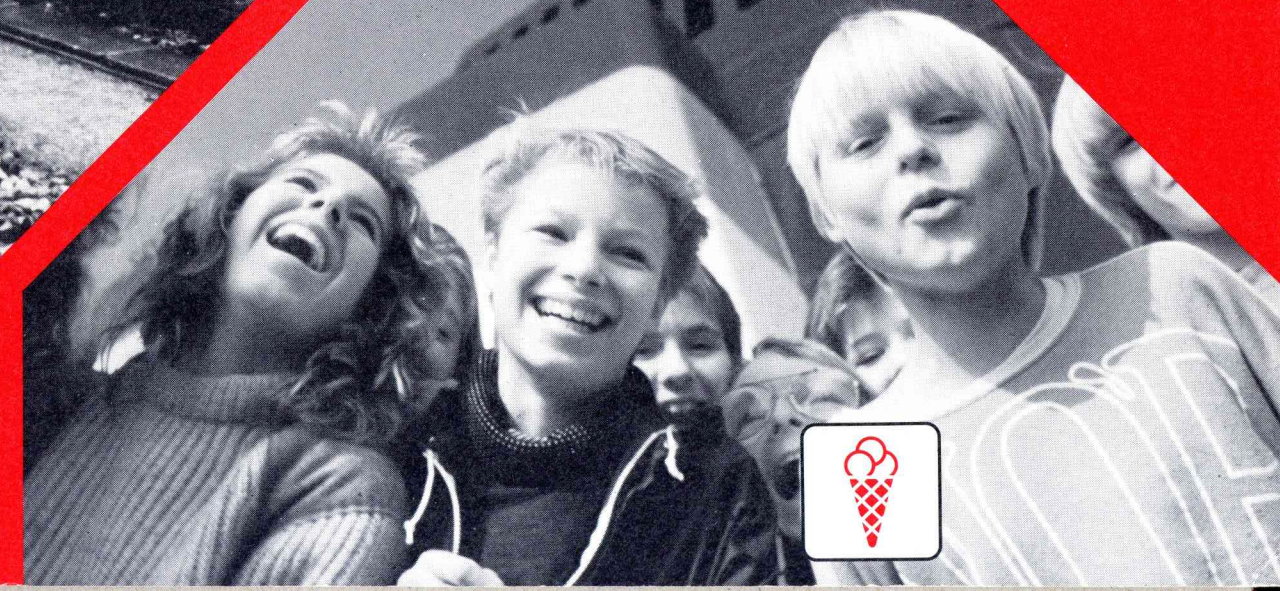
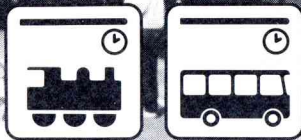
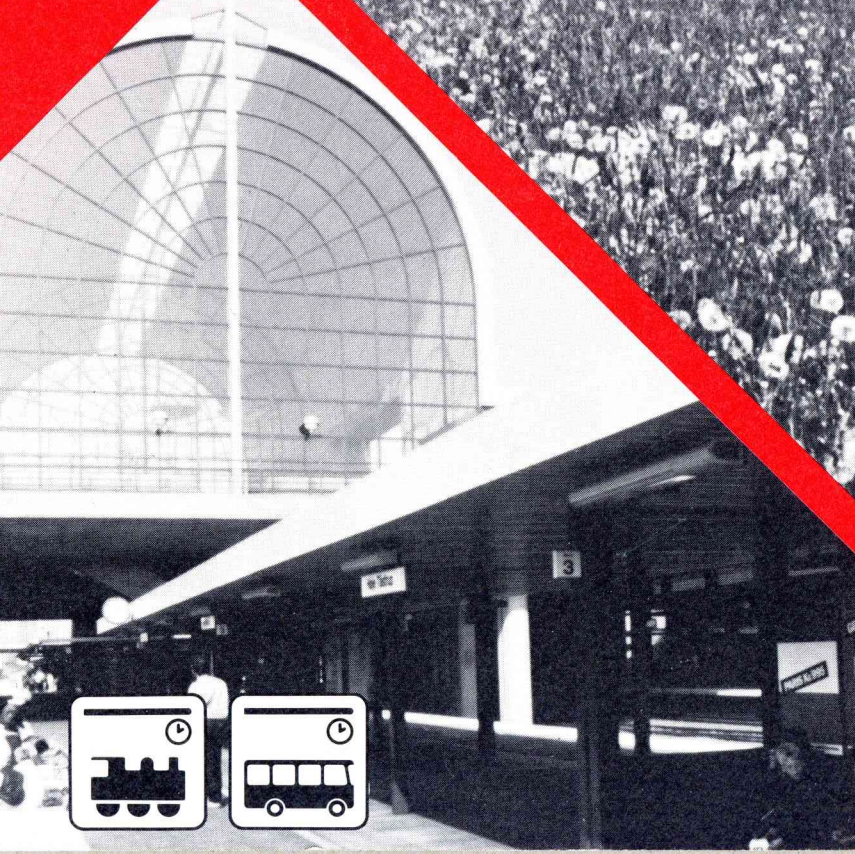
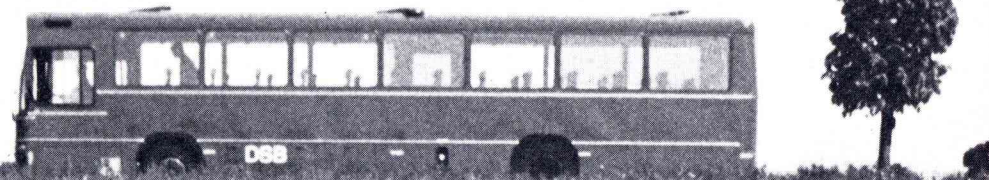
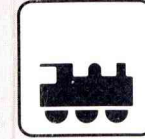
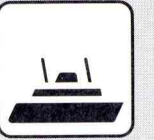


Undervejs til lejrskole

**DSB**  
Skoleservice

# Undervejs



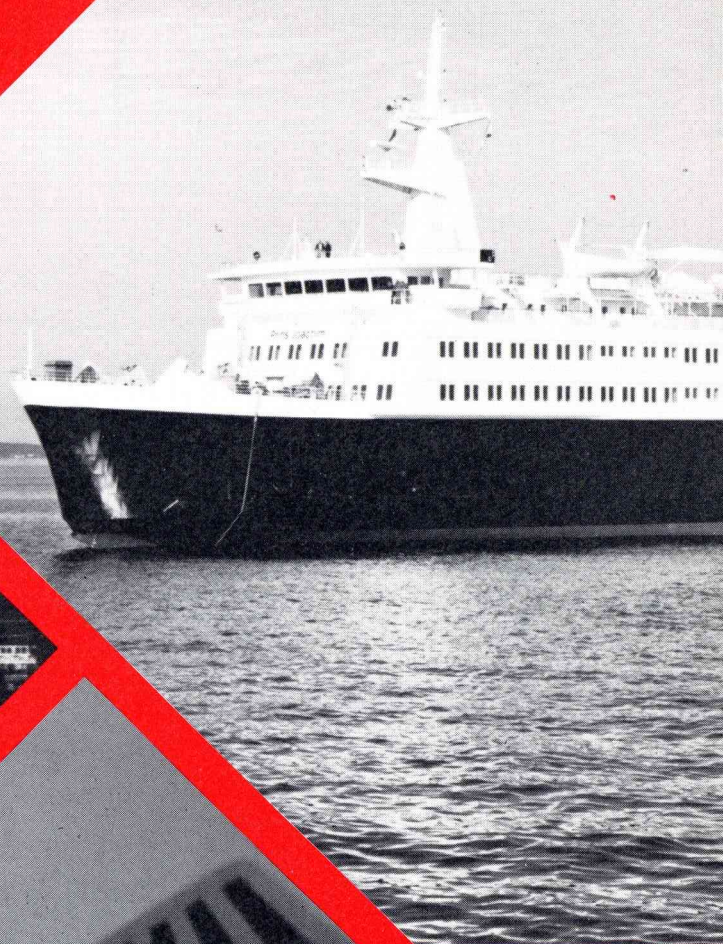
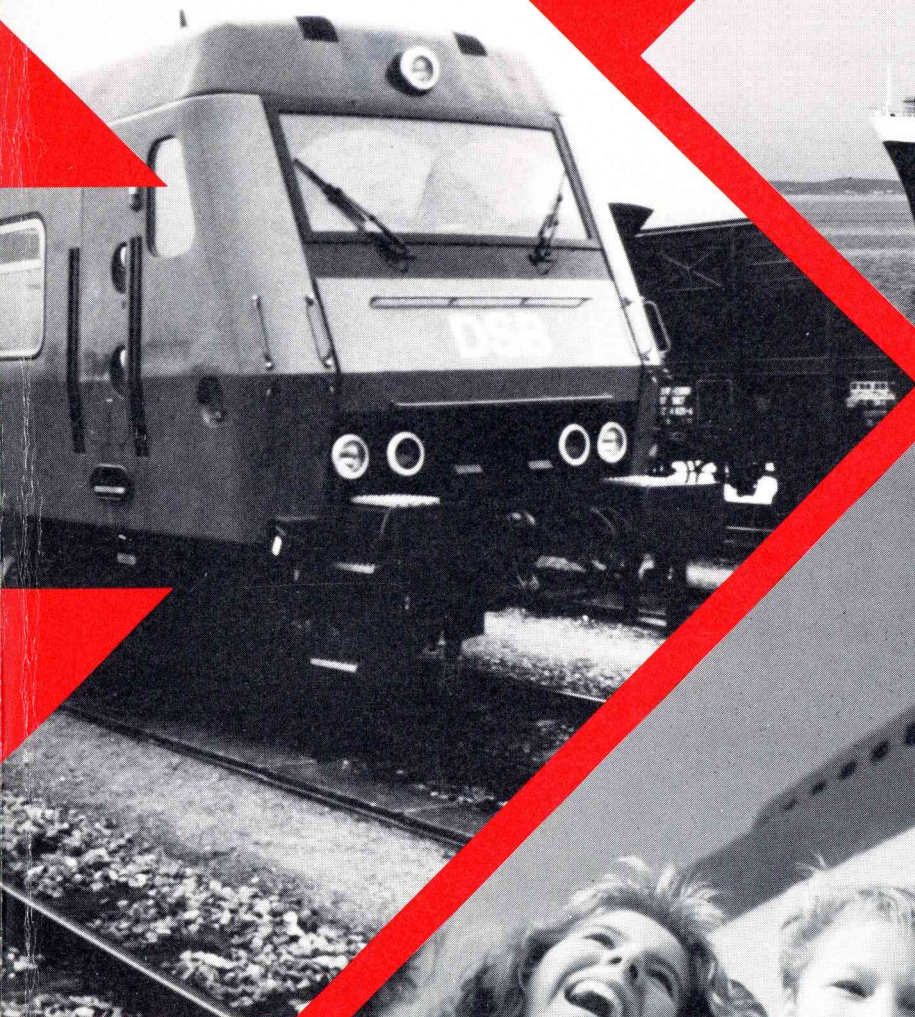
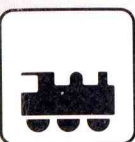
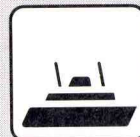
DSB

ISBN 87-89113-00-4



**DSB**  
Skoleservice

# Undervejs





# Undervejs







# Forord

En lejrskole er en spændende oplevelse for klassen. Spørger man om elevernes skolegang, mange år efter, at de har forladt skolen, bliver lejrskolerne ofte nævnt som højdepunkter.

Selve rejsen til og fra lejrskolen skulle gerne kunne stå mål med selve opholdets gode oplevelser - og mulighederne er der!

Lokomotiver, togvogne, færger og signaler er for nogle elever ganske spændende stof. For ikke at tale om det, de kommer forbi: Søer og dale, morænebakker, hedesletter, fjorde, broer, byer, kirker, gårde og andre spændende bygninger.

Formålet med denne »DSB rejsekuffert« er at inspirere til, at også selve rejsen til og fra lejrskolen kan blive en frugtbar del af den samlede tur.

»Rejsekufferten« indeholder en række materialer, som kan støtte lærerens arbejde med at forberede lejrskolen, specielt rejsen.

Udgangspunktet er en række kopisider - højresiderne - til fri kopiering til eleverne. Læreren kan blandt de vidt forskellige emner, der er behandlet, udvælge de dele, som klassen og læreren ønsker at forberede og arbejde med.

Ud over de mere fagligt prægede sider er der kopisider af mere underholdende art, forslag til lege og spil, især for de mindre elever.

Venstresiderne indeholder kommentarer og oplysninger til læreren i forbindelse med de enkelte kopiark. I nogle tilfælde begrænser kommentarerne sig til ganske få oplysninger, idet emnet er ret fyldigt behandlet for eleverne. I andre tilfælde er baggrundsoplysningerne til læreren de fyldigste. Det gælder f.eks. det jernbanehistoriske afsnit.

De fleste kopisider vil normalt kunne bruges af elever fra 3-10 klasse under lærerens vejledning. Enkelte steder, f.eks. ved de skønlitterære indslag, er der dog angivet en skønsmæssig angivelse af klassetrin.

I kufferten indgår et classesæt af rejsemapper til eleverne. Indersiden er et danmarkskort i størrelsen A3. Kortet kan benyttes ved forberedelsen af lejrskolen, og den sammenfoldede mappe kan benyttes til opbevarelse af de udleverede kopiark, rejseplaner og andre materialer til turen.

»Rejsekufferten« er et led i DSBs samlede bestræbelser for at gøre skolerejserne bedre. Ud over dette er bestillingsproceduren for rejsen gjort smidigere, og informationen til skolerne er gjort fyldigere.

Eventuelle kommentarer til materialer og procedurer vedrørende lejrskoler modtages gerne. Henvendelse til:

DSB Skoleservice  
Postboks 419  
1504 København V

*God rejse*



# Indhold

Min egen rejseplan .....	5
Sådan bruger du DSB's køreplan .....	7
Huskelege/gættelege .....	15
Iagttagelsesopgave .....	19
Huskespil .....	23
Tiden der gik (historisk oversigt 1847-1987) .....	25
3 af DSB's kendeste damplokomotiver .....	37
Togparken i dag .....	39
Eldrift i dag .....	51
IC/3 - fremtidens tog .....	55
Andre lokomotiver og motortog .....	59
De oftest benyttede togsignaler ved DSB .....	63
Sådan kan en DSB-station være indrettet .....	65
DSB gods .....	71
Lidt om godsvogne .....	77
Med Morten på koloni (litteratur) .....	81
Hvem møder vi på rejsen? .....	89
Her sejler DSB med tog og biler .....	97
Lidt om Storebæltsoverfartens historie .....	99
Storebæltsoverfarten gennem 100 år .....	103
Sådan er en større DSB-færgе indrettet .....	111
Nu skal toget køre under vandet .....	117
DSB uden Storebæltsfærgе .....	119
DSB-pictogrammer .....	121
H.C. Andersen: Et stykke perlesnor .....	125
H.C. Andersen: Jernbanen .....	131
På skinner (litteratur) .....	137
Huskerseddel til læreren .....	148
Huskerseddel til eleven .....	149
Materialeoversigt .....	151

Titel: Undervejs til lejrskole  
Tegninger: Erling Nederland, Ulrik Møller  
Produktion: DSB Skoleservice  
Tilrettelæggelse: 3K 4550 Asnæs  
Tryk: Holbæk Eksprestrykkeri A/S  
2. udgave, 1. oplag  
Copyright: DSB 1987



# Min egen rejseplan

By	Afg	Ventetid
By	Ank Afg	Ventetid
By	Ank Afg	Ventetid
By	Ank Afg	Ventetid
By	Ank Afg	Ventetid
By	Ank Afg	Ventetid
By	Ank Afg	Ventetid
By	Ank	Ventetid

Til fri kopiering - DSB Skoleservice



---

# Baggrundsmateriale til læreren:

---

## Vejledning i brug af køreplanen

*På elevarket er gengivet et udsnit af vejledningen i DSB's Køreplan.*

*DSB Køreplan er bygget op i en række afsnit, der indeholder planer for udland, indland, rutebiler og busser, færge- og skibsruter. Køreplanens første afsnit er dog forbeholdt en lang række praktiske oplysninger med bl.a. vejledning, stikordsregister, stedfortegnelse.*

*Køreplanen for udlandsforbindelser er bogstavsinddelt fra A – H.*

*Køreplanen for alle Danmarks jernbaner er talopdelt med plannumre fra 21 – 95. Rutebil-/busforbindelser er ligeledes talinddelt med plannumre fra 101 – 1494 og DSB Køreplanen afsluttes med et afsnit om færge- og skibsruter, som har plannumre fra 1505 – 1696.*

*DSB Køreplan er forsynet med en lang række oversigtskort der gør det nemt at orientere sig regionalt om transportmuligheder.*

*På omslagets indersider finder man oversigtskort for jernbaneforbindelser i indland og udland.*

*Foran afsnittet om rutebil-/busruter findes regionale oversigtskort, og forrest i skibsafsnittet findes ligeledes et oversigtskort for færge-/skibsruter.*



# Sådan bruger du DSB's køreplan

## Tegnforklaring

\* Hverdage

† Søn- og helligdage.

Ⓐ Hverdage undtagen lørdage, ikke 24/12 og 31/12

Ⓑ Daglig undtagen lørdage, ikke 24/12 og 31/12

Ⓒ Lørdage og søn- og helligdage

① Mandag

② Tirsdag

③ Onsdag

④ Torsdag

⑤ Fredag

⑥ Lørdag

⑦ Søndag

‡ Kører ikke daglig

Toget standser ikke ved pågældende station (holdested)

Rutebilen standser ikke i det pågældende strækingsafsnit eller kører over en anden strækning



Lyntog. Pladsbillet kræves.



Intercity. Plads kan forudreserveres. Ved rejse over Storebælt kræves normalt pladsbillet til de vogne, der overføres med færgerne (se iøvrigt afsnittet Pladsreservering)

Trans-Europ-Express. Kun 1. klasse

Ⓜ Pladsbillet kræves

\* Toget (bilen) standser kun, såfremt der er passagerer at optage eller afsætte

\* Togskifte (bilskitte)

☎ Togtelefon

✂ Spisevogn

🍷 Salg af forfriskninger

Direkte vogne

Rutebilforbindelse

Færgeforbindelse

Sovevogn

→ Liggevogn 2. klasse

🛂 Grænsestation med told- og paseftersyn

af Afgang

an Ankomst

## Hvordan findes en bestemt strækning?

Det gør du ved at bruge oversigtskortene, der findes foran jernbane-, rutebil- og færgesafsnittet.

