opfordring til tegning af frivillige andele havde udvalget da også vedhæftet et udkast til bygningen, som man i øjeblikket havde tænkt sig den. Men byggesummen, der dengang blev anslået til ca. 200.000 kroner, var efter datidens forhold og den sum, man rådede over, overordentlig stor, og tanken om at erhverve den færdige bygning tog derefter mere og mere form. Forskellige ejendomme, som mentes egnet til feriehjem, blev besøgt af udvalgets medlemmer.

Ved et tilfælde fik man at vide, at »Skambæk Badehotel« var tilsalg.

Derefter udviklede feriehjemssagen sig hurtigt. Man fandt snart ud af, at selve badehotellet var særdeles egnet til formålet, men var samtidig klar over, at der var for lidt jord til. Der måtte sikres fornøden plads til gæsterne at færdes på.

Resultatet blev, at badehotellet, som var fuldt monteret lige klar til at flytte ind i, blev købt med al inventar for den efter omstændighederne relativt lave pris 62.000 kroner. For som nævnt at sikre gæsterne god plads at færdes på, købte man samtidig det såkaldte »Kohorn«, en høj bakke beliggende sydøst for feriehjemmet, ligesom den mellem »Kohornet« og feriehjemmet beliggende bondegård, »Klintegård«, blev erhvervet, begge dele for en købesum af 20.750 kroner.

Der var allerede den gang tale om at købe jorden vest for hjemmet, »Skansen«, ja, også køb af villaen »Klintebo«, der ligger umiddelbart op til hjemmet, blev drøftet, men den økonomiske rækkevidde var for stor. »Skansen« blev dog senere købt.

Der er gennem årene med mellemrum erhvervet mere jordareal, således bl.a. flaghøjen øst for feriehjemmet og et stykke mod nord af hensyn til vejoplægning og den påtænkte udvidelse af feriehjemmet. Det samlede jordtilliggende andrager i dag ca. 23 tønder land.

Ved erhvervelsen bestod hjemmet af tre fløje ligesom nu. Hovedbygningen, store annex og lille annex. Der forefandt dengang ialt 16 dobbeltværelser og 4 enkeltværelser.

Sidst i 1930'erne var det kommet så vidt, at det var nødvendigt at skride til en udvidelse af hjemmet og den gamle hovedbygning blev revet ned og udvidet både i længden, dybden og højden, ide der blev bygget en etage mere på. Samtidig blev hele feriehjemmet moderniseret. I



*Tidligere har også Østrups feriedrenge haft lejlighed til ophold på feriehjemmet som foreningens gæster.*

1941-42 skred man atter til en udvidelse, denne gang af det lille annex og det store annex, der begge fik en tilbygning mod nord, der gav en tiltrængt forbedring af økonomiaens værelse og kontor, og 8 nye gæsteværelser.

I 1950-51 indrettedes i tilslutning til det lille annex et maskinvaskeri, og musikstuen udvidedes.

Alle disse udvidelser og moderniseringer er betegnende for bestræbelserne på at holde feriehjemmets standard på højde med tidens krav. Nu står vi foran den mest omfattende ændring af feriehjemmet med kongressens godkendelse af, at hovedbestyrelsen videreudvikler planerne for en større ny- og ombygning. Planer som kan betyde, at det nuværende antal sengepladser udvides fra 67 til 107 fordelt over 33 dobbeltværelser og 41 enkeltværelser.

Baggrunden for projektets fremkomst er de uforholdsmæssigt store udgifter, der er forbundet med feriehjemmets drift i 3 måneder af året. Udnyttelsesgraden skal forøges gennem helårsdrift, og bygningerne skal indrettes herefter. Det er forståeligt, at den korte sæsonåbning på 3 måneder, gør generalomkostningerne uforholdsmæssigt store, medens helårsdrift vil gøre disse forholdsvis mindre. Når der arbejdes med en udvidelse af omfang, som gjort bekendt for medlemmerne, sker det efter undersøgelser og beregninger, der skal gøre det muligt, at få en rentabel drift, thi ledige perioder, som ikke benyttes til foreningens egne formål, kan da anvendes af andre interesserede.

Omkostningerne ved udvidelse og ombygning er betydelige, de bliver med forsvarligt byggeri omkring godt et par millioner, med et forbehold overfor prisudvikling. Om dette beløb er stort eller lille er ikke afgørende. Det er driften til-



rettelagt og de løbende udgifter dækket, som er afgørende.

Feriehjemmet står således ved et særligt skel på vej ind i det næste tiår, med en ledelse vågen for feriehemmets trivsel.