Tallene i oversigtskortene svarer til numrene på planerne for de pågældende strækninger.

## Hvordan findes en bestemt by?

Ved du, hvor byen ligger, bruges oversigtskortene som beskrevet ovenfor.

Ved du ikke, hvor byen ligger, bruges stedfortegnelsen, hvor byer m.v. er opstillet i alfabetisk rækkefølge. Tallene efter navnene svarer til numrene på de planer, de pågældende byer m.v. findes i.

Til fri kopiering · DSB Skoleservice







## Hvordan er planerne indrettet?

1		2	
tog nr		2411	2417
København H	af	✕ 6.03	† 7.03
Valby	} alle tog se plan 45	6.08	7.08
Høje Tåstrup		6.19	7.19
Hedehusene	} ↓	6.29	7.29
Roskilde		an	6.29
<i>Køge 51</i>	af	5.41	.....
Roskilde	af	6.30	7.30
Lejre	↓	6.38	7.38
Hvalsø	↓	6.45	7.45
Tølløse	an	6.50	7.50
<i>Dianalund 57</i>	an	.....	.....
Tølløse	af	6.51	7.51
Vipperød	↓	6.57	7.57
Holbæk	an	✕ 7.04	† 8.04

1) Stationernes navne. Strækningens stationer er trykt med lige skrift. Stationer på tilsluttende strækninger er trykt med *skråtstående (kursiv)* skrift. Tallet efter navnet svarer til nummeret på den plan, den pågældende forbindelse kan findes i.

2) Togenes tider opstillet i lodrette kolonner.

### Hvorledes er planen for et enkelt tog indrettet?

216 ← Togets nummer.

1 2 ← 1 2 betyder, at toget har sidde-

13.37 vogn med 1. og 2. klasse. Når in-

13.45 tet er anført har toget 2. klasse.

13.58 Klassebetegnelserne gælder ik-

14.07 ke for tilslutningstiderne.

14.15

14.21 Togets tider.

13.28 Strækningens tog er trykt med

13.38 lige skrift.

14.23 Tilsluttende tog er normalt

14.31 trykt med *skråtstående (kursiv)*

14.36 skrift, (se dog under »Hvorledes

14.41 anvendes tilslutningstiderne«).

14.50

15.59

### Hvorledes ser du, om et tog (rutebil) kører daglig eller kun bestemte dage?

I nogle planer er kørsel på hverdage og søn- og helligdage opstillet hver for sig, men i planer der dækker daglig kørsel er nedenfor vist nogle eksempler på, hvorledes tog (rutebiler) er opstillet:

kører daglig

17.38  
17.45  
17.51  
17.57  
18.03  
18.11

kører hverdage

✕ 21.53  
22.02  
22.09  
22.16  
22.23  
✕ 22.33

kører hverdage  
undtagen lørdage,  
ikke 24/12 og 31/12

Ⓐ 7.12  
7.20  
7.26  
7.34  
7.40  
Ⓐ 7.50

kører fredage

Ⓢ 16.20  
16.30  
16.38  
16.45  
16.53  
Ⓢ 17.00

kører søn- og helligdage

† 21.15  
21.23  
21.29  
21.35  
21.41  
† 21.50

kører som teksten  
i fodnoten på den  
pågældende side  
angiver

Ⓛ 16.45  
16.53  
17.00  
17.07  
17.13  
Ⓛ 17.23

Ⓛ (forklarende tekst)

† † † † † †

Køreplanen for søn- og helligdage gælder følgende dage: søndage samt nytårsdag, skærtorsdag, langfredag, 2. påskedag, bededag, Kr. himmelfartsdag, 2. pinsedag, 1. juledag og 2. juledag.

✕ ✕ ✕ ✕ ✕ ✕

Køreplanen for hverdage gælder alle øvrige dage.

### Hvorledes findes de direkte vogne?

tog nr		◆ 2269 1 2
Helsingør	} se endv af plan 38	Ⓐ 16.56
Snekkersten		17.00
Espergærde		17.04
Humblebæk		17.09
Nivå		17.13
Kokkedal		
Rungsted Kyst		
Vedbæk		
Skodsborg		
Klampenborg	↓	17.29
Østerport		17.40
Nørreport		17.43
København H		an Ⓐ 17.47

◆ 2269 ↔ Helsingør – Næstved

Når tegnet ◆ er anbragt ved tognnummeret, har toget direkte vogne, der er anført under planen. Eksemplet viser, at toget har direkte siddevogn med 1 2 klasse fra Helsingør til Næstved.







## Hvorledes anvendes tilslutnings-tiderne?

		tog nr	IC 159 1 2
København H	} alle tog se plan 45	af	15.00
Valby		↓	
Høje Tåstrup		↓	
Hedehusene		↓	
Roskilde		an	15.20
Køge	} 51	af	✕ 14.35
Roskilde		an	✕ 15.01
Holbæk	} 55	af	14.07
Roskilde		an	14.39
Roskilde		af	15.21
Viby Sjælland			
Middelfart		↓	18.26
Fredericia		an	18.35
Fredericia	} 65	af	18.50
Padborg		an	20.08
Sønderborg		an	....
Fredericia	} 70	af	18.38
Århus H		an	19.56
Fredericia	} 80	af	18.42
Esbjerg		an	19.47
Fredericia	} 90	af	18.43
Herning		an	20.03

Eksemplet viser, at du ved afrejse fra Køge 14.35 og fra Holbæk 14.07 opnår forbindelse med toget fra Roskilde 15.21.

Ved ankomsten til Fredericia 18.35 er der forbindelse til Padborg ankomst 20.08, til Århus ankomst 19.56, til Esbjerg ankomst 19.47 og til Herning ankomst 20.03. Tiderne for Køge og Holbæk er *skråtstående* (*kursive*), hvilket betyder, at der er togskifte i Roskilde. Også tiderne for Padborg, Århus og Herning er *skråtstående* (*kursive*), hvilket betyder togskifte i Fredericia. Tiden for Esbjerg er med lige skrift, hvilket betyder, at der ikke skal foretages togskifte i Fredericia for at komme med denne forbindelse.

Tilslutningstiderne må kun anvendes i sammenhæng med de tog, de giver forbindelse til eller fra.

Samtlige tog for en tilsluttende strækning findes kun i den plan, hvis nummer står ud for stationsnavnene (eksemplet viser plan 51, 55, 65, 70, 80 og 90).

Nu har du fået en kort gennemgang i, hvordan man bruger DSB's køreplan. Lad os nu prøve med et praktisk eksempel.

Østervangsskolen i Roskilde skal på lejrskole i Vorbasse i Midtjylland. De skal rejse

en mandag og kommer hjem om lørdagen.

Vorbasse ligger mellem Lunderskov og Bramming, og nu planlægger vi den bedste rejserute for Østervangsskolen. Men inden vi går igang, skal du huske flg. 4 punkter:

1. Du skal have blyant og papir parat, så du kan notere ned.

2. Brug oversigtskortet på omslagets inderside, oversigtskortet foran afsnittet om rutebil-/busruter og køreplanens stedfortegnelse til at finde de plannumre, som har betydning for lejrskolerejsen.

3. Kontrollér de små tegn og fodnoter på hver enkelt plan. De kan have stor betydning for rejsen og den praktiske planlægning.

4. Brug vejledningen i DSB Køreplan, hvis du er i tvivl om noget.

## Fra Roskilde til Vorbasse – tur/retur

Numrene på oversigtskortet henviser til de enkelte kortudsnit på de følgende sider.

### Stedfortegnelse

A1 – H jernbaneplaner, udland

21 – 95 jernbaneplaner, indland

101 – 1499 rutebilplaner

1501 – 1700 færge- og skibsplaner

### A

Aachen D3	Anholt 1583
Abbetved 280	Anneberg 389, 393
Abildå 912	Annisle 165
Abisko A3	Ans 1175, 1305
Aborg 560, 634	Ansager 1080
Addit 956	Antwerpen D3
Adersbølsgård 857	Arden 70, 1349, 1350, 1398
Adslev 1128	Arentsminde 1369
Agedrup 668	Arløse 408
Agerbæk 830, 862	Arnager 1492
Agerskov 724, 800, 803	Arnborg 914, 1096
Agersted 1415	Arnum 715, 779, 803, 876
Agersø 1542	Arnøj 317, 376
Agerup 408	Arrid 785, 800
Agger 1459, 1598	Arup 1595
Aggersborg 1271	Asbo 835, 1085
Aggersund 1269, 1271, 1272	Asdal 1447
Agtrup 965	Asferg 1349
Aidt 1215, 1297	Askeby 548
Ajstrup 1159	Askildrup 1150
Albertslund 22	Asklev 1028
Albæk 1278	Askov (Jyll) 997
Albøge 1209	Askov (Sjælland) 402
Algestrup 424	Asko 1549
Alken 75	Asminderød 182, 241
Allerslev (v Roskilde) 278	Asnæs 56, 384, 387
Allerslev (v Præstø) 497	Asp 1070
Allerup (Fyn) 638	Assedrup 74
Allerup (Jyll) 877	Assendlose 249
Allerød 25, 131, 190, 288, 290	Assendrup (v Vejle) 1115–1118
Allested 638, 681	Assendrup (v Køge) 119
Allinge 1488, 1489, 1492, 1494	Assens (Fyn) 560, 630, 631, 634, 1572
Allingskovby 1305	Assens (Jyll) 1275
Allingåbro 1157, 1280, 1284, 1286	Assentoft 1280, 1284, 1286, 1290, 1294, 1295
	Asserballe 772
	Asserballe 714
	Asserbo 148

(udsnit fra stedfortegnelsen)

Vi starter med at se på oversigtskortet på omslagets inderside og i stedfortegnelsen. Der er gode rejsemuligheder med tog fra Roskilde til Vejen og med bus fra Vejen til Vorbasse.



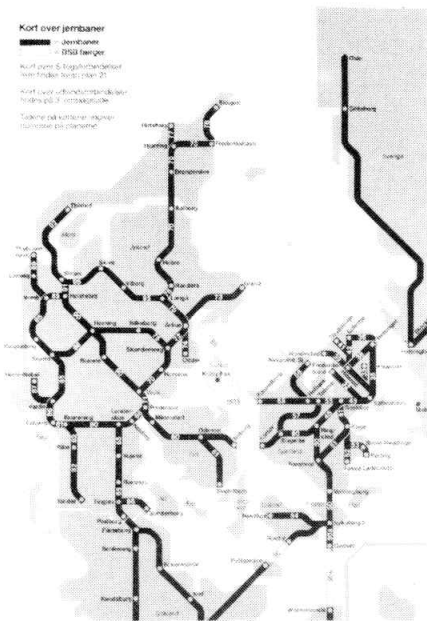


De planer, som vi skal kigge nærmere på er: plan 60 og plan 80 (tog) og plan 835 og plan 897 (bus).

På plan 60 kan du se, at afgangen kl. 10.21 fra Roskilde er virkelig god. Toget hedder IC 135, og det ankommer til Fredericia kl. 13.35. Men vi skal videre mod Esbjerg, og nederst på plan 60 finder vi 

Fredericia	...	80	af
Esbjerg	...		an

 som henviser os til plan 80. Nu har den opmærksomme elev nok allerede fundet ud af, at IC 135 har direkte vogne fra København til Esbjerg, men da vi kun skal med til Vejen, går vi over til plan 80. Her ser vi, at IC 135 kører fra Fredericia kl. 13.42 og ankommer til Vejen kl. 14.13.



Nu skal vi videre med bus. Ved at bruge plan 835 kan du finde en afgang fra Vejen kl. 14.35 med ankomst kl. 15.03. Også plan 897 kan bruges. Her afgår bussen kl. 14.40 og ankommer kl. 15.10 i Vorbasse.

På hjemrejsedagen starter vi fra Vorbasse med bus 897, der afgår kl. 14.00. Vi ankommer til Vejen kl. 14.35. Plan 80 viser, at vi kan rejse videre fra Vejen til Fredericia med toget, der afgår kl. 14.46. Det ankommer til Fredericia kl. 15.20.

Nu skifter vi til plan 60, hvor vi kan se, at vi skal videre med IC 158, der afgår kl. 15.32 og ankommer til Roskilde kl. 18.52.

### DSB's køreplan forsøger af hjælpe, hvor den kan

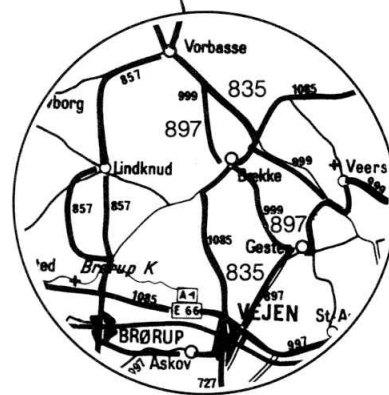
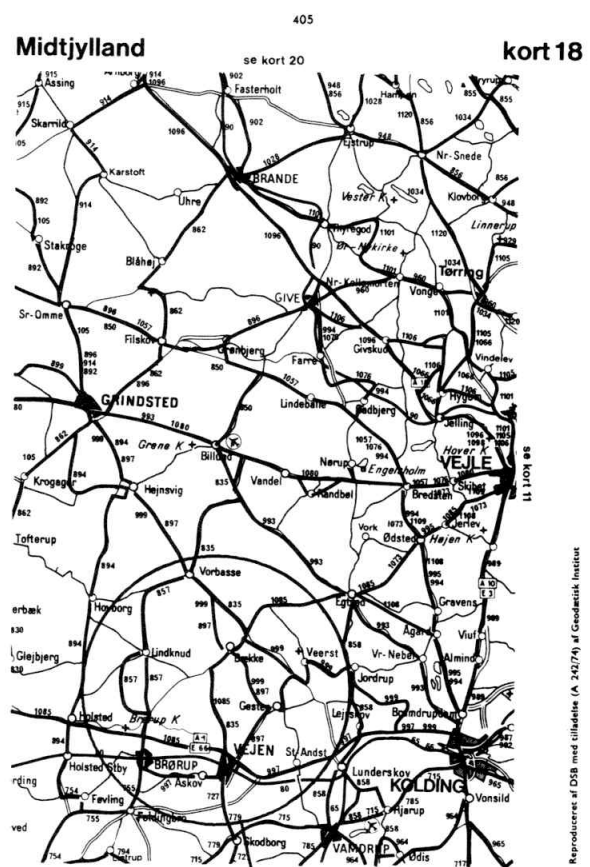
Dette var den sikre metode til at finde de bedste tider og forbindelser, men DSB Køreplan forsøger at hjælpe, hvor den kan. Kig igen på plan 80. Her kan du se, at Roskilde

står opført som det, der kaldes en *tilslutningsstation*. Det betyder, at I på plan 80 kan se dels afgang- og ankomsttider for både Roskilde og Vejen og dels, om I skal skifte. Hvis time/minuttallene ud for Roskilde på plan 80 står med »lige« tal, kan I undgå at skifte, men hvis time/minuttallene står med »skæve« tal, skal der skiftes, og så må I benytte plan 60 til hjælp.

Lejrskolerejsen fra Roskilde til Vorbasse tur-retur er kun ét eksempel. I finder flere i afsnittet »Sådan bruger du DSB's køreplan«.

DSB Skoleservice har benyttet køreplanen for vinteren 1986/87, så hvis I bruger en anden udgave, kan der være forskelle i tiderne.

God fornøjelse!



Reproduceret af DSB med tilladelse (A. 242/74) af Geodætisk Institut



---

# Baggrundsmateriale til læreren:

---

## Huskelege – gættelege – og andre lege

*Er rejsen lang, kan der være brug for at lege lidt undervejs. Huskelege, gættelege og andre selskabslege kan være velegnede. Her er blot som eksempler angivet nogle af de almindeligste, som kan bruges til 6-8 elever i kupeen.*

*Der findes naturligvis mange andre og det er ikke en dårlig idé som lærer at have en bog med lege med til supplerings.*

*Det kan også være en god idé at opfordre børnene til at tage gådebøger o. lign. med - evt. selv have nogle med. Især børn i de mindre klasser kan have fornøjelse af at give hinanden gåder - og gætte dem.*

# Huskelege-gættelege

## - til underholdning i toget

### Jeg var en tur med toget:

1. barn siger fx: Jeg var en tur med toget, og der mødte jeg Alfons Åberg.

2. barn siger: Jeg var en tur med toget, og der mødte jeg Alfons Åberg og Klods Hans.

3. barn siger: Jeg.....Alfons Åberg, Klods Hans og en tiger o.s.v.

Det gælder om at huske den rigtige rækkefølge, og så mange navne som muligt. Når man ikke kan huske rækken, går man ud af legen.

### Skibet er ladet med

Den første kaster et tørklæde eller lignende til en af de andre og siger fx: Skibet er ladet med »grøn« eller med »morgenmad«. Den, der griber tørklædet skal så svare noget, der passer. Det kan være »agurk« til det grønne eller »ymer« til morgenmaden.

Legen kan også gøres sværere ved at skibet er ladet med et bogstav. Den, der modtager tørklædet skal så med det samme finde på et ord, der begynder med det bogstav.

Kan man ikke svare med det samme, er man ude af legen, og tørklædet skal gå videre til en anden.

### Hvem tænker vi på?

En i kupéen går udenfor. De andre tænker på en kendt person. Barnet, der er ude, kommer ind og begynder at gætte. Der må kun svares med »ja« eller »nej«.

Eks.: Er det en dreng? (pige, mand, dame) ja/nej

Er det én, der lever i dag? ja/nej

Er det en forfatter/skuespiller/politiker o.s.v.

Legen kan også leges, så den man tænker på skal være én af de andre i kupéen. Så spørger man naturligvis mere efter tøj, udseende o.s.v.

### Hvad vil du have af præstens gris?

En i kupéen spørger de andre, hvad de vil have af præstens gris. Alle i gruppen vælger lige fra ører til hale. Næste omgang går ud på, at man ikke må grine, men kun svare med det, man har valgt af præstens gris. Spørgeren kan f.eks. spørge: »Hvad har du sovet med i nat?« og svaret kan f.eks. blive grisens øre, o.s.v.

Der laves nye spørgsmål, og der skal stadig svares med det samme. Evt. kan jobbet at spørge gå på skift.

### Papir – Saks – Sten

(Leges to og to)

Man tæller til 3 og viser med sin hånd enten *papir*, *saks* eller *sten*.

»Papir« vinder over »sten«. (Sten kan jo pakkes ind i papir).

»Saks« vinder over »papir«. (Saksen kan klippe i papir).

»Sten« vinder over »saks«. (Saks kan ikke klippe i sten).



Papir



Saks



Sten

### De forbudte tal

Inden man starter, aftaler man, hvilket tal, der er »forbudt«. Det kan f.eks. være 6, og nu gælder det om at undgå tallet 6, og alle de tal, som indeholder 6 eller som går op i 6.

Det er altså f.eks. 6, 12, 18, 24 o.s.v. og 6, 16, 26, 46 o.s.v.

Man går ud af legen, når man kommer til at sige et »forbudt« tal, og hvis man synes, at 6 er for nemt, så prøv med 3 – den er svær!





### **Hvor mange ord kan du finde?**

Her er en række meget lange ord. Prøv nu at se, hvor mange ord, du kan finde, når du skiller stavelserne ad.

Skøjtestjernenumsefalder

Lejrskoleurostifter

Badeværelsessmørtener

Jordbærtærteelsker

Forhindringssækkeløb

Overbanemesterrekordholder

Sovesalslumskeprutter

Find selv på flere, men gæt også, hvad ordene betyder.

### **På lejrskolerejse**

Hvis I skal langt væk på lejrskole, har I her ideen til et morsomt spil. I skal bruge et Danmarkskort uden navne, men med små, runde cirkler, hvor byerne ligger.

Så skriver I en masse bynavne på små papirlapper og sætter dem på en knapenål. I kan f.eks. have alle nålene med navnesedlerne i en lille æske.

Nu skal I efter tur trække en nål med navneseddel og sætte den på Danmarkskortet. Hvis man ikke kan sætte nålen rigtigt, går man ud af legen.

### **Sætninger med samme begyndelsesbogstav**

Nu skal I prøve, hvor dygtige I er til at danne sætninger, hvor alle ordene begynder med samme forbogstav. I skal bruge et stykke papir og en blyant, og så kan I f.eks. aftale, at I stopper efter 5 minutter. Den, der har skrevet flest ord har vundet, men kun hvis der er mening i sætningerne.

Her er et eksempel:

Forfrosne fiskere fangede fyrretyve friske flyndere før fiskeskipperen frysede fik folkene fra fiskestængerne.

Og endnu et:

Smukke, sommerbrune Sonja slentrede smilende solvarm sin søndagstur, syngende sangen »Sig solen sagte sænker«.

### **Mystiske vrøvleord**

Kig ud af togvinduet og skriv ned, hvad du får øje på. Nu ordner du ordets bogstaver i alfabetisk rækkefølge, så de får en hel anden rækkefølge. Hvis du f.eks. har skrevet

station, bliver ordet til »ainostt«. Lad nu de andre i kupeen forsøge at sætte bogstaverne sammen til det rigtige ord – det er morsomt, men nogle gange også svært.

### **Hvem er jeg?**

Denne leg kan forberedes allerede inden togrejsen ved at have skrevet en række navne op på små papirlapper.

Det kan f.eks. være Fedtmule, Tarzan, Rambo, Poul Schlüter, Christian IV og andre.

Nu trækker en af deltagerne en papirlap – f.eks. Rambo – og nu skal de andre ved at stille spørgsmål prøve at finde ud af, hvem han/hun er. Det er sjovest, når man kun svarer JA eller NEJ, og legen kan f.eks. foregå på følgende måde:

– Er du fra Danmark?

– Nej.

– Er du meget kendt?

– Ja.

– Er du politiker?

– Nej.

– Er du filmskuespiller?

– Ja.

– Er du en mand?

– Ja.

– Er du Stallone?

– Ja og nej.

– Så er du Rambo?

– Ja.



---

# **Baggrundsmateriale til læreren:**

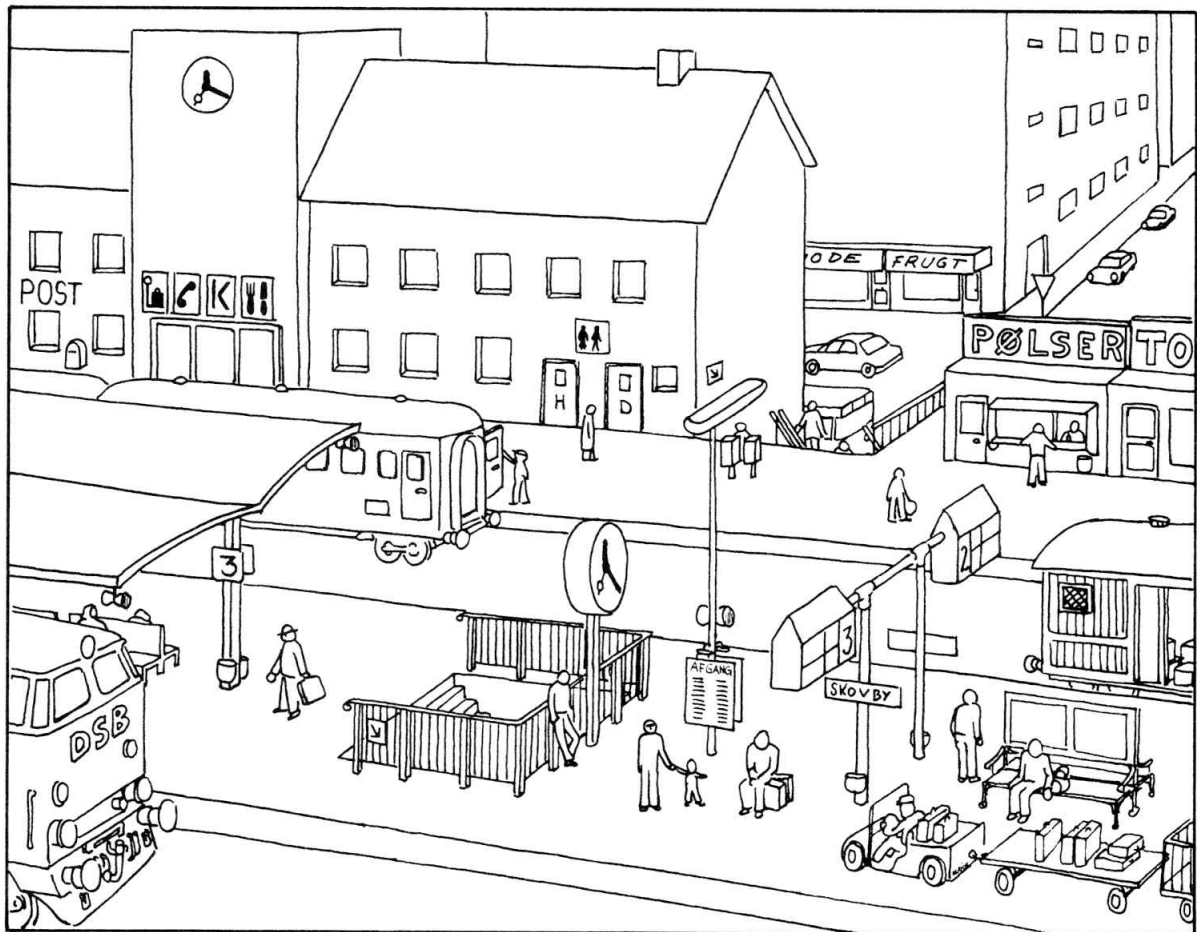
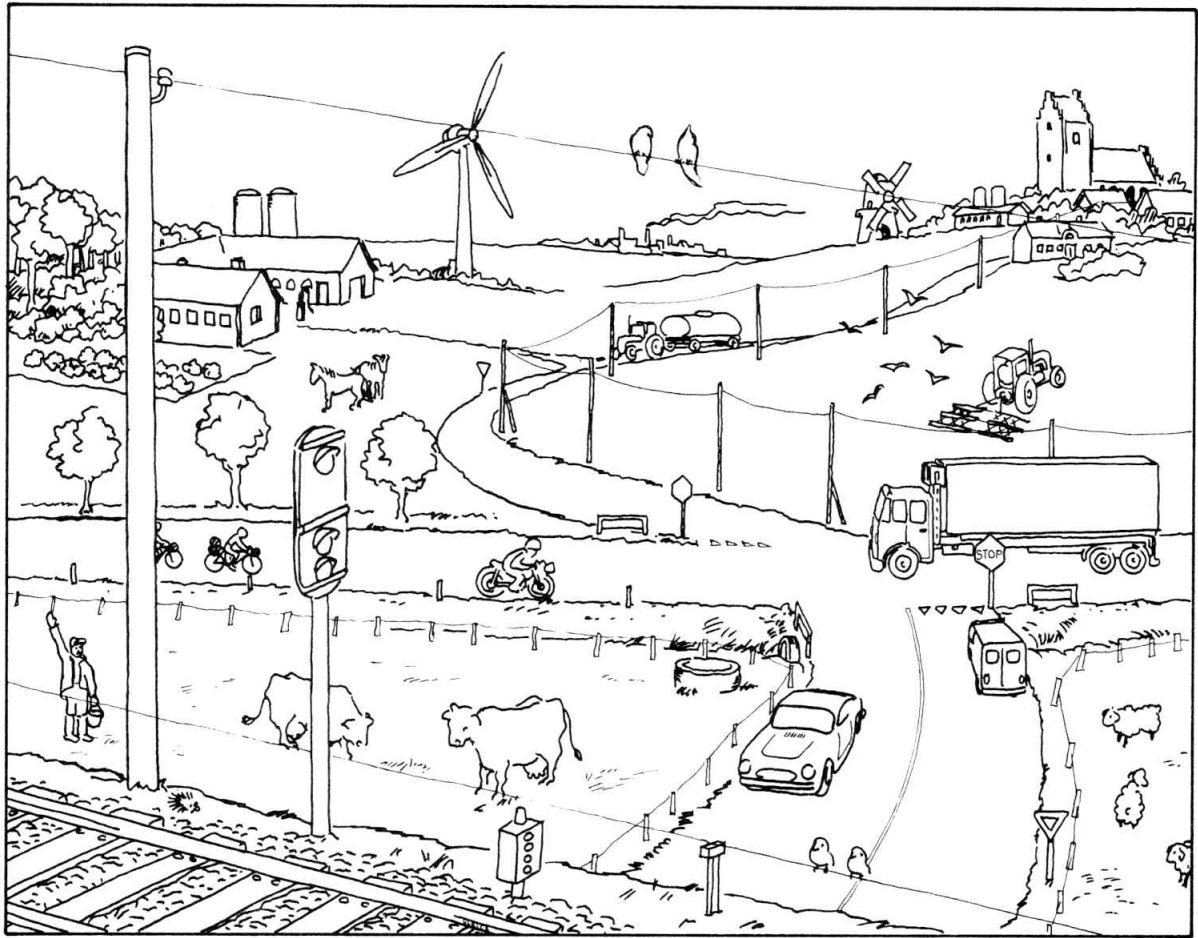
---

## **Iagttagelsesopgave for de mindste elever**

*Ideen med tegningerne er, at eleverne fra togvinduet og færgen skal finde og genkende ting fra iagttagelsesarkene.*

*De kan så krydse tingene af, når de ser dem eller skriver dem ned.*

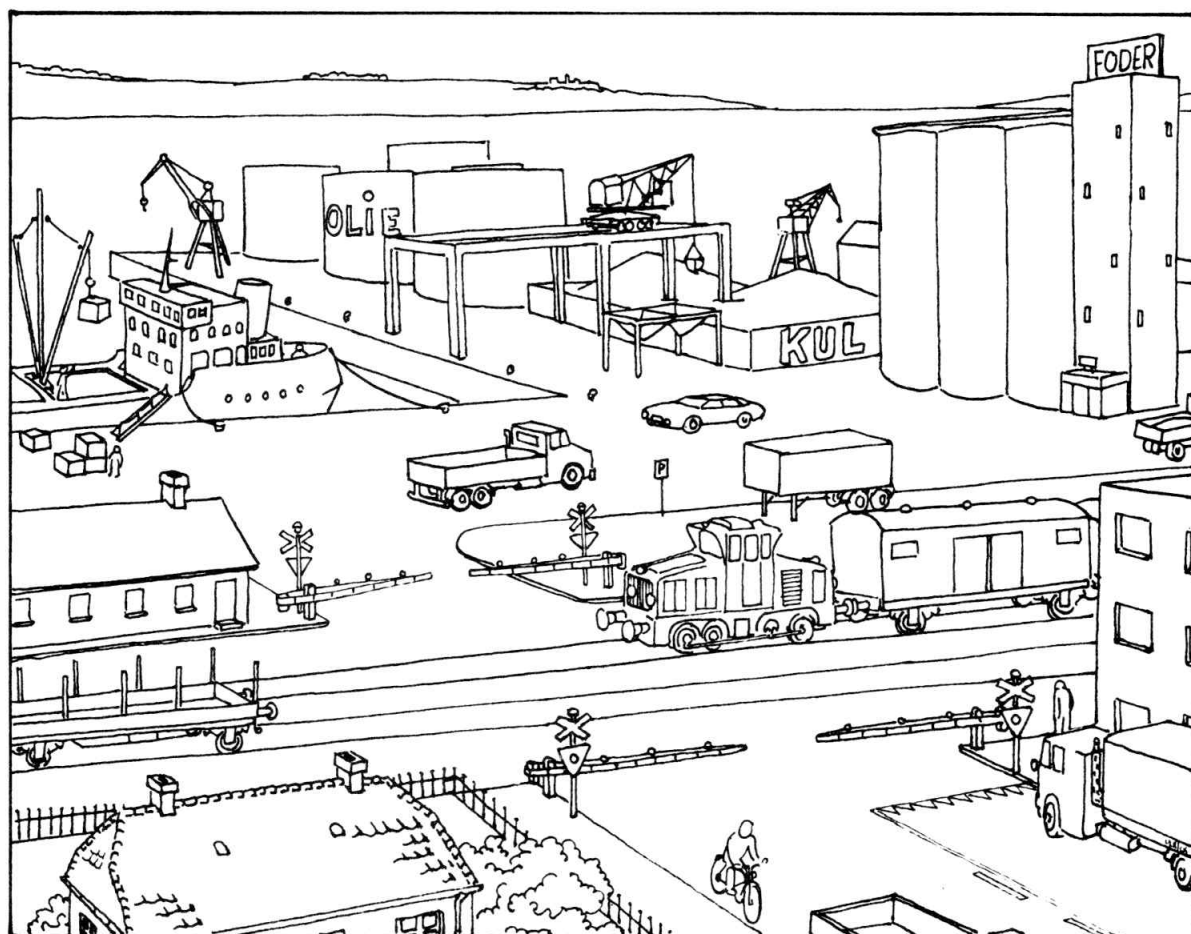
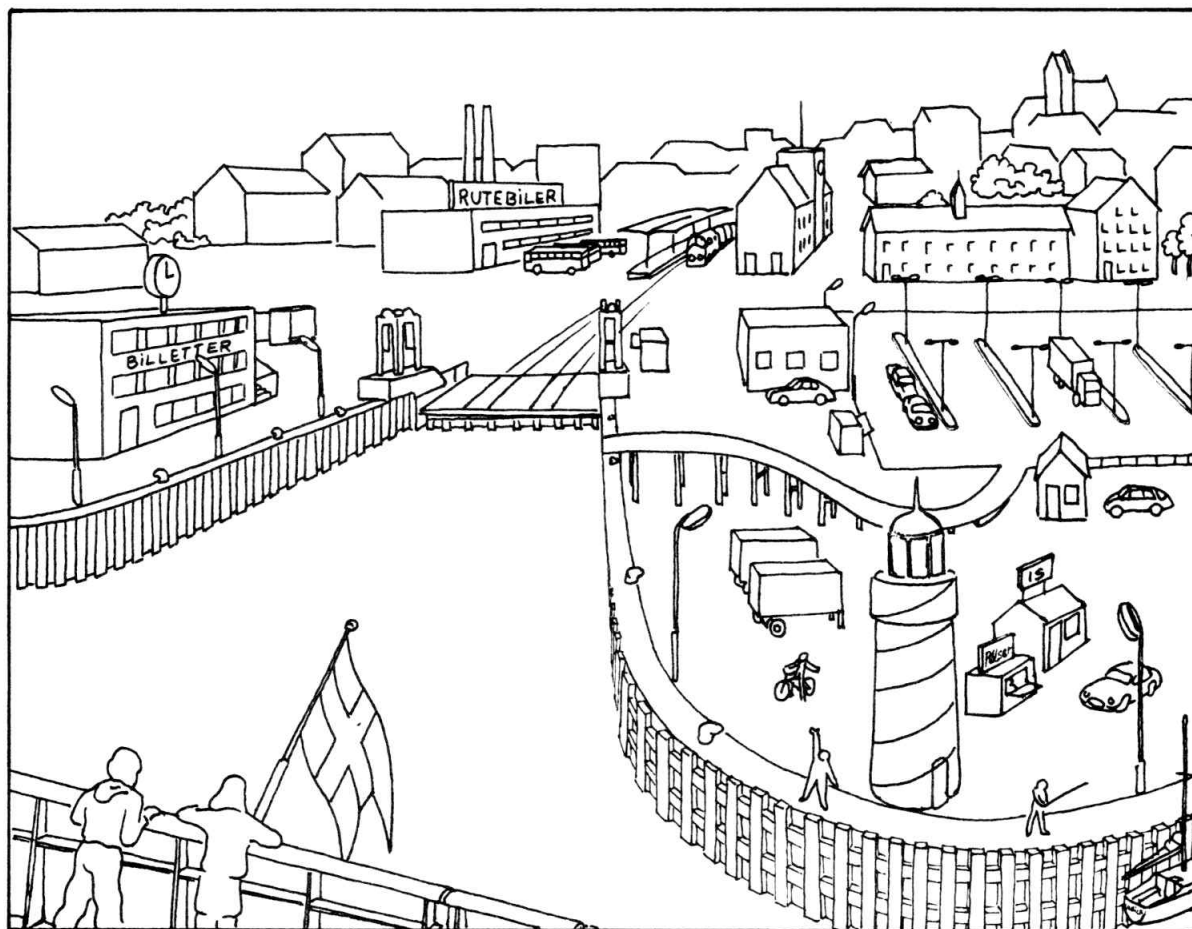
*Arkene kan naturligvis også farvelægges.*



**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**







**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**



---

# Baggrundsmateriale til læreren:

---

## Huskespil til de mindste elever

(Siden kopieres i 2 eksemplarer).