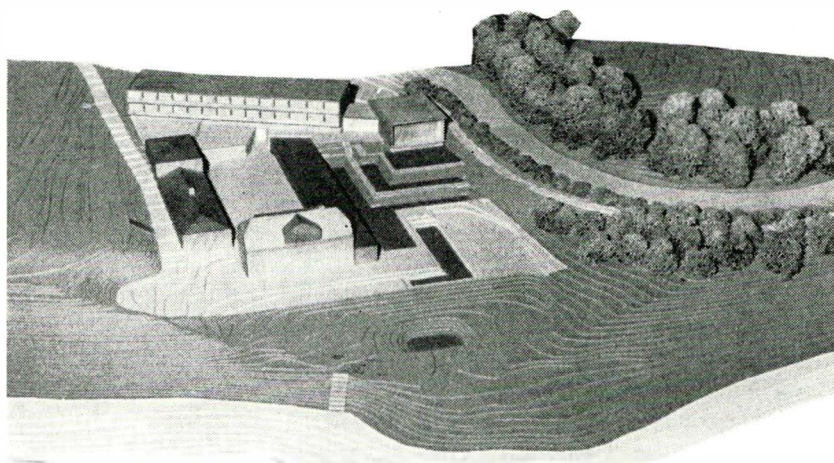
Et særligt kapitel i feriehemsbilledet er de årligt tilbagevendende svagførearrangementer, hvor 50 svagføre fra hele landet, som foreningens gæster, får et 8 dages ophold i september måned i fortsættelse af sæsonens afslutning. I 7 år har dette fundet sted, og der er blandt medlemmerne fortsat stemning for, at dette arrangement skal bestå, så længe mulighederne herfor er til stede. Deltagerne udpeges af en lægekomite, og hele arrangementet afvikles i nært samarbejde med dagbladet »Aktuelt«.

På delegeretmødet i Århus i 1923 opløstes det første feriehemsudvalg, hvis opgave nu var løst, og der nedsattes et nyt udvalg på 5 medlemmer, hvoraf det ene medlem valgtes af hovedbestyrelsen. Organisationens formand, Rich. Lillie, ønskede ikke sæde i dette udvalg, dels fordi ferie- og rekreationshjemmet nu var en kendsgerning, dels på grund af hans omfattende arbejde med organisationens andre anliggender. I stedet valgtes C. M. Christensen, der om man så må sige satte hele hjemmets belægning i system. Foruden formanden bestod udvalget af M. Mortensen, G. O. F. Lund, V. Johansen og E. Bredahl.

Efter 2 års forløb blev dette udvalg opløst, og man nedsatte et nyt, bestående af C. A. Lillelund, G. O. F. Lund og K. M. Petersen med G. O. F. Lund som formand, hvilket han fortsatte med til 1941. I perioden 1927–29 bestod udvalget af Rich. Lillie, G. O. F. Lund og K. M. Petersen. Derefter fulgte en periode på 12 år (1929–41) uden ændring i udvalgets sammensætning: L. M. Schmidt, G. O. F. Lund og K. T. Pedersen (i den tid ombygningen i 1939–40 stod på, var udvalget udvidet med C. A. Jespersen). Da G. O. F. Lund i 1941 trådte tilbage som formand, kom I. Frikov ind i udvalget, hvor han forblev til 1943. Fra 1943 bestod udvalget af Soph. Jensen, K. Svendsen og K. T. Pedersen.

Med formandsskiftet i 1947 bestod udvalget af E. Greve Petersen, K. Svendsen og K. T. Pedersen. Efter K. Svendsens død valgtes i hans sted i 1959 G. A. Rasmussen. Indtil 1962 har udvalget haft den sammensætning. K. T. Pedersen har nu ønsket at fratræde efter at have været medlem af udvalget i 28 år. Udvalget består i dag af fire medlemmer, E. Greve Petersen, S. Suneson, G. A. Rasmussen og N. P. Røgilds.

Feriehemmets daglige ledelse er undergået ændring idet økonomaen, frøken J. Petersen, på grund af alder har ønsket at trække sig tilbage efter 28 års trofast virke, og i stedet er frøken Karla Rasmussen, foreløbig på prøve, trådt til som hendes afløser.



*Den affotograferede model giver et ganske godt indtryk af de planlagte nybygningers placering, så kompleksset fortsat består som en harmonisk helhed. Man ser den nuværende vej ført øst og nord om feriehemmet. Derved frigøres et rekreativt areal foran feriehemmet, og man fritages for uvedkommende kørsel her.*



## Fugleflugt

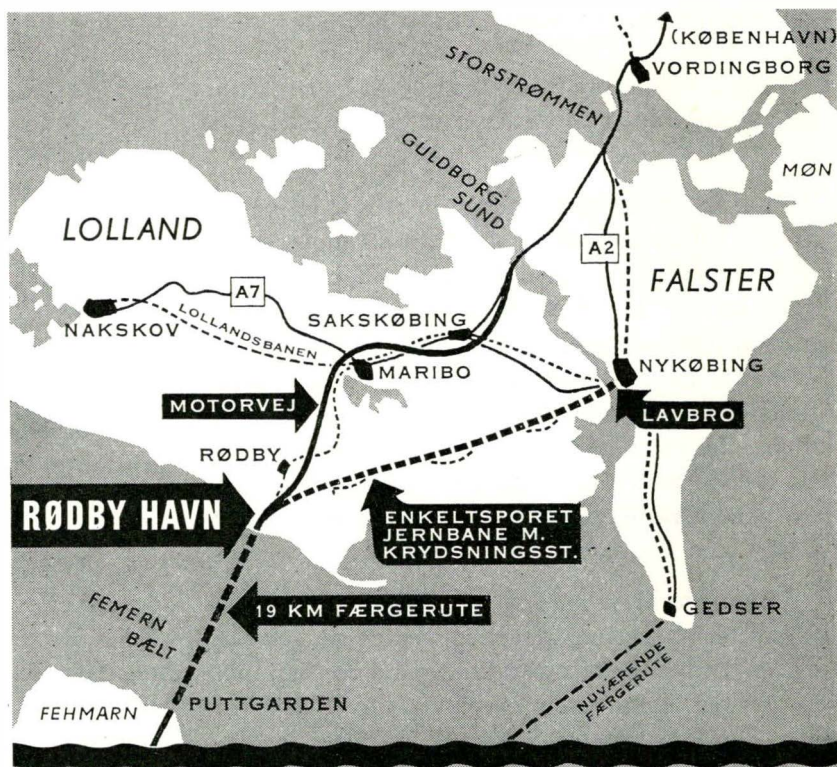
Skulle andre ej plukke frugten med fordel ved fugleflugten, sku' man bare kigge i luften og så bruge lidt af fornuften.