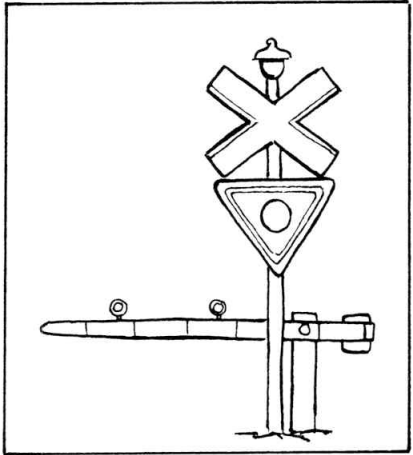
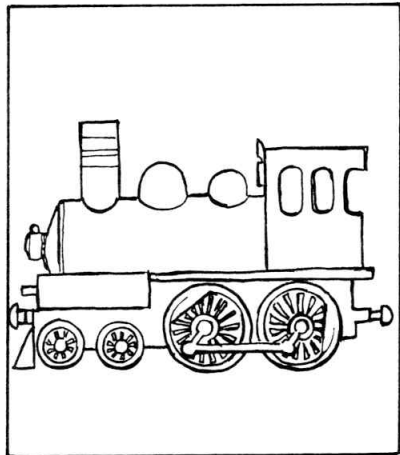
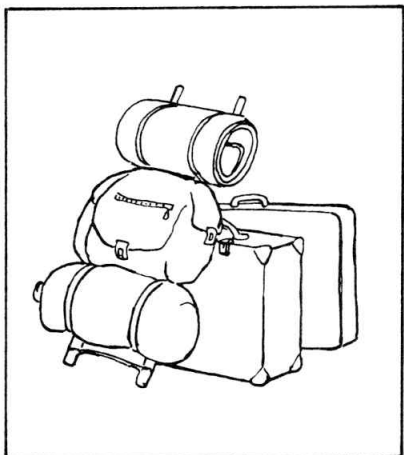
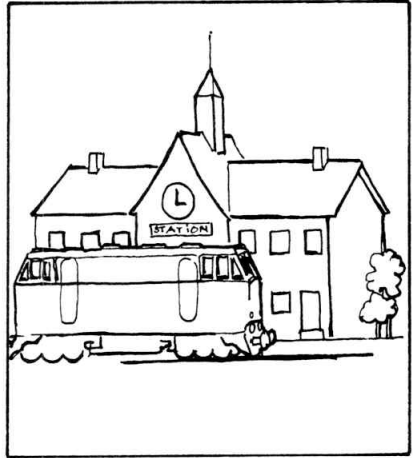
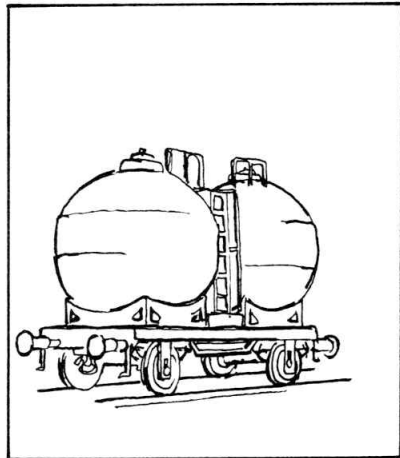
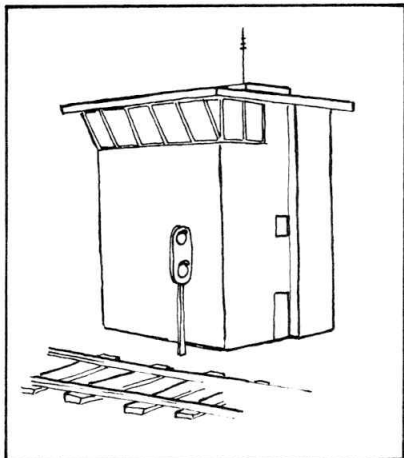
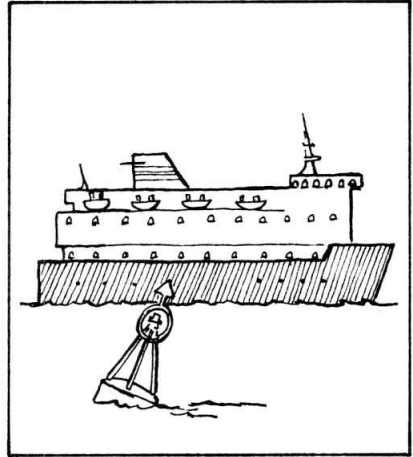
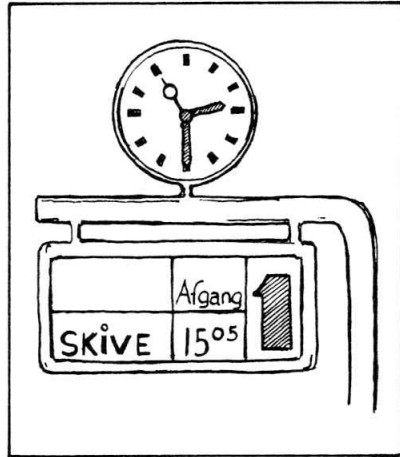
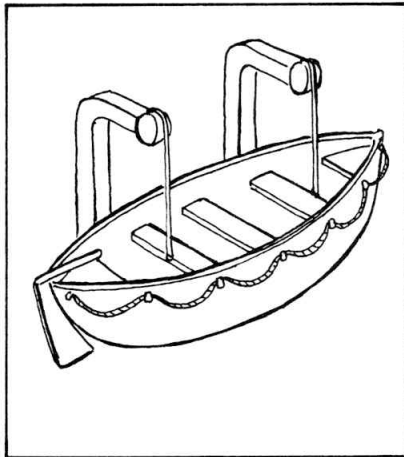
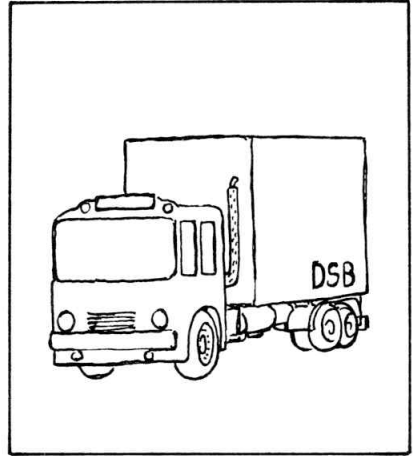
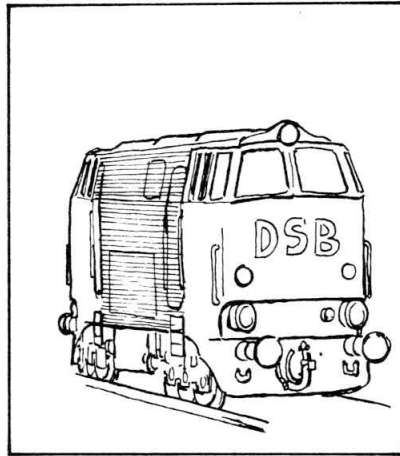
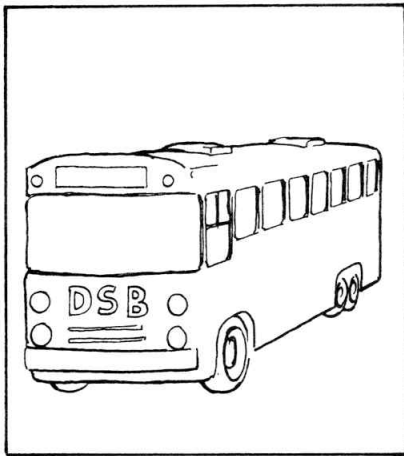
Huskespillet kan tages med på skolerejsen, og det vil være en god idé at lade eleverne klæbe brikkerne op på et stykke karton, så de ikke så let går i stykker.

Under forberedelserne til skolerejsen vil det ligeledes være muligt at tale med børnene om de enkelte brikker og lade dem farvelægge.

Huskespillet kan spilles af to eller flere.

Brikkerne – to af hver – blandes og lægges med billedsiden nedad. 1. spiller vender nu to brikker og lægger dem med billedsiden opad. Passer de to brikker ikke sammen, vendes de igen med billedsiden nedad. Næste spiller vender ligeledes to brikker. Hvis den første brik nu passer med en af de brikker, som 1. spiller vendte – og 2. spiller vel at mærke kan huske, hvor den lå – kan han vende denne og har dermed to brikker, som passer sammen. Spilleren kan nu fortsætte indtil han vender to uens brikker.

Den der får samlet flest ens brikker har vundet spillet.



**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

# Baggrundsmateriale til læreren:

Modstående side:

*Jernbanens åbning fra Ålborg til Randers. Festtoget på Ålborgs Jernbanegård den 18. september 1869.*

## Historisk oversigt

### A. JERNBANERNES BARNDOM

Den første egentlige jernbane for offentlig samfærdsel blev anlagt i England mellem byerne Stockton og Darlington og åbnet for drift i 1825. Denne bane var væsentlig bestemt til kultransport og blev kun delvis drevet ved lokomotivkraft, idet der også på en del af strækningen blev anvendt faststående maskiner, som ved hjælp af tove trak vognene op ad bakkerne. Til persontrafikken blev anvendt hestekraft. Banens betydning belyses derved, at kulpriserne i Darlington på grund af den lettere og billigere transportmåde faldt til under det halve.

5 år senere - i 1830 - åbnedes den langt betydeligere bane mellem de store engelske byer Liverpool og Manchester (50 km). Til denne banelinie anvendtes den senere almindeligt brugte sporvidde 1435 mm.

Begge de nævnte baner blev anlagt af George Stephenson (1781-1848). Han overvandt med stor teknisk dygtighed de efter datidens forhold betydelige tekniske vanskeligheder ved anlægsarbejderne, specielt ved det sidstnævnte anlæg, der nødvendigjorde talrige gennemskæringer og broer samt en ca 3 km lang tunnel, tildels under byen Liverpool.

Også på lokomotivbygningens område gjorde Stephenson sig gældende. Der var i perioden 1801-1825, navnlig af Richard Trevithick og George Stephenson, konstrueret forskellige lokomotiver, hvoraf nogle kom i praktisk brug ved kulminerne. De fremstillede typer havde ikke vist sig så brugbare, at man på forhånd havde bestemt sig for lokomotivdrift på Liverpool-Manchester banen. Forinden man tog stilling hertil, blev der udskrevet en konkurrence om konstruktion af et lokomotiv, der med en hastighed af 10 engelske mil (ca 16 km) i

tiden på vandret bane skulle kunne trække tre gange sin egen vægt, og som ikke måtte veje over 6 tons for et 6-hjulet eller 4½ tons for et 4-hjulet lokomotiv. Der blev afholdt en regulær konkurrence mellem de deltagende lokomotiver (det såkaldte »Lokomotivslag ved Rainhill« i 1829), og her viste det af George Stephenson og hans søn Robert Stephenson konstruerede lokomotiv (»The Rocket« = »raketten«) sig konkurrenterne overlegent. Lokomotivet kunne ikke alene køre betydeligt hurtigere men også trække langt mere end forlangt.

Herefter bestemte man sig for dampdrift på den nye banelinie.

Stephensons lokomotiv har i sine grundtræk dannet forbillede for de senere damplokomotiver, men disse gennemgik op gennem årene en rivende udvikling med hensyn til størrelse, trækkeevne og hastighed. Dette kan illustreres ved en sammenligning mellem Stephensons lokomotiv med vægt ca 7½ tons og DSB's største lokomotivtyper med vægt ca 140 tons, trækkeevne op til 1200 tons og maksimalhastighed 110 km i timen.

I de nærmest følgende år blev der anlagt jernbaner i adskillige europæiske lande. Inden for det danske monarki åbnedes den første bane (fra Altona til Kiel) i 1844 og i det egentlige Danmark fra København til Roskilde i 1847.

### B. DE FØRSTE DANSKE JERNBANE-ANLÆG

Den første danske jernbanestrækning mellem København og Roskilde, der blev indviet den 26. juni 1847, var allerede fra starten normalsporet med 29 kg/meter skinner lagt direkte på egesveller. Den blev i 1856 forlænget til Korsør.

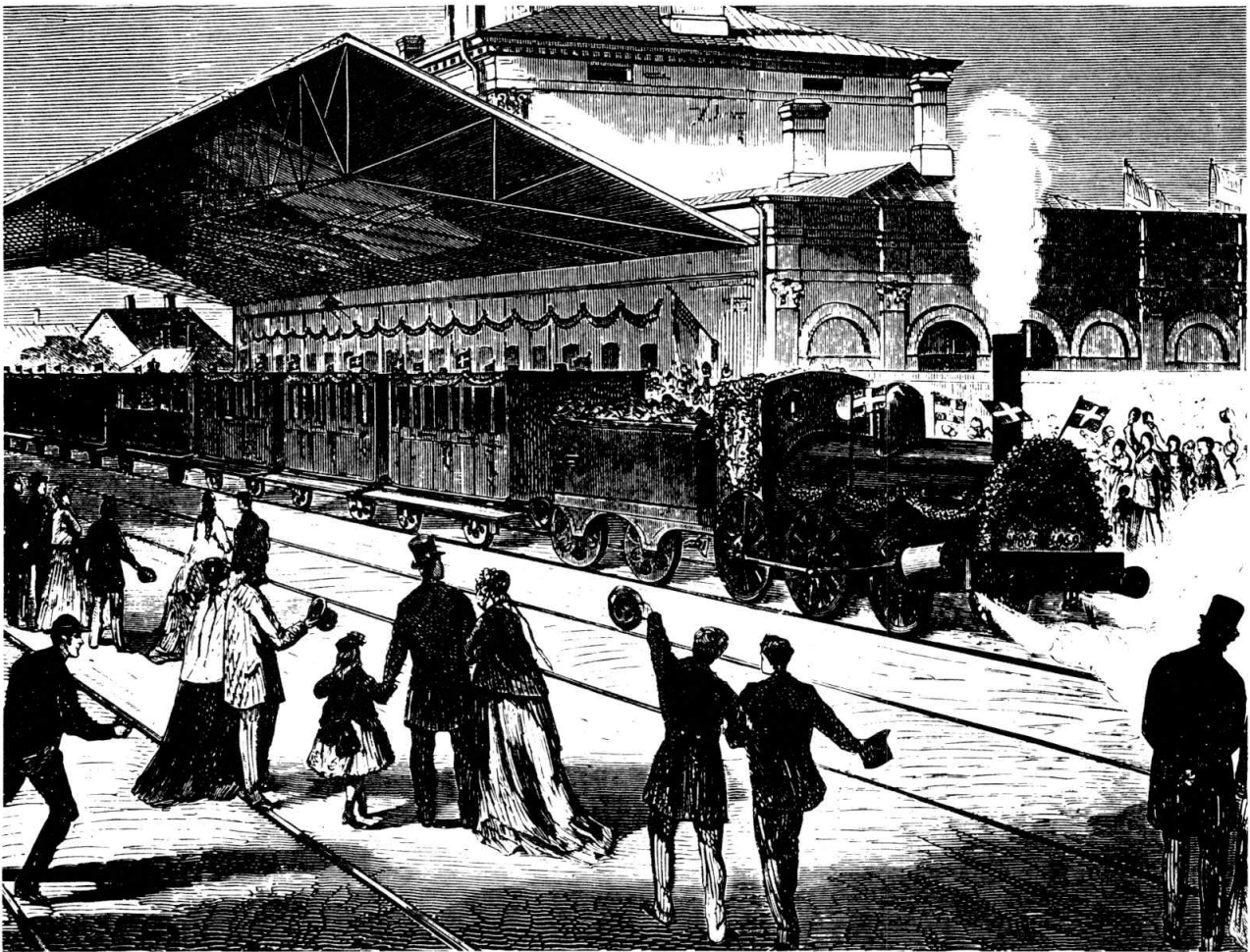
Indtil 1880 ejedes de sjællandske baner af et aktieselskab, Det sjællandske Jernbaneselskab, (S.J.S.) som varetog driften, indtil banerne i nævnte år blev overtaget af staten med den hidtidige leder, jernbanedirektør Viggo Rothe, som direktør. I Jylland blev den første jernbanestrækning åbnet i



---

# Tiden der gik

---



**- historisk oversigt fra  
1847 - 1987**

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---

# Baggrundsmateriale til læreren:

1862 mellem Århus og Randers, og på Fyn åbnedes banen mellem Nyborg og Middelfart i 1865. Den første dampfærgeforbindelse oprettedes i 1872 over Lillebælt mellem Strib og Fredericia. Færgedrift på Storebælt mellem Korsør og Nyborg blev påbegyndt i 1883. Banerne i Jylland-Fyn blev anlagt for den danske stats regning, men driften var i de første år overdraget Det danske Jernbane-Driftsselskab, i hvis ledelse staten var repræsenteret. Selskabet var dog overvejende under indflydelse af de engelske entreprenører, der havde udført baneanlægene. Staten ejede banerne, driftsselskabet ejede det rullende materiel, og en engelsk driftsbestyrer forestod driften. I 1867 overtog staten selv de jysk-fynske baners drift, og ingeniørkaptajn Niels Holst blev driftsbestyrer, senere direktør, for de jysk-fynske statsbaner med kontor i Århus.

Efter at staten havde overtaget også de sjællandske baner, blev disse og de jysk-fynske statsbaner i 1885 samlet under en fælles styrelse, og Niels Holst blev den første generaldirektør for statsbanerne med kontor i København.