Og vi lærte af himmelens fugle, at vor lille misbrugte kugle ikke ene var skueretter for de mystiske måneraketter.

Ved hjælp af distancetaktiken sku' man bare forkorte trafikken, og i verdens kritiske øjne være noget mere forfløjne.

Men desværre knækked' en spade, og det hele blev kun maskerade, så en masse år blev forsømte, mens vi daskede, drev og drømte.

Men omsider er tvivlen dog smeltet, så nu er der flugt over feltet til en kortere vej omkring kuglen, for vi flyver bare som fuglen.



Rødby Havn kaldes fremtidens by – et vigtigt bindeled mellem Skandinavien og det øvrige Europa.

Der er omtrent gået 200 år, før trækfuglenes fornuftige rejserute har vakt den tilsigtede opmærksomhed.

I et gammelt skrift – trykt i København 1793 – blev fugleflugtslinien antydet som den hensigtsmæssige forbindelsesvej mellem Skandinavien og Kontinentet.

En af vore største personligheder, den verdensberømte finans- og erhvervsmand C. F. Tietgen, hvis navn bl.a. er knyttet til DFDS, Store nordiske Telegrafelskab, Burmeister og Wain, De danske Sukkerfabriker og Københavns Telefon A/S, skænkede også Jernbanernes udvikling sin interesse, og han gik med kraft og styrke ind for fugleflugtslinien over Rødby-Femern af afgørende betydning for alle danske erhverv.

Men projektet druknede i resultatløse overvejelser og overslag, og først den 14. september 1941 syntes der at være alvor i sagerne. Trafikminister Gunnar Larsen, generaldirektør Knutzen, de øverste danske embedsmænd fra trafikministeriet og de danske statsbaner fløj om morgenen til Grossenbrode for at mødes med den tyske rigstrafikminister Dorph-

müller og generalinspektør for det tyske vejvæsen dr. Todt – et noget makabert navn til en livskraftig ide.

Meningen var sikkert god nok. I biler kørte man til Femern, hvor pladsen var festlig smykket med danske og tyske flag, og et par store gravemaskiner stod parat til arbejdets påbegyndelse.

I sin korte og fyndige velkomsttale udtalte den tyske rigstrafikminister bl.a., at medens verdens øjne var rettet mod det vældige opgør mellem nyordningsmagterne i Europa og de ødelæggende faktorer, var man her samlet om en betydende fredsopgave.

Han gennemgik i korte træk byggeplanerne til det gigantiske værk, som biltrafikens enorme udvikling havde nødvendiggjort. Den lange planlagte højbro over Femernsund var et betydende led mellem Hamburg og København i forbindelse med moderne lyntog og hurtige færgeforbindelser mellem Tyskland og Danmark.

Trods krigen og manglende arbejdskraft var man opsat på at gennemføre det planlagte kæmpearrangement.

Deltagerne kørte i biler tilbage til Aunø, og på Flintinge station markerede en lang række høje flagstænger ruten, og ved hver af disse stod en mand parat til at hejse flag så snart trafikminister Gunnar Larsen havde foretaget det første spadestik. Det skete imidlertid som bekendt på en så energisk måde, at spadeskafet knækkede – muligvis det første tegn til en passende skepsis i krigen og krisernes kølvand.

Det billigere omkostningsniveau blev forpasset, og efter 17 års ophold i venteværelset, underskrev Vesttyskland og Danmark repræsenteret henholdsvis ved bl.a. de tyske forbundsbaners præsident dr. Fr. Shelp, Vesttysklands ambassadør G. F. Duckwitz, trafikminister Kai Lindberg, generaldirektør P. E. N. Skov og departementschef Dige overenskomsten om østersøruten: Rødby-Femern.

Udgiften blev for Danmarks vedkommende 100 millioner kroner og for Tysklands: 123 millioner D-mark, men mon ikke det endelige resultat vil vise et noget fyldigere facit.

Og nu er man altså så vidt fremme



med projektet, at man til maj næste år for anden gang kan forberede en indvielseshøjtidelighed.

Denne nye hurtigrute mellem København og Hamburg varer kun 4½ time mod tidligere 6.