De sjællandske baner (Korsør-banen og de senere tilkomne linier) udgjorde ved sammenslutningen 395 km og de jyske på samme tidspunkt i alt 1131 km. Ved denne sammenslutning var hovedlinierne i det danske jernbanenet samlet under statsdrift, og de senere statsbaneanlæg er hovedsagelig gået ud på at udfylde mellemrummene i nettet med baner af mere sekundær natur og at forstærke og udbygge hovedlinierne efter den stigende trafiks behov. Dog kom ved genforeningen i 1920 det sønderjyske net til, og statsbanernes strækningslængde udgjorde i slutningen af 1920'erne 2681 km. Senere er en del af de sekundære sidebanestrækninger på ny blevet nedlagt, og DSB nettet udgør for tiden 1999 km (ekskl overfarterne).

**C. OVERGANG FRA DAMP TIL DIESEL**  
Jernbanerne var længe enerådende i den offentlige trafik til lands, men med opfindelsen af eksplosionsmotoren begyndte au-

tomobilet efterhånden at gøre sig gældende på transportmarkedet, og dette transportmiddel skulle med sin enorme udvikling op gennem årene vise sig at blive jernbanernes alvorligste konkurrent.

Statsbanerne indså dog allerede på et tidligt tidspunkt, at også jernbanerne kunne drage nytte af den nye opfindelse, og i 1925 anskaffedes de første motordrevne jernbanekøretøjer.

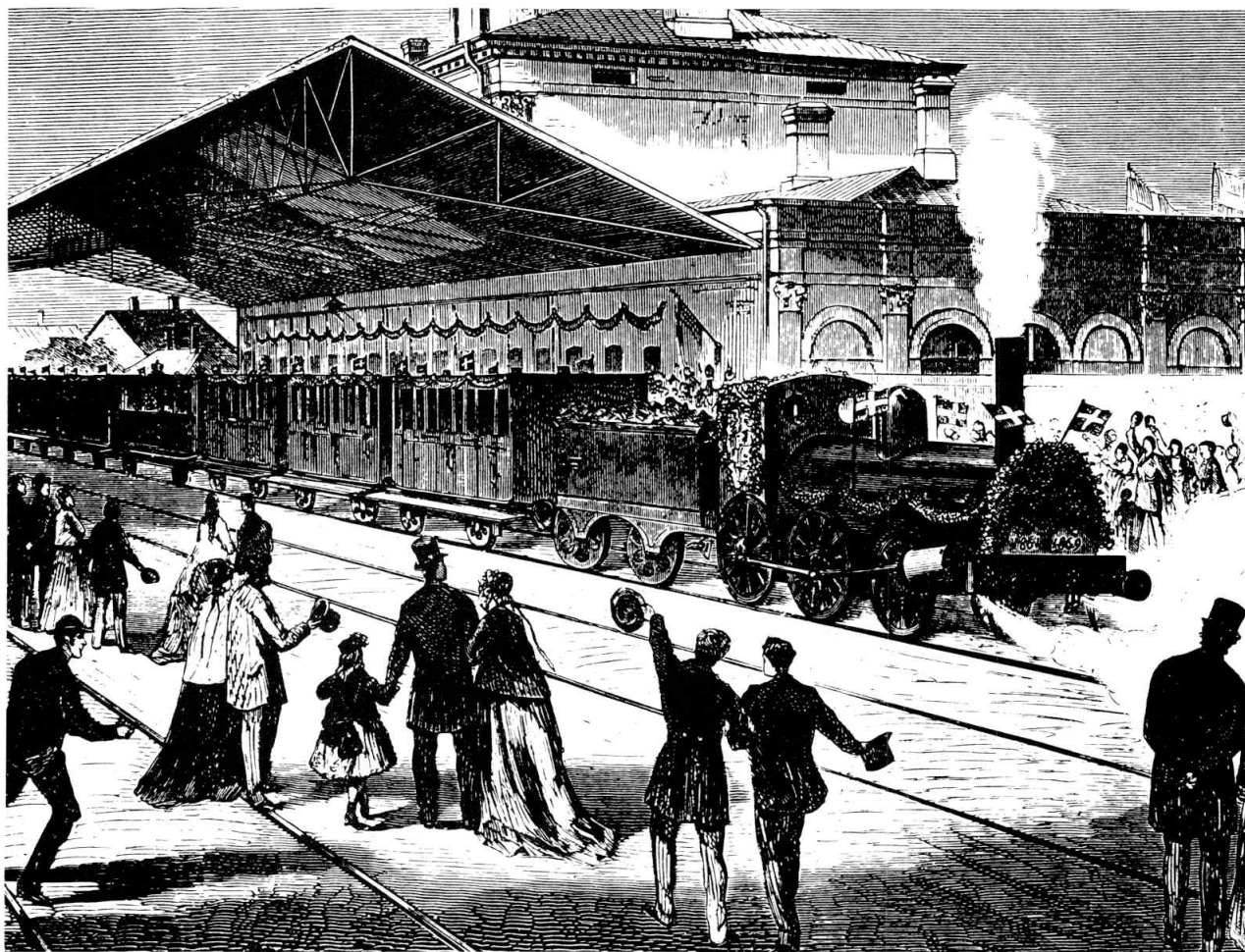
Konkurrencen fra landevejsbefordringen nødvendiggjorde bl a en større toghyp-pighed og toghastighed i lokaltrafikken, dvs hyppigere (og mindre) tog, og til sådanne tog er motordrivkraften den mest formålstjenlige, bl a fordi den kræver mindre mandskab, og fordi den muliggør en hurtig igangsætning, således at der lettere kan gives motortog mange standsninger undervejs, uden at den samlede befordringstid bliver urimelig lang. Snart blev imidlertid motorkraften også anvendt til hurtige tog over lange afstande, og i 1935 blev de første lyntog sat i drift samtidig med indvielsen af Lillebæltsbroen.

Da man i de første efterkrigsår indledte en genopbygning af statsbanernes trækraftmateriel stod valget mellem elektrisk drift og dieseldrift. Efter grundige overvejelser blev dieseldrift foretrukket og udviklingen indenfor trækraftsektoren blev i de følgende år præget af den fortsatte overgang fra damp- til dieseltrækraft.

De første MY-lokomotiver blev leveret i 1954, de første MX-lokomotiver i 1959, og i dag er over 100 af disse lokomotivtyper i drift. Senest er fra 1967 indkøbt et antal MZ-lokomotiver med betydelig større motoreffekt end MY og MX, og idriftssættelsen af disse nye lokomotivtyper har markeret afslutningen på damplokomotivernes æra som trækraft ved DSB.

Overgangen fra kul til olie har medført besparelser i udgifterne til energiforbrug, og anvendelsen af enmandsbetjente diesel-lokomotiver i stedet for tomandsbetjente damplokomotiver har givet store personalebesparelser. Også i vedligeholdelsestjenesten har besparelserne været mærkbare.

# Tiden der gik



Jernbanens åbning fra Ålborg til Randers. Fests toget på Ålborgs Jernbanegård den 18. september 1869.

I 1830'erne og 1840'erne indledtes jernbanebyggeriet i det ene europæiske land efter det andet. Danmark var først blandt de skandinaviske lande med anlægget af jernbanen fra København til Roskilde i 1847. Dog var der allerede i 1844 bygget en jernbane fra Altona til Kiel, som på det tidspunkt hørte under det danske kongerige.

København-Roskilde banen blev anlagt af Det sjællandske jernbaneselskab, og det gjaldt også de følgende jernbaner på Sjælland. I Jylland anlagde engelske ingeniører de første baner, og de var også med til at drive dem indtil 1867, da staten overtog strækningerne vest for Storebælt. Først i 1880 overgik Det sjællandske Jernbaneselskabs baner til staten, og i 1885 blev størstedelen af landets jernbaner forenet i ét statsligt, landsdækkende selskab - Danske Statsbaner. På det tidspunkt var

jernbanerne i Jylland, på Fyn og på Sjælland allerede forbundet ved hjælp af jernbanefærgeoverfarter over Lillebælt og Storebælt.

I slutningen af det forrige århundrede og begyndelsen af dette fandt et vældigt jernbanebyggeri sted, og det samlede net, inklusive privatbaner, nåede op på 5.300 km.

Med den begyndende vækst i bilparken omkring første verdenskrig ændredes udviklingen, og i 1930'erne reduceredes antallet af baner. Men dette årti var også præget af en række fremstød, og ikke mindst indførslen af S-togene og lyntogene fik betydning. Under den anden verdenskrig blev moderniseringen sat i stå, og da den med nogen forsinkelse kom i gang, var signalet givet til omfattende ændringer, således som det fremgår af de følgende sider.

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**



# Baggrundsmateriale til læreren:

Endelig har indsættelsen af diesellokomotiverne gjort det muligt at fremføre godstog, der kun har enmands eller slet ingen togbetjening. Der er således inden for trækraftsektoren sket en omfattende strukturændring af stor økonomisk værdi for DSB.

Konkurrencen fra landevejstransportens side har også bragt banerne ind på enten (som flere steder i udlandet) at søge gennem lovgivningsmagten at få transporterne fordelt på rimelig måde mellem bane og biler eller selv at optage konkurrencen på landevejene ved at skaffe sig koncession på de bilruter, der i særlig grad konkurrerer med banerne. Sidstnævnte vej slog statsbanerne ind på dels ved overtagelse af talrige rutebilruter (den første blev overtaget i 1932), dels ved etablering af nye rutebilruter - især til erstatning for nedlagte baners (herunder privatbaners) persontrafik. Også på godsbehandlingens område er statsbanerne »gået ud på landevejen«, idet der siden 1949 overalt i landet er etableret lokale lastbilruter til betjening af landstationerne, ligesom der er oprettet lastbilruter i nedlagte baners opland. Lastbilerne er nu også indsat i stykgodstrafikken mellem knudepunktsstationer og andre ekspeditionssteder hhv kunder, hvorved dels er opnået en yderligere udnyttelse af lastbilparkens kapacitet, dels en frigørelse af jernbanevogne til andre formål, samt besparelser i rangermaskinebeholdning m v.

Disse ændringer af den indenlandske trafikstruktur har sammen med automatiseringen af sikrings- og overkørselsanlæggene medført, at mange landstationer med ringe trafik i de senere år er omdannet til trinbrætter eller nedlagte.

## D. ELEKTRISK DRIFT

Ved de fleste europæiske jernbaner har elektricitet været den foretrukne trækraft, og elektrificeringen er skredet hurtigt frem. Som det er tilfældet med dieseltrækraft muliggør den elektriske drift i forhold til dampdriften en mere intensiv udnyttelse af materiellet.

Ved elektrisk drift kan endvidere opnås større togtræthed, og der kan være flere holdesteder takket være de elektriske togs hurtige acceleration. Dette har særlig betydning i nærtrafik og på andre stærkt trafikerede strækninger. I Danmark påbegyndtes elektrisk drift i Københavns nærtrafik i 1934. DSB har nu påbegyndt elektrificeringen af fjerntrafiklinjer. I 1986 fejrede man el-togsdriften mellem Helsingør og København, og inden 1995 vil hovedstrækningerne på Sjælland være elektrificeret.

De omfattende udbygningsplaner koster i 1985-priser 1,7 milliarder kroner øst for Storebælt. Prisen for anlægsarbejderne på Fyn og i Jylland koster 1,8 milliarder kroner.

## E BROANLÆG

Danmarks karakter af et ørige har medført bygning af store jernbanebroer ved sunde og bæltter for at undgå en besværlig og tidskrævende omlæsning af gods.

De store brobygningsanlæg indledtes i 1930'erne med Lillebæltsbroen - en højbro for jernbane og biler med en længde på 1200 meter. Broen blev taget i brug i 1935.

Derefter fulgte Storstrømsbroen (1937) mellem Masnedø og Falster - højbro for jernbane og biler med en længde på 3,2 km. Samme år blev Masnedundsbroen mellem Sjælland og Masnedø åbnet for trafik.

I 1938 fulgte Oddeundsbroen over Limfjorden - en lavbro for jernbane og biler med en længde på 472 meter.

Åbningen af Fugleflugtslinien medførte etablering af en ny bro over Guldborgsund - Kong Frederik den IX's bro (1962). 1970'erne blev starten på de store broanlæg udelukkende beregnet for biler.

I 1970 åbnedes den nye Lillebæltsbro som led i motorvejsnettet over Fyn. Længden er 1700 meter, og anlægsudgifterne beløb sig til lidt over 1 milliard kroner.

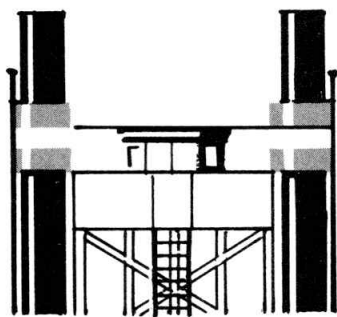
Farøbroerne, der er et led i Sydmotorvejen, åbnedes for trafik i 1985. Det gigantiske broanlæg strækker sig fra Sjælland til Farø (1596 meter) og fra Farø til Falster (1726 me-

## Fra 1847 til 1987

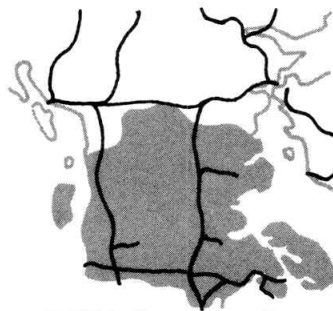
- 1847 Landets første jernbane: København-Roskilde
- 1862 Første jernbane i det nuværende Jylland: Århus-Randers
- 1865 Første fynske jernbanestrækning: Nyborg-Middelfart
- 1872 Den første jernbanefærgeoverfart: Fredericia-Strib
- 1883 Jernbanefærge indsættes på Storebælt
- 1886 DSB påbegynder udgivelsen af egen lommekøreplan



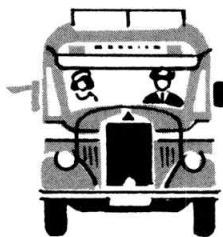
- 1887 Vingehjulet indføres på DSB's uniformer
- 1888 Dampskibsfart mellem Helsingør-Helsingborg overtages
- 1889 Færgeoverfart Glyngøre-Nykøbing Mors
- 1889 Betegnelsen »eksprestog« indføres
- 1891 For første gang elektrisk togbelysning
- 1892 Færgesejladsselskab Helsingør-Helsingborg



- 1895 Færgesejladsselskab Københavns Frihavn-Malmø
- 1896 Bogievogne med gennemgang
- 1901 Ny godsbanegård i København
- 1903 Færgesejladsselskab Gedser-Warnemünde
- 1903 Første skruefærge »Prins Christian«
- 1904 Sovevogne indføres (København-Aalborg og København-Esbjerg)
- 1905 DSB's første rutebil til brug mellem Malmøfærgerne og København H
- 1911 Ny hovedbanegård i København
- 1914 Ruten Kalundborg-Kolby Kås-Århus overtages fra DFDS



- 1920 DSB's banenet forøges med 247 km ved Genforeningen
- 1923 Spisevogne indføres (Aalborg-Tinglev)
- 1925 Motordrift indføres (litra MA)
- 1927 Første færge med dieselmaskineri: M/F »Korsør«
- 1930 Første bilfærge: M/F »Heimdal«



- 1932 DSB går ind i rutebildrift
- 1934 S-togsdrift indføres
- 1934 3. Klasse afskaffes



- 1935 Lillebæltsbroen indvies
- 1935 Lyntogsdrift indføres
- 1935 De første Mo-vogne
- 1937 Storstrømsbroen indvies
- 1938 Sidste hjulfærge ud af drift »Storebælt«
- 1938 Oddesundbroen indvies
- 1940 Indskrænkning af toggangen med 60 pct.
- 1940 Lyntogskørsel indstilles
- 1942 Første sabotageaktion
- 1943 Ekstraordinær bevogtning af en række strækninger efter tysk krav
- 1943 Dampskibsselskabet Øresund overtages i fællesskab med SJ
- 1943 Indførelse af godsbeholdere (containere)
- 1947 Første radaranlæg på færge: M/F »Fyn«
- 1949 DSB indsætter lastbiler til stykgods-transport

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---

# **Baggrundsmateriale til læreren:**

---

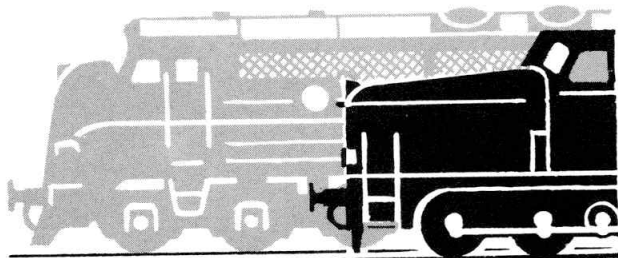
*ter) og er med sine ialt 3322 meter Danmarks største.*

*Anlægsudgifter: 1,6 milliard kroner.*

*Danmarks næste store brobyggeri bliver den faste forbindelse over Storebælt. Allerede i 1993 vil togene køre direkte fra Halskov til Knudshoved, og i 1997 åbnes for bilerne. Anlægget vil komme til at bestå af en tunnel fra Sjælland til Sprogø og herfra videre via en 9 km lang lavbro til Knudshoved. Den samlede længde vil blive på omkring 14 km.*



- 1949 Overtagelse af Sydfyenske Jernbaners strækninger (218 km)
- 1951 Gedser-Grossenbrode overfarten
- 1952 Første automatiske halvбомme (Hareskovsbanen)
- 1952 Sidste anskaffelse af damplokomotiver (litra N)
- 1954 Første MY-lokomotiver



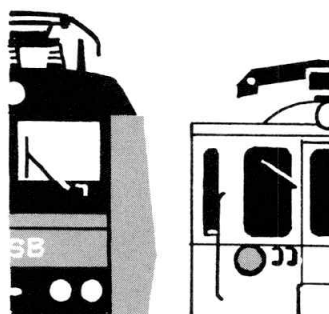
- 1972 Første etape af Køgebugtbanen i drift
- 1972 Første togkiosker
- 1974 Intercity tog
- 1974 Elektronisk pladsreservering til tog
- 1975 Jernbanemuseum i Odense
- 1978 Første MR-tog
- 1979 Århus Nærbane etableres
- 1979 Timedrift med regionaltog vest for Storebælt



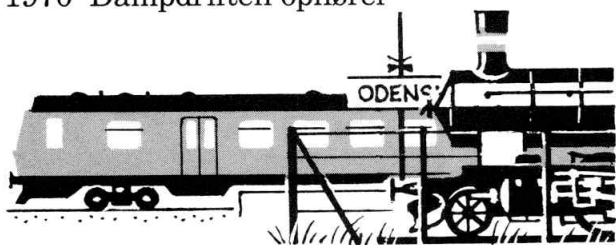
- 1956 Første dobbeltdækkerfærge: M/F »Halsskov«
- 1957 Halsskov-Knudshoved overfarten
- 1957 Første MH-lokomotiver
- 1960 Hurtigruten Kalundborg-Århus
- 1960 Første MX-lokomotiver
- 1962 Første edb-anlæg i DSB regie
- 1963 Fugleflugtslinien indvies
- 1963 Nye lyntog anskaffes



- 1980 Nyt færagesystem på Korsør-Nyborg overfarten
- 1980 Datamatstyret billetsalgsudstyr
- 1981 ME-lokomotiver
- 1981 Prototypelyntog anskaffes
- 1981 Første datamatstyrede sikringsanlæg (Vejle-Holstebro)
- 1982 Zonetakstsystem indføres
- 1983 Sidste etape af Køgebugtbanen
- 1984 De første elektriske lokomotiver



- 1963 Første tredækkerfærge M/F »Arveprins Knud«
- 1965 Første firesporede færge: M/F »Asa-Thor«
- 1965 Flyvebåde København Havnegade-Malmø
- 1967 Bøjden-Fynshav overfarten
- 1967 Første MZ-lokomotiv
- 1967 Første S-tog af ny type
- 1970 Første containerterminaler
- 1970 Dampdriften ophører



- 1984 Sidste MO-vogne ud af drift
- 1984 Moderniserede lyntog (Sølvpilen)
- 1984 Inter Rail center på Københavns Hovedbanegård
- 1984 Svævebådsejlad Kastrup-Malmø
- 1985 Peder Paars & Niels Klim indsættes på Kalundborg-Århus overfarten
- 1986 Høje Tåstrup station indvies. Folketinget vedtager at den faste forbindelse over Storebælt skal etableres. Dan Link-godsrueten mellem Helsingborg-Københavns Frihavn indvies. Verdens længste godsferge »Trekroner« (199 m lang) indsættes på godsrueten.

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**



# Den første bane

## Særskilte Bekjendtgjørelser. Den sjællandske Jernbane



aabnes for Publicum Søndagen d. 27de Juni 1847; og vil der indtil videre afgaa hver Dag fra Kjøbenhavn 3 Train og ligeledes fra Roskilde 3 Train, efter den approberede Driftsplan saaledes:

Fra Roskilde Morg. Kl. 6, Estern. Kl. 1 og Aften Kl. 9  
— Kbhavn. — Kl. 7½, — Kl. 2½, — Kl. 10½.

Paa Mellemstationerne Valby, Glostrup og Hedehusene gjeres Ophold af 3 Minutter, og ved Kjøgeveien 4 Minutter.

Priserne ere beregnede efter de approberede Tarter nemlig i Reglen:

For 1ste Klasse	24	§	pr. Miil,
— 2den do.	18	§	—
— 3die do.	12	§	—

Enhver Reisende har 50 Pd. Passageergods frit; Overvægten betales med 1 § pr. 10 Pd. pr. Miil.

Det Nærmere erfares af de trykte udsørlige Driftsplaner, som ere til Eftersyn paa alle Stationer samt paa Hovedcontoiret, Vesterbro Nr. 2 (Glaciehølm).

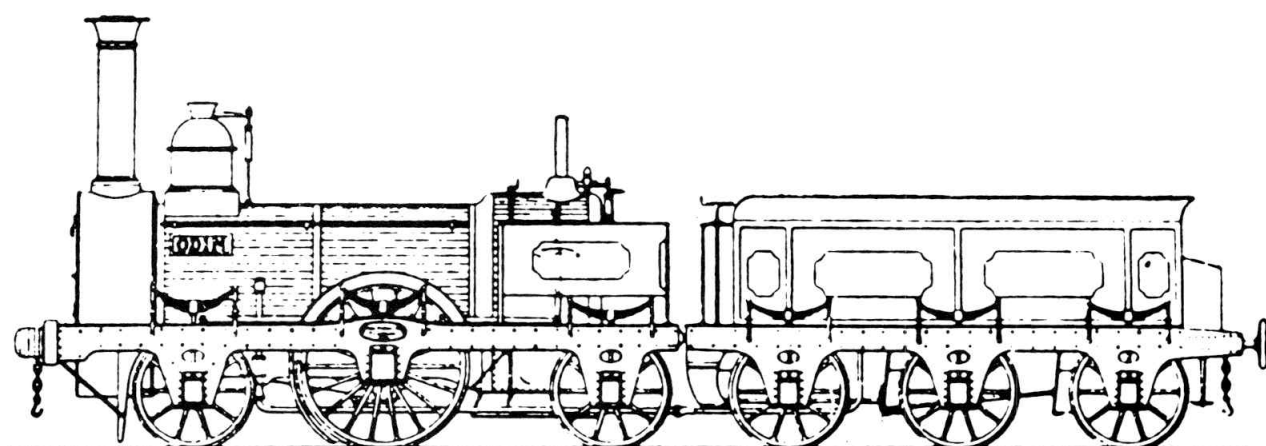
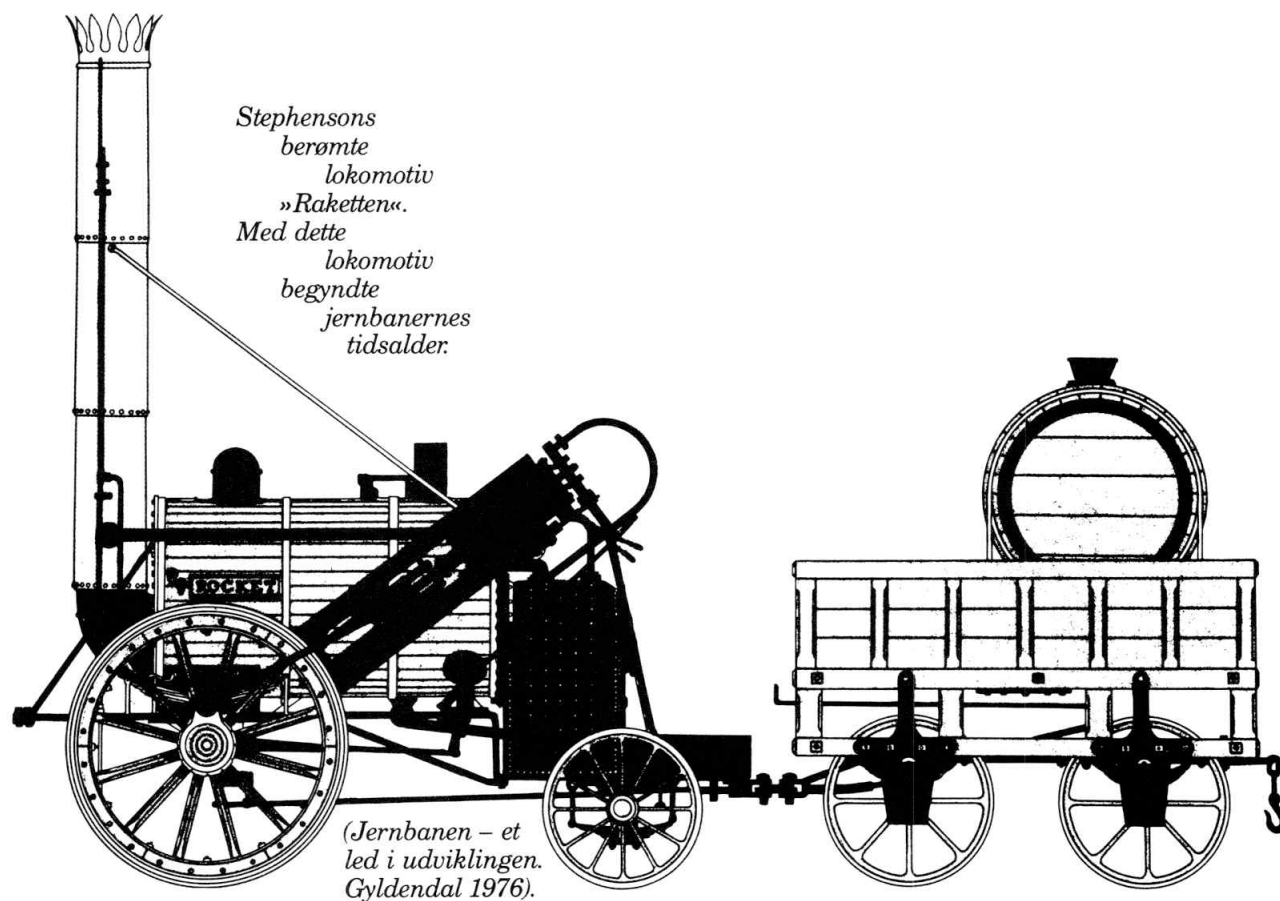
Med hvert Train kan ifkun følge et indstrænket Antal Passagerer, navnlig til Mellemstationerne, og ingen Billetter kunne forud bestilles eller abonneres.

Directionen for den Sjællandske Jernbane den 25de Juni 1847.





# Den første bane



Lokomotivet »Odin«. Lokomotiv nr. 1 hos Det sjællandske Jernbaneselskab og indsat i driften på København-Roskilde banen i 1847.

*(Damplokomotiver. J. Fr. Clausens Forlag 1971).*

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

# Baggrundsmateriale til læreren:

## 3 af statsbanernes kendeste damplokomotiver

*Litra K (1894).*

Første halvdel af 1890'erne blev starten på den store standardisering af Statsbanernes lokomotivpark.

I årene 1894 – 1902 byggede man således 100 K-maskiner til persontogsdriften, og de ret store drivhjul gjorde samtidig K-maskinen velegnet til at fremføre hurtigtog.

Oprindeligt var K-maskinens tophastighed på 100 km/t.

Under 1. Verdenskrig blev K-maskinen bygget om. Den blev forsynet med overheder, ligesom cylindrene blev erstattet af nye med stempelglidere, der var bedre til at gå med overhedet damp.

K-maskinerne gjorde tjeneste næsten overalt i landet. Den sidste K-maskine blev taget ud af drift i 1962, hvor den indtil da havde fungeret som reservelokomotiv i Roskilde. En enkelt K-maskine kom til en privatbane – Odsherreds Jernbane – som i 1968 solgte den til Dansk Jernbane-Klub.

*K-maskinens data:*

Type: Persontogslokomotiv. Tjenestevægt: 69,3 tons.

Vand: 10,3 tons. Kul: 3,5 tons. Kedeltryk: 12 atmosfære. 2 cylindre. Drivhjulsdiameter: 1846 mm og 1866 mm. Max. hastighed: 100 km/t.

*Litra P (1907).*

I mere end 50 år var P-maskinerne dominerende indenfor persontogsdriften. Det var statsbanemaskinchef Otto Busse, der mere end nogen anden stod bag erhvervelsen af de nye maskiner, som blev meget populære blandt lokomotivfolkene.

P-maskinerne fik hurtigt navnet »de højbenede« og var de første danske 4-cylindrede compound-maskiner. Det betyder, at højtryksdampen først arbejdede i de to indvendige cylindre og derefter i de to udvendige. Den størst tilladte hastighed var på 110 km/t, men uofficielt har P-maskinen præsteret helt op til 130 km/t – og trak uden besvær tog på 400 tons med op til 100 km/t.

I årene 1907 – 1910 byggedes ialt 33 P-maskiner, der op til 2. Verdenskrig var næsten ene om hurtigtogskørslen på Sjælland, Fyn og det sydlige Jylland. Den sidste P-maskine var

i 60'erne stationeret i Næstved, og i forbindelse med de danske jernbaners 125 års jubilæum i 1972 blev den hovedrepareret og kørte senere særtog for jernbaneklubber på Sjælland.

*P-maskinens data:*

Type: Eksprestogslokomotiv. Tjenestevægt: 85,1 tons.

Vand: 6 tons. Kul: 21 tons. Kedeltryk: 15 atmosfære. 4 cylindre. Drivhjulsdiameter: 1984 mm. Max. hastighed: 110 km/t.

*Litra R (1912)*

Den udvikling maskinchef Otto Busse havde sat igang med P-maskinerne blev i 1912 fulgt op, da DSB fra Borsig i Berlin fik leveret de to første R-maskiner af en samlet serie på ialt 30 stk.

R-maskinerne var bygget med 2 cylindre men i 1921 konstruerede Borsig en 3-cylindret udgave. Den ændrede R-maskine fik betegnelsen Litra RII og betegnelsen for de 2-cylindrede R-maskiner blev herefter Litra RI (byggeår 1910-1917).

R-maskinerne har i næsten al deres tid været stationeret vest for Storebælt, men i årene 1939 – 1945 var 8 maskiner stationeret på Sjælland.

*R-maskinens data (RII nævnt i parentes):*

Type: Hurtigtogslokomotiv. Tjenestevægt: 120,4 tons (124,4 tons) Vand: 22 tons. Kul: 5 tons.

Drivhjulsdiameter: 1866 mm. Max. hastighed: 100 km/t.

*Kort om litreringssystemet*

Allerede i jernbanens barndom indførtes det såkaldte litreringssystem, der tjener til at klassificere de enkelte trækraft- og vogntyper.

I dag anvender DSB det internationale litreringssystem, der er opdelt i to hovedsystemer:

*Godsvogne har flg. hovedlitra:*

E: Højsidede, åbne godsvogne, alm. type

F: Højsidede, åbne godsvogne, spec. type

G: Lukkede godsvogne, alm. type

H: Lukkede godsvogne, spec. type

I: Lukkede godsvogne, kølevogne

K: Lavsidede, åbne godsvogne, alm. type

L: Lavsidede, åbne godsvogne, spec. type

R: Lavsidede, åbne godsvogne m. bogier

S: Flade, åbne godsvogne, spec. type (for-sænket bund).

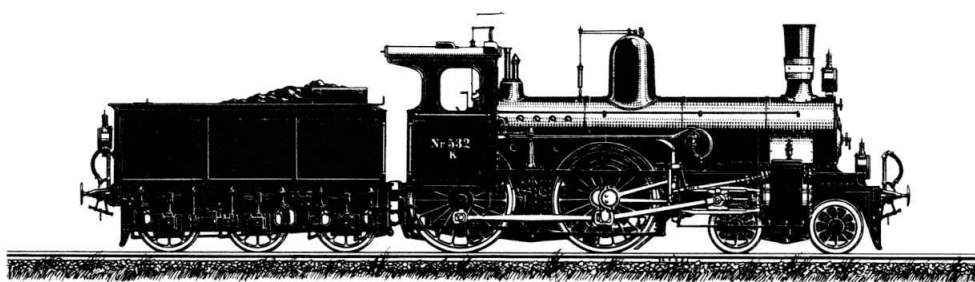
O: Åbne godsvogne (nedklappelige sider, aftagelige støtter).



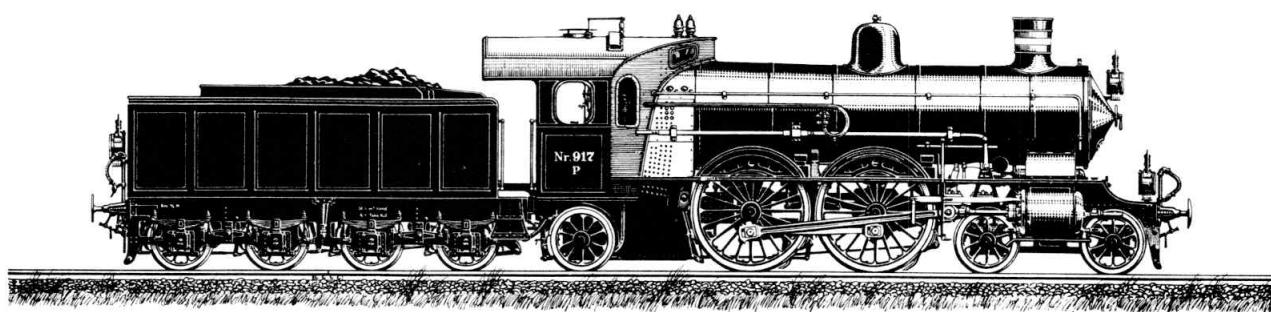
---

# 3 af DSB's kendteste damplokomotiver

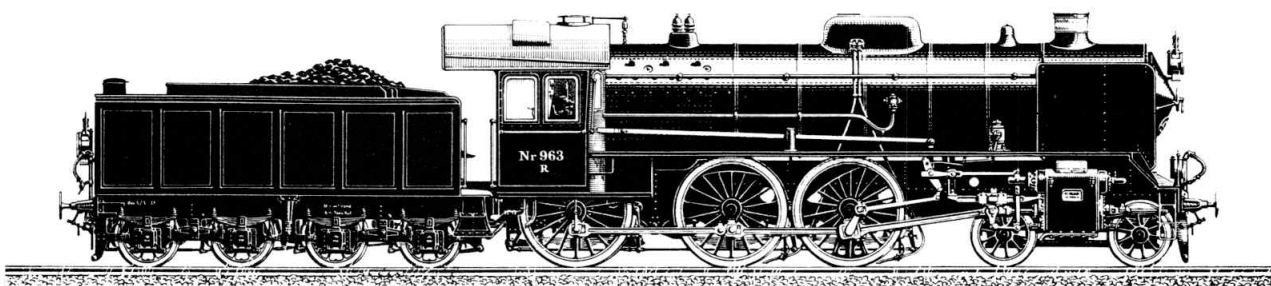
---



*Litra K (1894).*



*Litra P (1907).*



*Litra R (1912)*

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---

---

# Baggrundsmateriale til læreren:

---

*T: Lukkede godsvogne m. forskydeligt tag.*

*U: Særlige vogne, bl.a. tankvogne o.lign.*

*Flg. hovedlitra anvendes for personvogne:*

*Litra A: Personvogn, 1. klasse*

*Litra AB: Personvogn, 1. og 2. klasse*

*Litra B: Personvogn, 2. klasse*

*Litra BD: Personvogn, 2. klasse med rejsegodsafdeling.*

*Litra BR: Personvogn, 2. klasse med restauration.*

*Litra D: Rejsegodsvogn.*

*Litra DP: Rejsegodsvogn med postafd.*

*Litra P: Postvogn.*

*Foruden ovennævnte litrabetegnelser anvendes en lang række underlitreringssystemer, der endnu nøjere kan klassificere materiellet.*