Rejsetiden til München med f.eks. Alpen Ekspres bliver 5½ time kortere, og så fremdeles når man ikke så lidt hurtigere rundt på kontinentet.

De vesttyske jernbaners omfattende elektrificering er med henblik på fugleflugtslinien gennemført i et meget hastigt tempo.

På dansk terræn ligger de vigtigste anlæg på den 33 km lange strækning mellem Nykøbing Falster og Rødby Havn, der nu i de internationale køreplaner vil figurere som Rødby Færgestation.

Tyskerne anlægger en ny jernbane og en moderne motorvej over Femern, hvor en højbane bliver forbindelsen med det tyske fastland.

I de anslåede fællesudgifter er ikke indbefattet vejomkostningerne, og de dyreste for os bliver den ny motorhovedvej gennem Sjælland og det nordlige Falster til Guldborgsund. Broen her vil være færdig i løbet af efteråret. Den bygges mellem Lolland og Nykøbing, og forsynes med enkelt jernbanespor, 4 kørebaner og en midterrabat. Den skal erstatte den gamle Christian d. IX's bro samt den nærliggende gamle jernbanebro – ingen af disse egner sig mere til moderne trafik.

Et halvthundrede gamle huse er nedrevet for at give plads til jernbanestation, postkontor og vejanlæg.

Den 4. juni tog man det 20 meter brede klapparti for gennemsejling i brug, og med det sidste brofag er man snart færdig.

Da de ny anlægsarbejder har udsat de gamle broer og veje for en meget hård belastning, er der yderligere sat skub i skøjterne.

Jernbanen mellem Nykøbing og Rødby Færgestation er hypermoderne med svære skinner monteret på betonsveller efter fransk system – beregnet på internationale tog med 120 km/t. Ved en hurtig ændring af skinnelægget kan farten sættes op til 160 km/t, det drejer sig kun om en ændring af kurvernes højde.

Skinneerne vejer 60 kilo pr. meter, og en arbejdsstyrke på 60 mand er tilstrækkelig arbejdskraft til sammenskrubning og tilpasning. Der er lagt 3 km spor hver måned, og man er nu nået 25 km frem mod Rødby Færgestation.

Spornettet bygges på dæmningen ved Lollandssiden af Guldborgsundbroen ved mindst mulig manuel arbejdskraft ved hjælp af elektriske kørekraner.

I Rødby er bygningsarbejderne i fuld gang på det 2½ km lange areal. Hovedstationsbygningen bliver 2-etagers med restaurant på førstesalen og ventesal i stueetagen samt opholds- og overnatningslokaler for personalet.

Desuden bliver der billetsalg for bilister og opholdsrum til politi, toldvæsen, maskindepot for DSB og et privatfirma opfører et motel.

Parkeringspladser og et smukt parkanlæg vil yderligere danne en stilfuld ramme om det kæmpemæssige byggeprojekt.

De to færgeløjer er næsten færdige, og der er afsat plads til endnu et par, hvis behovet kræver det.

Den 33 km lange jernbanestrækning bliver fjernstyret fra en central i Nykøbing, hvad også gælder de 3 krydsningsstationer.

Der bliver 75 sporskifter, og banen

vil gå under 47 broer, de fleste bygget under krigen, men har vist sig solide nok.

Medens det tager en sejltid på ca. 3 timer over Gedser–Grossenbrode, kan den ny rute nøjes med 55 minutter, så spisningen om bord vil blive arrangeret på kortere serveringstid.

Kan arbejds konflikter undgås, og det pludselige byggestop ikke skaber et usikkerhedsmoment, skulle altså til foråret fulgelflugtslinien være klar til publikumsbenyttelse. Der er næppe tvivl om, at den kortere, billigere og mere nerveberoligende befording vil blive populær og ikke mindst ved at aflaste den overbebyrdede storebæltsoverfart, skønt der nok stadig vil blive affyret skræmmeskud for at fremme broen over bæltet, og selvbefordringen rimeligvis har sine inkarnerede proselytter.

Den tid den sorg eller muligvis glæde.

Til sommer skal vi nu ud at fugleflyve over østersøens ældgamle genvej og formentlig ærgre os over, at vi har været 200 år om at lære det lille nærliggende kunststykke, som hver lille trækfugl lige for vore åbne øjne uden politisk eller diplomatisk krumspring har præsteret, mens vi har snakket os fattige og forstyrrede på eksperimentet.

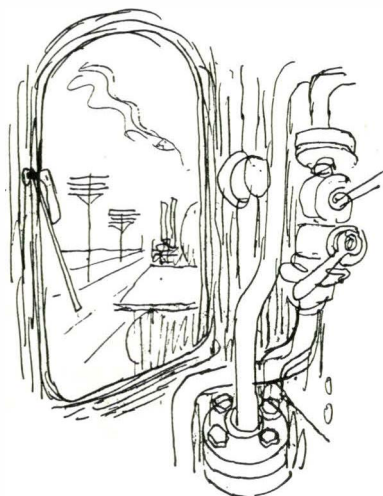
*Mr. Skeptik.*



Rødby Havn har tidligere ført en Tornerosetilværelse, hvilket tydeligt fremgår af billedet.