*Som eksempel kan gives, at en personvogn med litra ABhl er en personvogn, 2. klasse (AB) med harmonikaovergang (h) og styreledninger (l).*

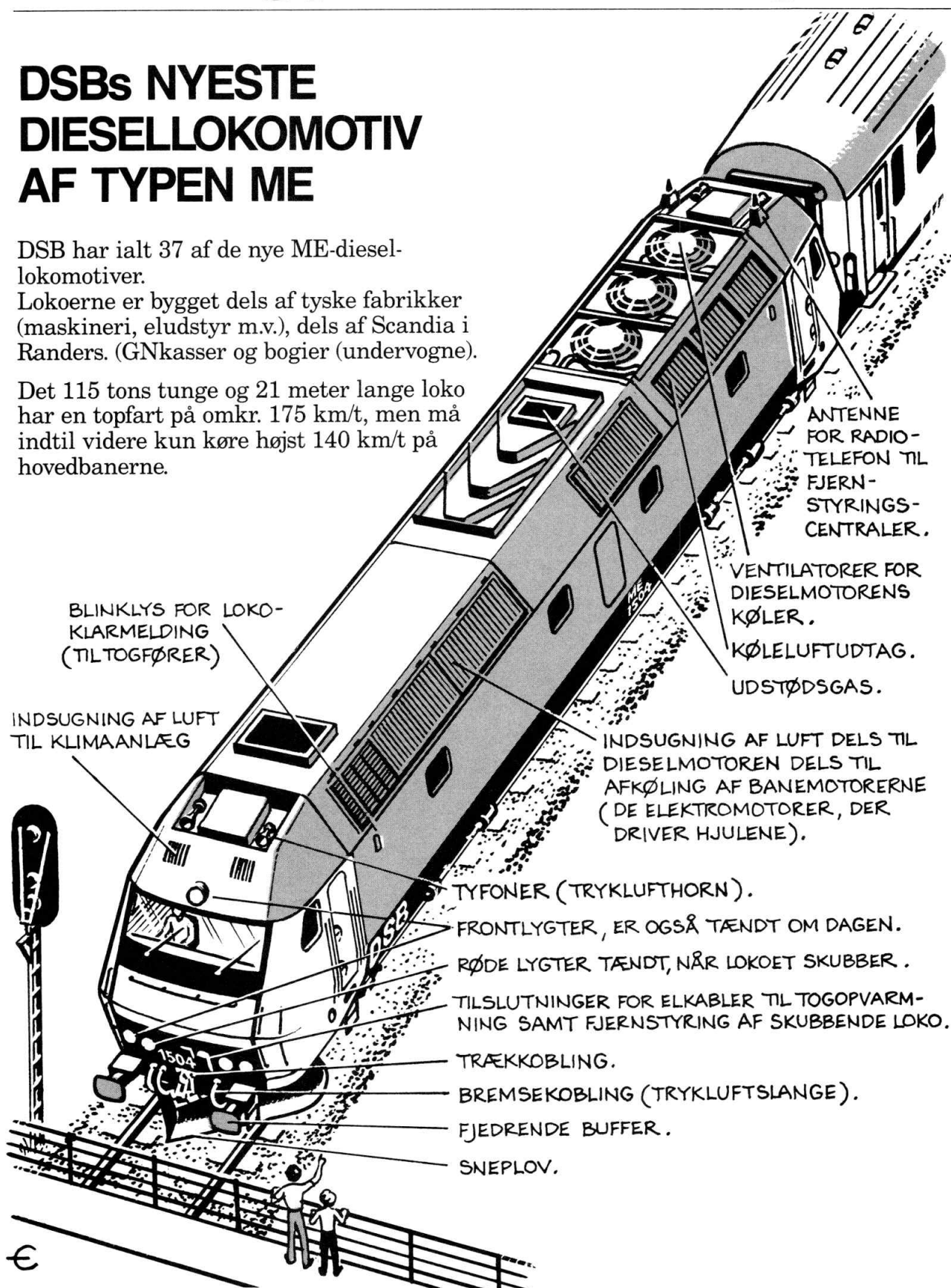
# Togparken i dag

## DSBs NYESTE DIESELLOKOMOTIV AF TYPEN ME

DSB har ialt 37 af de nye ME-diesel-lokomotiver.

Lokoerne er bygget dels af tyske fabrikker (maskineri, eludstyr m.v.), dels af Scandia i Randers. (GNkasser og bogier (undervogne).

Det 115 tons tunge og 21 meter lange loko har en topfart på omkr. 175 km/t, men må indtil videre kun køre højst 140 km/t på hovedbanerne.

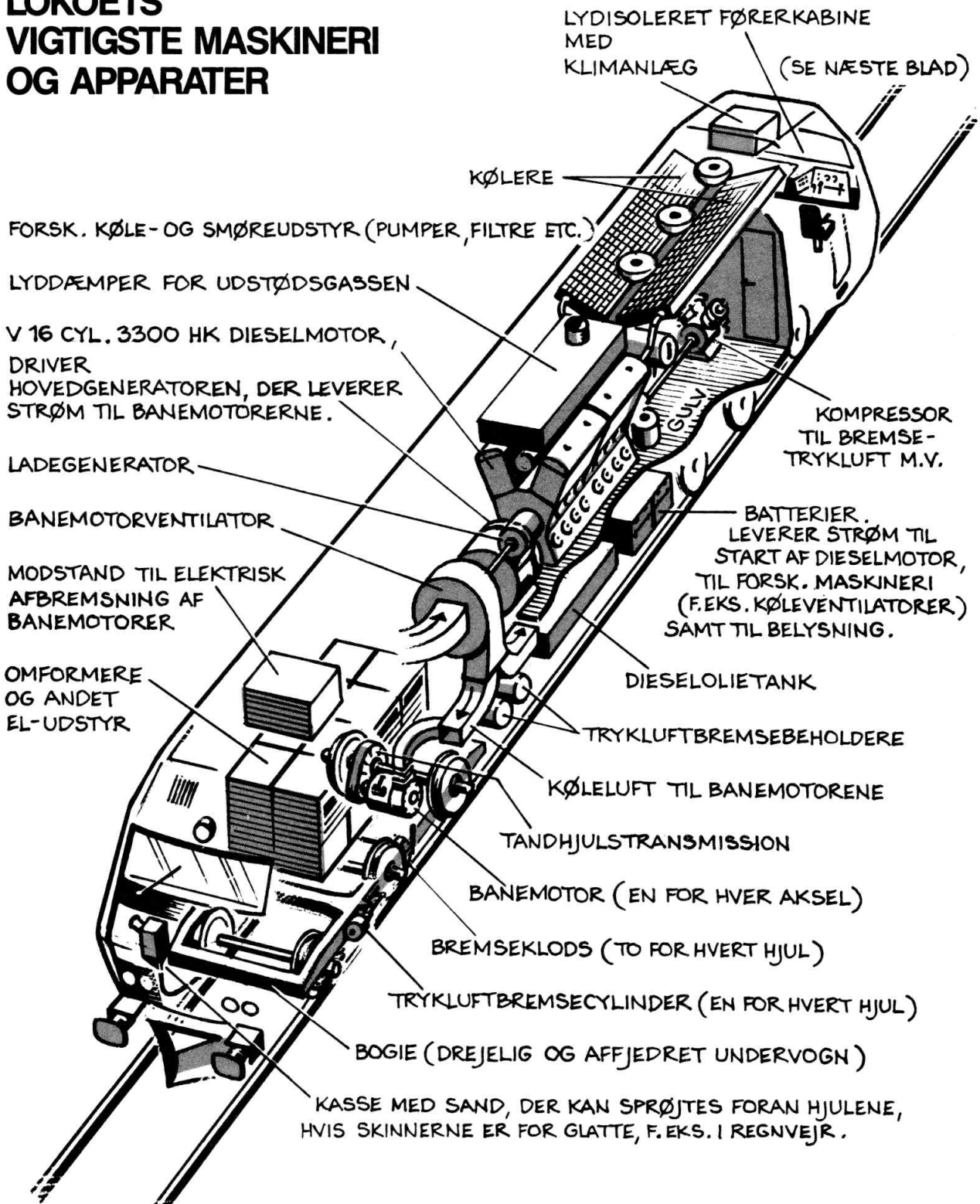


Til fri kopiering - DSB Skoleservice





# LOKOETS VIGTIGSTE MASKINERI OG APPARATER



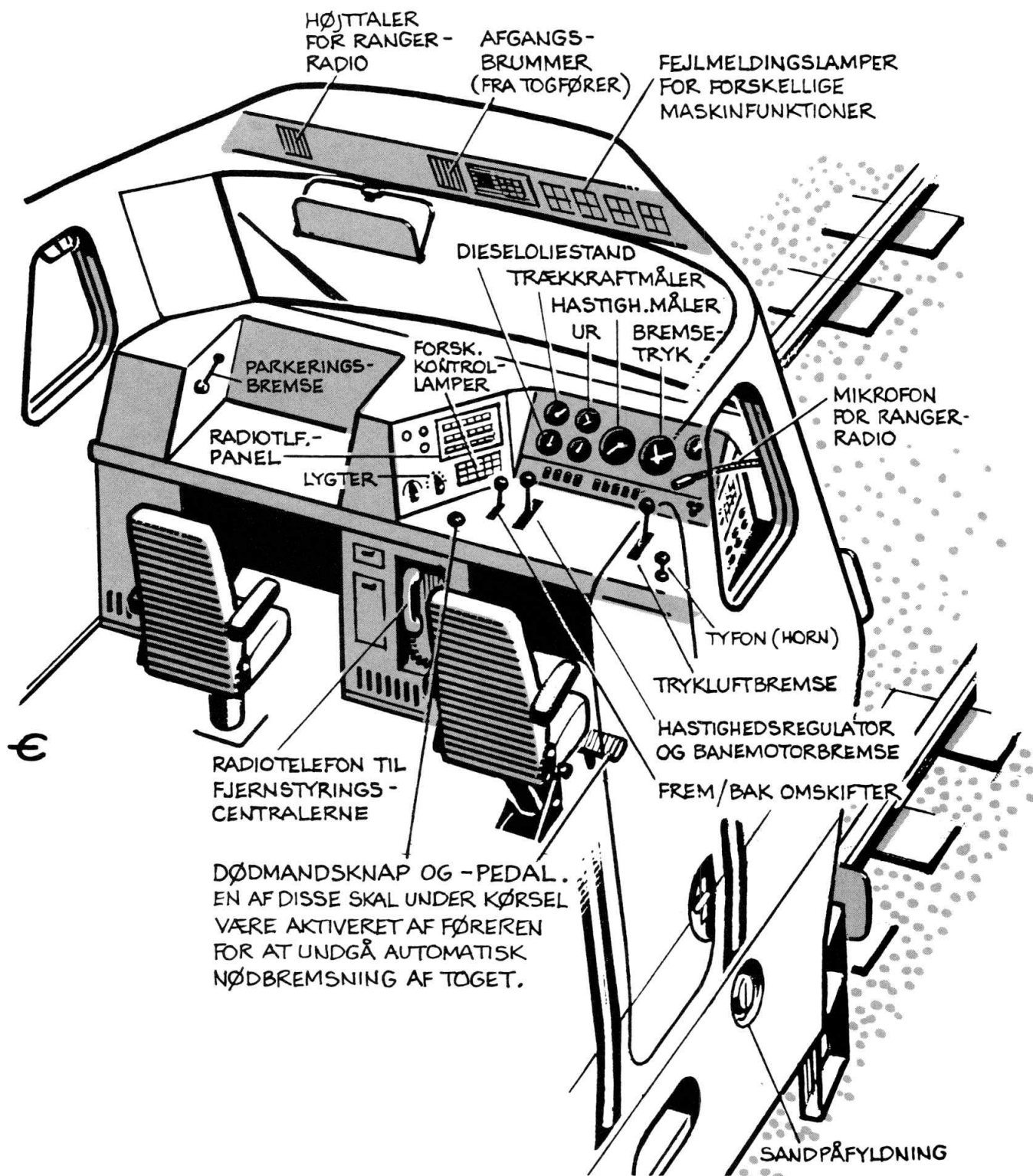
Til fri kopiering - DSB Skoleservice





# Togenes indretning

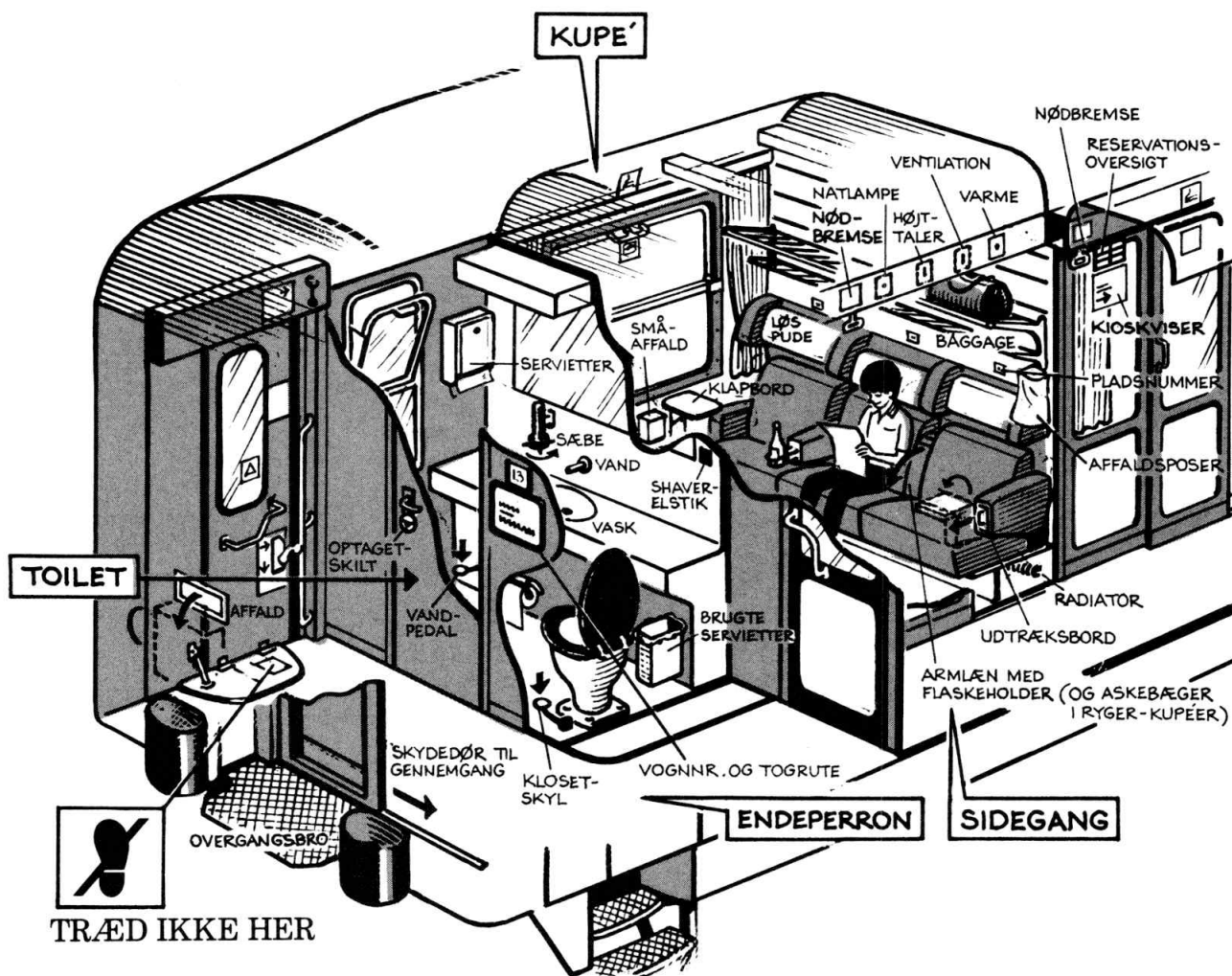
SÅDAN ER LOKOFØRERENS ARBEJDSPLADS INDRETTET



Til fri kopiering - DSB Skoleservice



# Personvognen



## BILLEDSYMBOLER



RYGERE



IKKE RYGERE



STILLEKUPE



IKKE  
DRIKKEVAND



KAST IKKE  
AFFALD UD!



TIL AFFALD

Til fri kopiering - DSB Skoleservice





# DSBs PERSONVOGNE TIL INTERCITYTOG

BYGGET AF VOGNFABRIKKEN SCANDIA I RANDERS

LITRA A, 1. KL.  
IALT 8 KUPÉER  
A' 6 PLADSER.

LITRA B, 2. KL.  
IALT 10 KUPÉER  
A' 6 PLADSER.

1. KL. ANGIVES  
MED ET 1-TAL  
VED INDGANGEN  
SAMT EN GUL STRIBE  
OVER VINDUERNE.

GUL LAMPE, SOM  
LYSER NÅR DØRENE  
ER ÅBNE.

VOGN NR.  
RUTESKILT

SPOR NR.  
PERRONAFSNIT

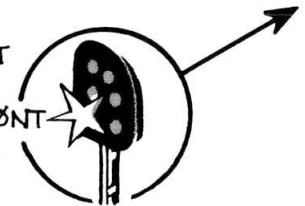
FORSK. TEKNISKE  
OPLYSNINGER OM  
VOGNET TIL BRUG  
FOR JERNBANE-  
PERSONALET.