# Frontruden



## Europas stærkeste damplokviger i Grækenland —

*Erstattes med diesellokomotiver, hvoraf de to første er indsat i driften.*

Gennem en årrække har Grækenlands statsbaner rådet over nogle af de stærkeste damplokomotiver i Europa, hvilket var en nødvendighed på grund af det bjergrige land og stigninger helt op til 21 grader. Udviklingen har gjort det for dyrt at køre med disse kæmpemaskiner. Man har måttet indstille sig på at overgå til dieseldrift på kortest mulig tid.

Fabrikker i Esslingen i Vesttyskland har leveret 10 diesellok, de første i en større serie, som nu er blevet indsat i driften i Grækenland, først og fremmest på hovedstrækningen Piræus-Athen-Saloniki. De nye lok har maksimal hastighed 105 km i timen og kører strækningen Athen-Saloniki, 510 km, på seks timer og 45 minutter. Det er tre kvarter hurtigere end de tidligere damp tog.

Der er tale om trevogns-tog, som ikke vil blive formeret større. De nye tog har 24 pladser på første og 156 pladser på anden klasse. Der er restaurant i toget, og servering finder sted ved siddepladserne.

I de kommende år skal 200 damplokviger i Grækenland erstattes med diesellok og -motorvogne. 25 af de nuværende damplokviger er bygget i tiden

1875-1925 og er lige til ophugning, og endnu 60 lok vil blive udrangeret i de næste fem år. Hvor hurtigt man kan gennemføre omstillingen til dieseldrift, afhænger af hvornår økonomien bedres, og af den græske stats bevillinger.

Endnu 10 diesellok og syv rangermaskiner er blevet bestilt af Grækenlands statsbaner. I øvrigt gik man allerede for en halv snes år siden over til diesel-motorvogne, og har nu 65 af sådanne motorvogne. Der er bestilt yderligere 10 af disse trevognstog, som vil blive leveret i årets løb. Hovedparten af de motorvogne, der er i drift i Grækenland, blev leveret i årene 1950-58 af Fiat-fabrikkerne i Italien.

I det nordlige Grækenland kører disse diesel-motorvogne, som i 1949 leveredes af de franske Renault-fabrikker. Som et kuriosum kan nævnes, at sporvidden i Thessalien kun er en meter, og her kører 14 motorvogne, som er bygget af Breda-fabrikkerne i Italien.

## 6878 km under el-drift på Sveriges statsbaner

Nylig blev strækningen Borås-Alvesta åbnet for el-banedrift. Den er på 149 km, og arbejdet har kostet 13 mill. sv. kroner. Ved indvielsen udtalte generaldirektør Erik Upmark bl.a., at projektet blev vedtaget af Sveriges rigsdag i 1959, og at der nu er 6878 km banestrækninger under el-drift i Sverige. Det svarer til halvdelen af landets samlede skinner.

Ikke mindre end 93 pct. af statsbanernes trafikmængde bliver nu kørt af elektriske tog hinsidan. Man har flere andre elektrificeringer under forberedelse. Således er man i gang med arbejdet på banen til Ny-näshamn, og der er plan om at indføre el-drift på den svenske vestkystbane. Det viser sig, at den elektriske toggang retter op på økonomien, og det samme er tilfældet med fjernstyring af toggangen på længere strækninger, som man har gode erfaringer for i Sverige.

## DSB regnskab

Nedenstående oversigt over statsbanernes driftsresultat for finansåret 1961/62 giver anledning til følgende bemærkninger:

*Driftsindtægterne:*

Personbefordringen: ca. 354,1 mill. kr. er steget med ca. 15,5 mill. kr.

Godsbefordringen: ca. 231,3 mill. kr. er steget med ca. 12,3 mill. kr.

Andre indtægter: ca. 82,7 mill. kr. er steget med ca. 3,7 mill. kr.

I alt er indtægterne således steget med ca. 31,5 mill. kr., men det må i denne forbindelse erindres, at der pr. 1/7 1961 og 1/1 1962 blev gennemført takstforhøjelser for henholdsvis stykgods og vognladningsgods, ligesom

der 15/1 1962 skete takstforhøjelse for personbefordringen.

*Driftsomkostningerne* blev ca. 691,6 mill. kr. I forhold til forrige år er dette en stigning på ca. 83,9 mill. kr., hvoraf ca. 69,4 mill. kr. hidrører fra lønstigning.

Den reelle stigning er altså ca. 14,5 mill. kr., hvoraf 10 mill. kr. vedrører sporforstærkningsarbejder.

Det endelige driftsresultat viser et underskud på ca. 23,5 mill. kr.

Forrentning og afskrivning steg med ca. 10,5 mill. kr. til ca. 102,2 mill. kr., og statens tilskud har således været 125,7 mill. kr. mod ca. 62,7 mill. kr. forrige år.

*Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april-marts 1961-62 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1960-61.*

Driftsindtægter . . . . .	668.110.000	636.674.000	31.436.000
Driftsomkostninger . . . . .	691.607.000	607.703.000	83.904.000
Driftsoverskud . . . . .	÷ 23.497.000	28.971.000	÷ 52.468.000
Afskrivning . . . . .	33.375.000	29.816.000	3.559.000
Forrentning . . . . .	68.817.000	61.851.000	6.966.000
Statens tilskud til driften . . ÷	125.689.000	62.696.000	÷ 62.993.000



# Repræsentantskabsmøde i »Vejlekassen«

Ordinært repræsentantskabsmøde afholdt i København, fredag den 1. juni 1962 med følgende

## DAGSORDEN:

- 1) Valg af ordstyrer og sekretær
- 2) Beretning
- 3) Regnskab
- 4) Valg af:
  - a) Formand
  - b) Suppleant til styrelsen
  - c) 1 revisor
  - d) 1 revisorsuppleant
  - e) Statsautoriseret revisor
- 5) Fastsættelse af næste års mødested
- 6) Fastsættelse af honorarer
- 7) Fastsættelse af diæter

Formanden, pens. stationsmester P. H. Pedersen, bød repræsentanterne og gæsterne velkommen.

Til ordstyrer valgtes forretningsfører P. Madsen og til sekretær trafikassistent O. H. Jensen.

P. Madsen takkede på begge vegne for valget og konstaterede mødets lovlige indvarsling.

Dagsordenen blev godkendt.

ad 2) Formanden aflagde beretning.

I 1961 er indmeldt 756 nye medlemmer, udmeldt 311 medlemmer, mens 327 medlemmer er afgået ved døden.

Medlemstallet var pr. 31. december 1961 28.237, nemlig 14.527 mænd og 13.710 kvinder.

Heraf er 2316 medlemmer kontingentfri (født i 1891 og tidligere). Formanden omtalte den forhøjede begravelseshjælp og den akquisition styrelsen havde iværksat for at få de sidste ikke-medlemmer indmeldt.

Kartotek og medlemsstatistik er moderniseret og effektiviseret. Formanden henlede opmærksomheden på, at medlemmer, der afgår fra DSB uden pension, kan fortsætte medlemsskabet ved direkte betaling af kontingent til forretningsføreren.

Gennemsnitsudbetaling er fra 1958 til de første måneder af 1962 steget fra 779,33 kr. til 1496,44 kr.

Beretningen blev enstemmigt godkendt.

ad 3) Forretningsføreren, overtrafikkontrollør M. S. Lyngesen, aflagde regnskab for 1961. Regnskabet blev enstemmigt godkendt.

ad 4) Til formand genvalgtes pens. stationsmester P. H. Pedersen. Til suppleant for styrelsen genvalgtes stationsforstander F. P. H. Andersen. Til revisor genvalgtes pens. overmatros Viggo Hansen. Til revisorsuppleant genvalgtes pakhusformand A. J. Ludvigsen.

ad 5) Det blev overladt styrelsen at afgøre stedet for næste års repræsentantskabsmøde.

ad 6) Styrelsens honorarer fastsattes uændret.

ad 7) Mødediæterne fastsattes uændrede.

O. H. Jensen,  
sekretær.



## Landsoplysningsudvalget

### Studiebesøg hos MAN

Til orientering for interesserede i det bebudede studiebesøg hos MAN i Nürnberg, for at bese disse virksomheder og specielt de nye lyntog som bygges for Danske Statsbaner, kan det oplyses, at rejsen derved ikke vil finde sted før omkring midten af februar 1963. Før dette tidspunkt er man ikke så langt med nybygningen, så der kan blive virkeligt udbytte af at se den. Deltagere i studiebesøget skal påregne at bruge 4 a 5 orlovsdage.

P. u. v.:  
J. V. Christiansen.

### Jernbaneskolen

Instruktion til motoruddannelse: 16.-18. august og 18.-20. oktober. I Århus: 5.-7. september og 3.-5. oktober.

Motorkursus I: 17. september-15. oktober med eksamen 16.-17. oktober og 19. november-17. december med eksamen 18.-19. december. I Århus: 8. oktober-5. november med eksamen 6.-7. november og 12. november-10. december med eksamen 11.-12. december.

Motorkursus II: 12.-27. november med eksamen 28.-29. november. I Århus: 10.-25. september med eksamen 26.-27. september.

Lokomotivmedhjælperkursus: 3. september-22. oktober med eksamen 23.-26. oktober. I Århus: 30. oktober-18. december med eksamen 19.-22. december.



- I kan nok forstå, at portoen er meget billigere, end togbilletten !





### Dødsfald

Søndag den 10. juni døde pensioneret lokomotivfører N. Th. Thorstensen, Herning.

Niels Thorstensen, der var 64 år gammel, begyndte ved statsbanerne som lokomotivfyrbøderaspirant ved Struer maskindepot den 29. maj 1921. Han var mellem de, der blev afskediget, men blev senere genantaget ved Kalundborg maskindepot. Lokomotivfyrbøder i Vamdrup og Padborg. Senere elektrofører og blev endelig forfremmet til lokomotivfører i Herning den 1. juni 1942.

Niels Thorstensen måtte på grund af sygdom tage sin afsked i 1960. Denne sygdom blev skyld i, at hans livsaften kom så tidligt.

Niels Thorstensen, der i mange år har deltaget i organisationsarbejdet, var på grund af sit venlige og hjælpsomme sind meget velldt af sine kolleger.

Som pensionist fulgte han nøje lokomotivmandens gerning og var aldrig gladere end, når gamle arbejdskammerater besøgte ham i sit hjem.

Vi er mange, der vil mindes ham.

A.L.



Overgået til stilling som tegner (9. lkl.) efter ansøgning pr. 1-5-1962.

Elektrofører (10. lkl.):

K. Mandrup Hansen, Enghave.



Pensioneret lokomotivfører:

N. T. Thorstensen, Herning, født d. 2. dec. 1897 er død d. 10. juni 62.

Ejnar Vittus Jørgensen, Prins Valdemarsvej 11, Odense, født d. 25. okt. 1885 er død.

### MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1. maj 62:

John Østerberg, Solgårdsvej 5 st., Skodsborg.  
Kaj Mandrup Hansen, Akjærsalle 2, 3., Søborg.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1. juli 62:

Pensioneret lokomotivfører:

P. C. Christensen, Remisevej 9, Korsør.  
C. C. Christoffersen, Sdr. Boulevard 112, 3. th., Kbh. V.  
Christian Carlsen, Rasmus Raskvej 5, Odense.  
C. A. Rasmussen, I. C. la Coursvej 1 st., Odense.  
V. P. Jensen, Egensevej 13, 2, Svendborg.  
H. B. S. Beckmann, Kongevej 50 A, Helsingør.  
H. Hansen (Veile), Krusågade 18, 4, Kbh. V.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Overlæge S. O. Siemssen er bortrejst fra 27. juni-1. august incl.

Hans praksis for sygekassen varetages i nævnte tidsrum af dr. Jørgen Schou, Købmagergade 22 (tlf. By 91). Konsultationstid: kl. 14-15.

Konsultationstiderne for jernbanelæge E. Torp-Pedersen, 9 A. lægedistrikt Jydeholmen 51, København, er fra 1. juli d.å. således:

Kl. 11½-13, onsdag dog kl. 17-19, lørdage ingen konsultation.

## International frimærkeudstilling

De østrigske jernbanefolks kulturafdeling indbyder vore frimærkesamlere til at deltage i den 2. internationale frimærkeudstilling for jernbanepersonale under F. I. S. A. I. C.s protektion.

Udstillingen finder sted fra 9.-12. november 1962 i Wiens Vestbanegårds festsal og i administrationsbygningens hal, Neubaugürtel 1, Wien XV.

Deltageberettiget er alle, som er beskæftiget ved jernbanerne og som er medlem af sin landsorganisation, der er tilsluttet F. I. S. A. I. C. (Federation Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots). I Danmark: Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund.

Der skelnes mellem 3 kategorier:

A) Mærker, som er fremkommet før og med året 1900.

B) Mærker, som er fremkommet efter 1900.

C) Samlinger, hvis helhed ikke kan opdeles efter perioder.

De udstillede objekter vil blive indelt i følgende klasser:

1) Katalogmæssige samlinger fra Østrig.

2) Alle øvrige lande.

3) Alle motiv- og specialsamlinger.

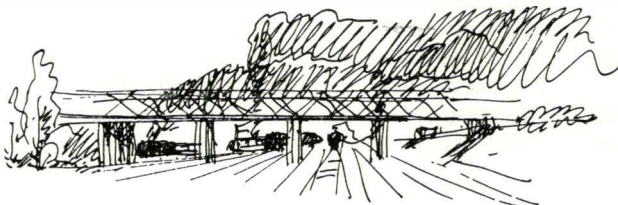
4) Specielle jernbane- og jernbanemotivsamlinger.

Anbringelse af det udstillede vil ske i rammer med glas 70×160 cm, som hver kan indeholde 12 blade a 25×35 cm.

Samlingerne vil blive bedømt af en komite på 4 medlemmer fra: Frankrig, Schweiz, Tyskland og Østrig.

Anmeldelsesfristen er 1. september 1962.

Nøjagtige regler og anmeldelsesblanketter kan fås hos D. J. I. F.s Filatelistklubs sekretær: Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus C.





## SØNDERBORG

. . . *De spiser godt og billigt på*

**K.F.U.M.s** restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

## Kunstige tænder

Fru K. THOMSEN

St. Raadhusgade 11 - Sønderborg

## Villy Rasmussen

MURERMESTER

Lundbygsgade 19 - Sønderborg - Telf. 24397

Vi giver gerne tilbud på alt murerarbejde - Nybygninger og ombygninger

## Salon »madame«

KAJ JØRGENSEN - Perlegade 88 - Sønderborg - Telf. 24905

- Den moderne salon for de moderne damer -

**ALSGADES**  
**24747**  
**TAXI**  
**SØNDERBORG**

## Brande Listefabrik

Telf. 282

Fasterholdt & Søn . Tømrermester

Telf. 342

## VARDE

### ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Varde-Afdeling

Tlf. 945

## BRANDE

SLAGTERMESTER

**B. SØRENSEN**

Torvet, Brande . Tlf. 167



## BRANDE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brande Telefon 373

## VEJLE

### ORDENSHUSET

K. C. Danielsen

Vedelsgade 36 - Vejle - Telf. 1087

### Centralværkstedernes Marketenteri

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

## AABYHØJ

Plantesalg -

Stort udvalg af grønne og blomstrende planter, sammenplantninger af blomster, krans og meget andet. NB. Bestilling på plantskoleartikler modtages.

Åben søndag formiddag.

Gartneriet „Rosenkilde“  
Arnegårdsvej 54, Aabyhøj, ved  
Tousparken, telf. 584 26

## STRUER

### HENRIKSEN SKO

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50247

## RANDERS

### Jyds Murer- & Entreprenørforretning

a. m. b. a.

Østervold 2, Akadiahuset - Randers - Tlf. 4905

### DAVID WOHLIN

MURERMESTER

Sjællandsgade 13 - Randers

Telf. 7907

Alt murerarbejde udføres

nybygning og  
reparation

## Elite-Salonen

Staldgaardsgade 14 - Randers - Telefon 4969

alt i moderne hårpleje - individuel frisure koldpermanent fra kr. 18.-  
org. Wella fra kr. 26.-

E. D. Christensens Eftf.

### MOGENS HJORTH LARSEN

aut. el-installatør

Lille Voldgade 12-14 - Randers - Telf. 2579

En sikker forbindelse til alt elektrisk

## Randers Byggematerialer

TLF. \* 5800

## FREDERICIA

### FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL ½

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT A.



KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 935

Besøg

### Banegaardens Restaurant i Fredericia

ERIK HAMMELBOE

Altid en god middag - Lækkert smørrebrød

TELEFON 187 - 2755

### N. G. BØGEN

JENS THUESENS EFTF.

Dronningensgade 1 - Fredericia

Telf. 871

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

### BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

## MØBELFIRMAET

Gunnar Jensen

Vestergade 35 - Telf. 575 - Fredericia

Moderne møbler for alle hjem - Gerne konto

## KOLDING

### Fa. Chr. F. Jensens Vognmandsforretning

v/ K. E. Jensen - Grundlagt 1882

Flytteforretning - Piano-transport

Teglgaardsvej 32 - Kolding - Telf. 638

**ULBJERG**  **Andelsmejeri**  
Øst i fineste  
VIBORG  
kvaliteter  
TLF. ULBJERG 60



**1/4 C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817



- i det lange løb vil De synes bedst om

**ALBANI PILSNER**

## AARHUS

### Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17

*Inventar efter opgave*



### Viby Maskinstrikkeri

W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706

Strikkeri . Væveri

Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

### S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi og konfektion

Ryesgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon Aarhus 23720

Leverandør til DSB

*Alf Lunde King*  
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF. 35874

## DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9

Haandskomager - Sko modtages til farvning

Spee.: Dame-luxusforaaling - TLF. 6 53 67

### SANGE

Forfattes og duplikeres  
Maskinskrivning udføres  
Blade . Kortevarer . Lommeromaner

### CHARLOTTEHØJ KIOSK

Tamperevej 1 - Tlf. 6 93 53

### Vestbyens Farvehandel

C. O. Andreassen

Thorvaldsensgade 36 . Aarhus

Telf. 25161 . Privat 40617

Leverandør til indbøvsforeningen

## LANGAA

### Anker Knudsen

Malermester

Tapet- & Farvehandel

Bredgade 21. Telefon 175 . Langaa

### LANGAA VASKERI

HUSK tøj hentes hver mandag og tirsdag og bringes fredag og lørdag  
Kitler og dåbskjoler udlejes  
De ringer - vi henter og bringer overalt

Henny og Max Baarup

Telefon Langaa 180

### Aage Pedersen

aut. installatør

Telf. Langaa 203

### N. BIRCH & SØN

VÆTHVEJ . TELEFON 48

Forhandler i Citroën

Alt i maskinreparationer  
Moderne styretøjsprøvestand  
Hjulafbalancering

BENZIN . OLIE . GUMMI

## ESBJERG



### Salon »Chanet«

v/ J. H. Olesen

moderne hårpleje  
individuel klipning  
frisering-permanent

Nygårdsvej 47, Esbjerg  
Telf. 26831

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

*Inventar og Bolig Montering*

Tlf. Kalundborg 280

VAREMESSEN  
BUURNUSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Alltid friske Torske- og Rødspøttele-  
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

### Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

Fa. **KJÆR**

**CHRISTENSEN**

Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehjemmet

## NYBORG

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

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

### NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

### NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

### C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

### N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

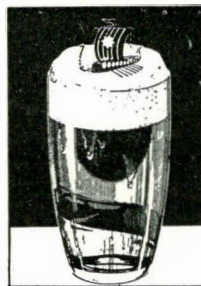
Alltid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

### Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Dreengeekvipering



VIKING  
EXPORT BEER

belønnet  
med ærespris

Prix d'Honneur

Belgien 1958

## HERNING

### DÜRRES DELIKATESSE

Østergade 3

Herning

Telf. 3136

- vi har alt til det kolde bord  
Alt i 1. kl. kød - flæst - pålæg  
salater - konserves  
Prøv vort lækre smørrebrød



Hammerum Herreds  
Spare- og Laanekasse