TOGENES AFGANGS-  
OG ANKOMSTTIDER

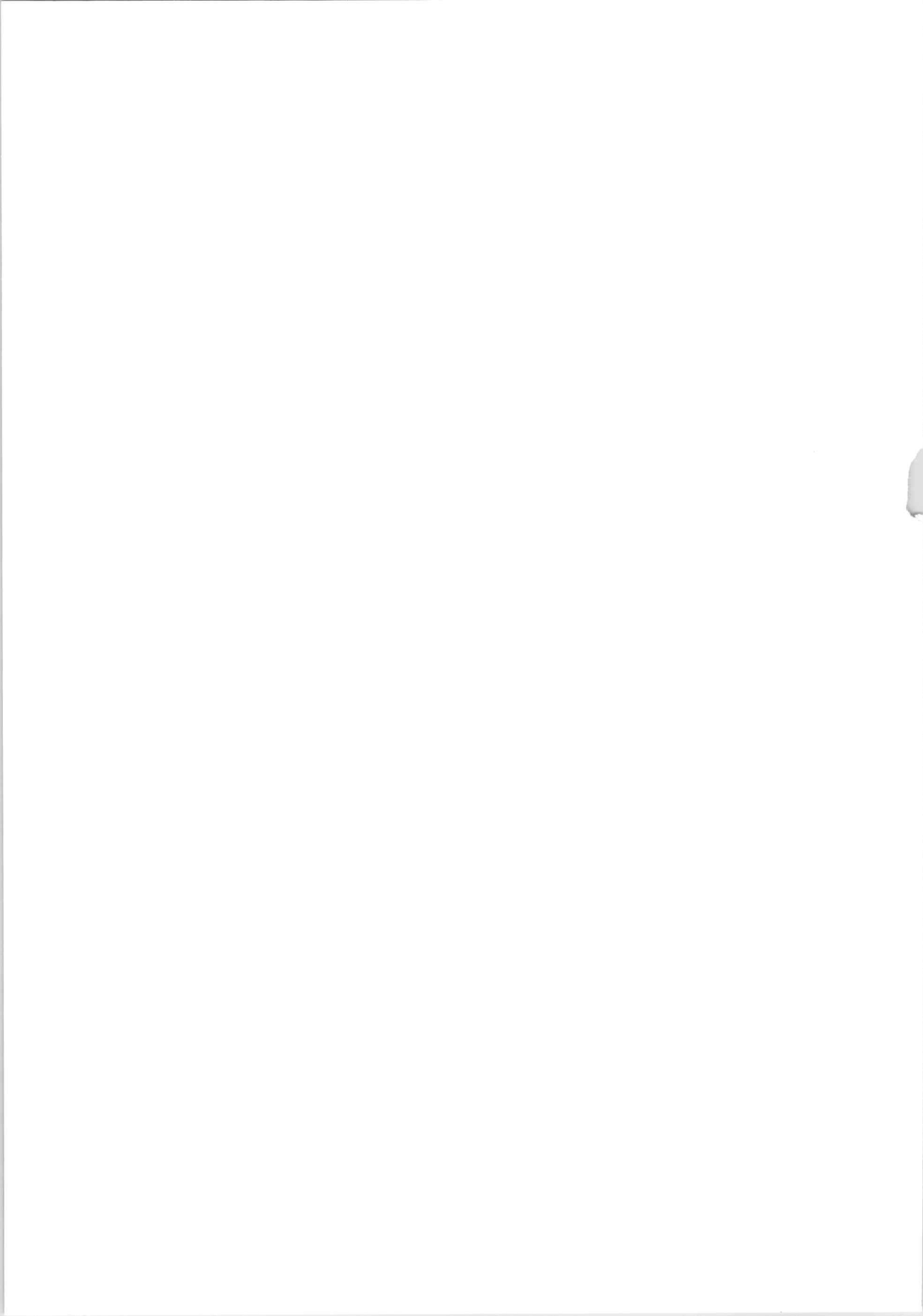
OVERSIGT OVER IC-TOGENES  
VOGNOPRANGERING VED PERRONEN.

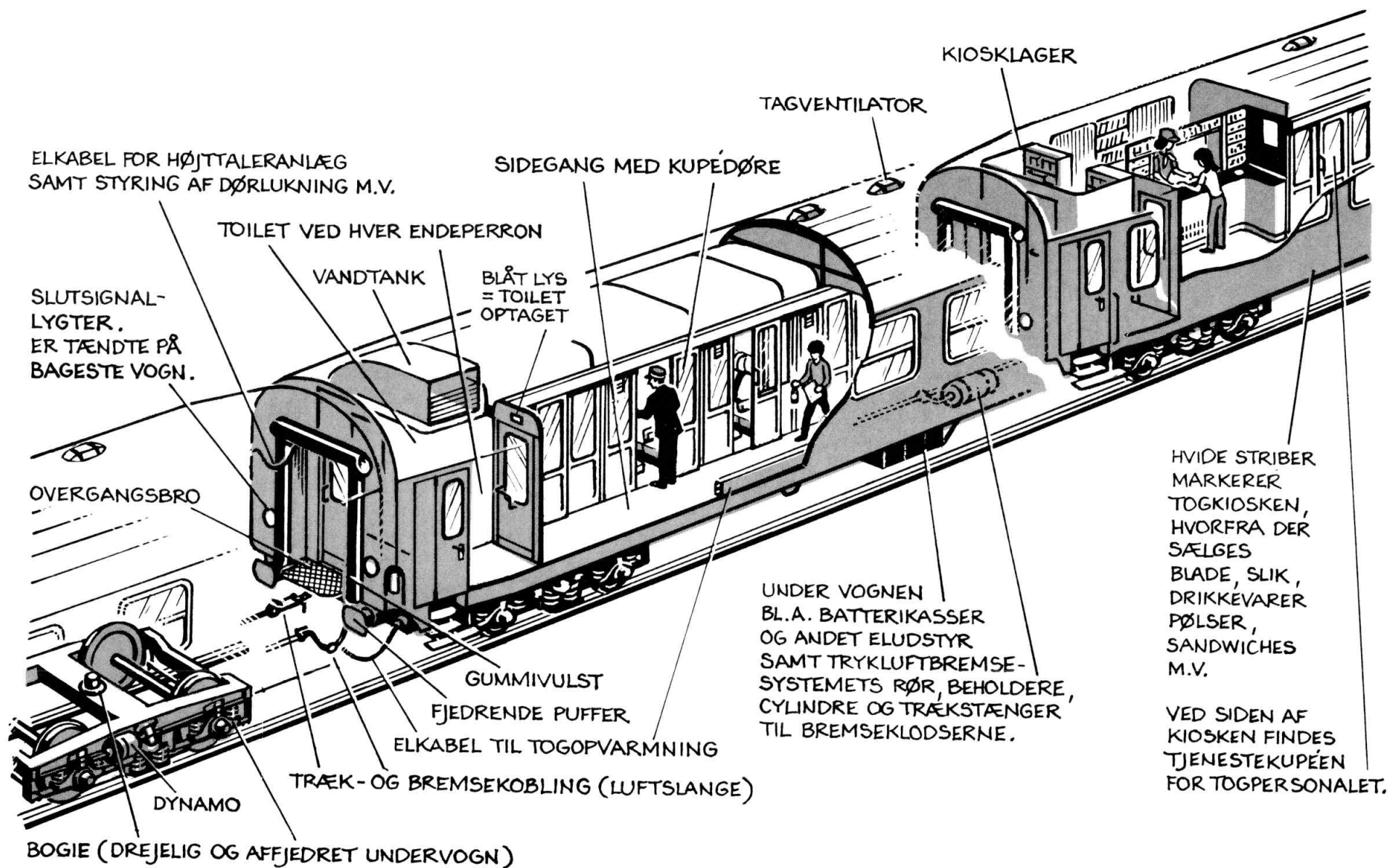
GIV AGT PÅ TRILLEFLØJTEN!  
UMIDDELBART EFTER AFGANGSSIGNALET  
HAR LYDT, SMÆKKER DØRENE  
AUTOMATISK I, HVOREFTER DET BÅDE ER  
STRENGT FORBUDT OG LIVSFARLIGT AT  
SPRINGE PÅ TOGET.

NÅR UDKØRSELSSIGNALET  
FOR ENDEN AF PERRONEN  
BEGYNDER AT BLINKE GRØNT  
ER DER KUN KORT TID TIL  
TOGETS AFGANG.



Til fri kopiering - DSB Skoleservice





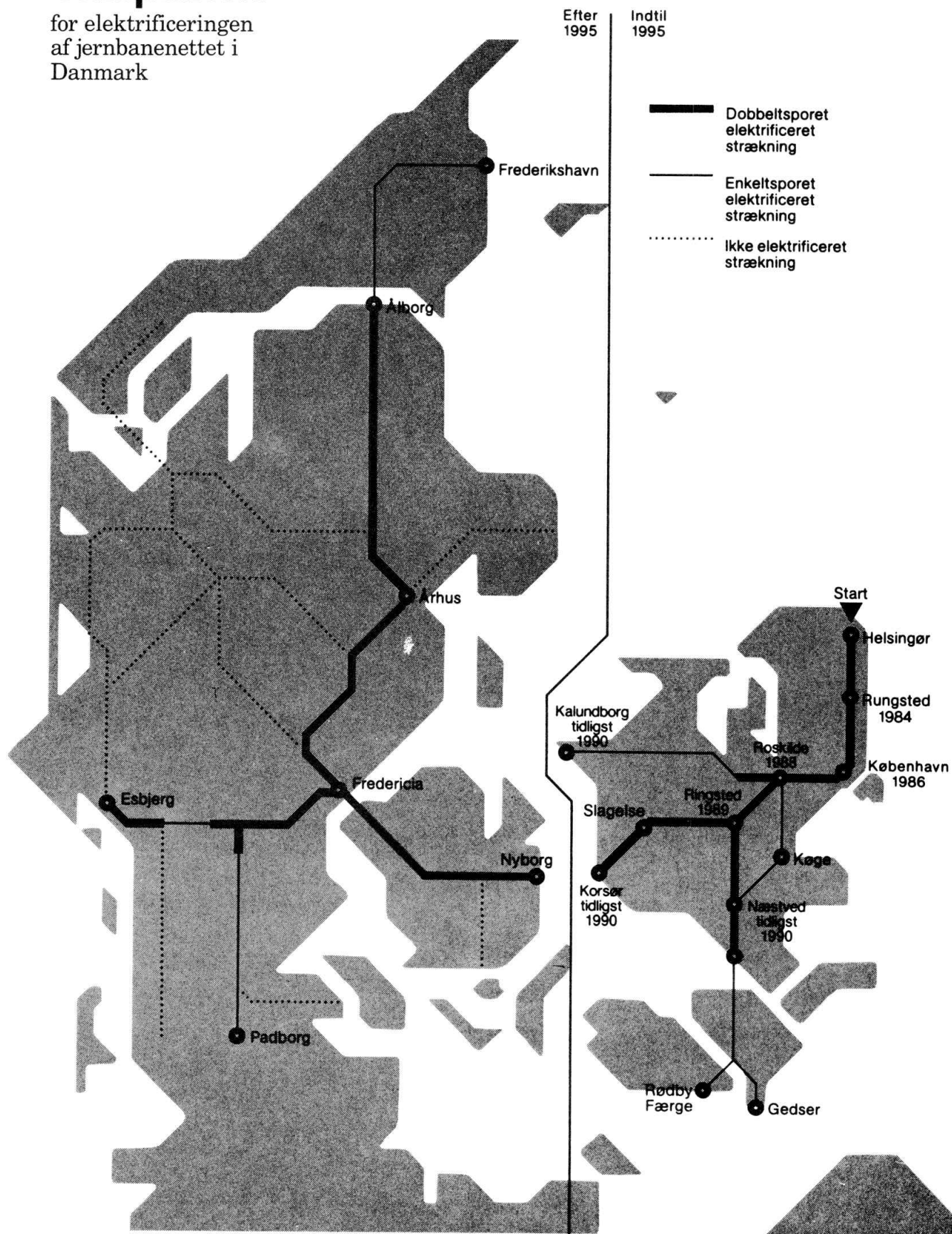
**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**





# Tidsplanen

for elektrificeringen  
af jernbanenettet i  
Danmark



Til fri kopiering - DSB Skoleservice





---

# Baggrundsmateriale til læreren:

---

## IC/3 - Fremtidens tog

Selvom DSB i de kommende årtier vil elektrificere store dele af det danske jernbaneanet, introduceres i 1988 alligevel et nyt dieseltog IC/3, som der stilles store forventninger til.

Siden 1975 har planlægningen af nyt materiel til fjerntrafikken været i gang. Oprindeligt gik DSB ind for fortsat at betjene sig af lokomotivtrukne tog, men i 1983 pegede en undersøgelse på, at DSB kunne opnå væsentlige rejsetidsforbedringer med togsæt – forbedringer som ikke kunne opnås med lokomotivtrukne tog.

Det blev starten på IC/3, som mere end noget andet tog er tilpasset den danske form for jernbanetrafik også på trods af den planlagte elektrificering.

Ifølge planerne vil nemlig kun strækningen København-Korsør blive elektrificeret i 1980'erne, og desuden er en del af de strækninger i Jylland, hvor IC/3 tænkes sat ind, ikke med i planerne for elektrificeringen.

IC/3 togene kommer til at bestå af to motorvogne og en mellemvogn. Hvert togsæt får plads til 145 passagerer, der vil kunne transporteres fra København til Århus på fire timer. Det er 56 minutter hurtigere end med de nuværende IC-toge. Når den faste forbindelse over Storebælt står klar i 1993 vil yderligere 1 time blive skåret af rejsetiden.

### **23 togsæt leveres i 1988-89.**

De første 23 IC/3 togsæt skal bygges af Scandia-Randers og Duewag. Den samlede ordre er på næsten 410 millioner kroner, og det er i leveringskontrakten aftalt, at mindst 75% af arbejdstimerne og 59% af prisen tilføres dansk produktion.

Nøjagtig hvor mange IC/3 togsæt, DSB vil få brug for i de kommende år, ligger ikke helt fast.

Scandia-Randers og Duewag har givet tilbud på ialt 80 togsæt, men DSB vil først tage stilling til supplerende ordrer, når der er indhøstet erfaringer med de første fem togsæt af den aftalte serie på 23.



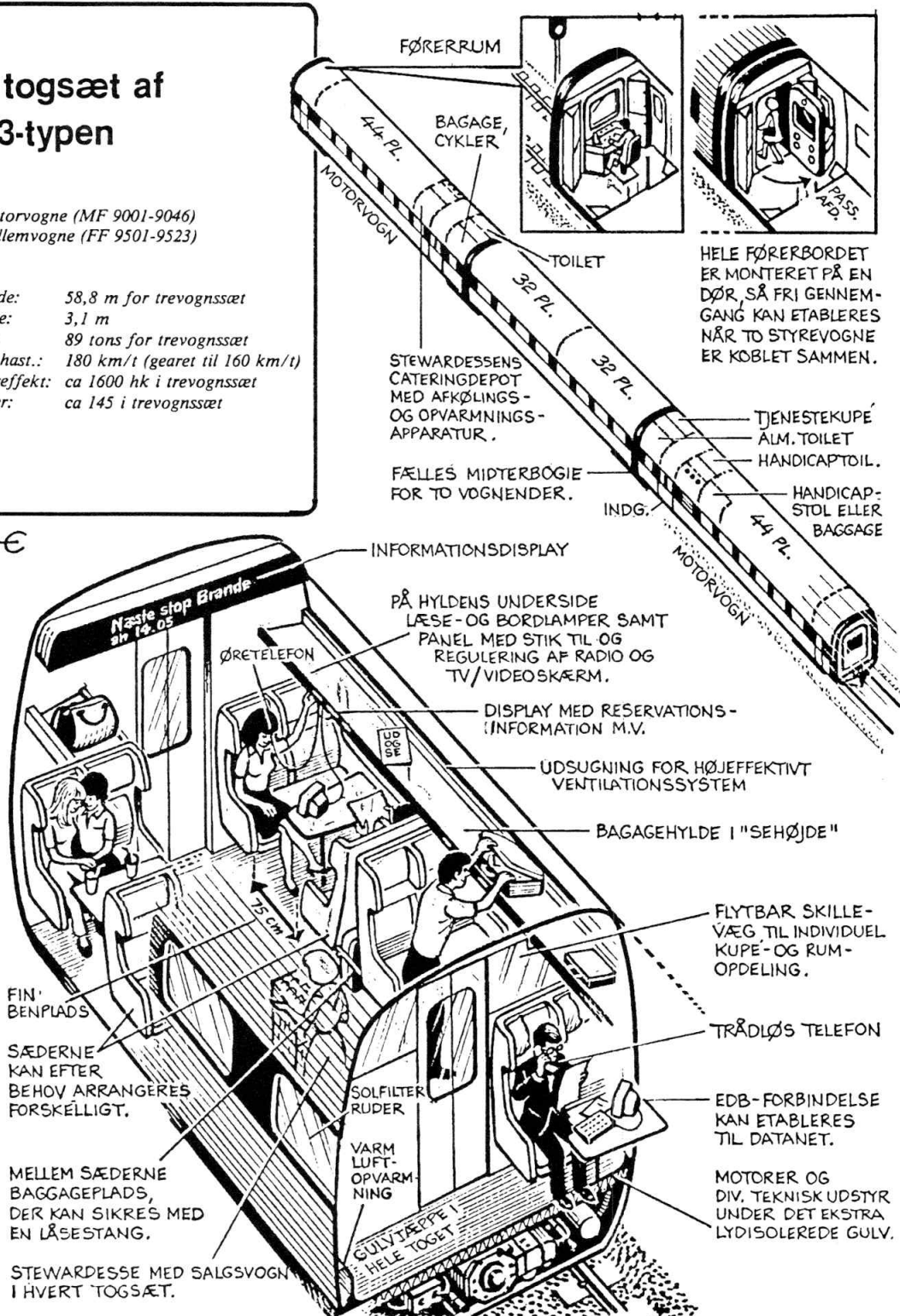
# IC/3 - fremtidens tog

## 23 togsæt af IC/3-typen

46 motorvogne (MF 9001-9046)  
23 mellemvogne (FF 9501-9523)

Længde: 58,8 m for trevognssæt  
Bredde: 3,1 m  
Vægt: 89 tons for trevognssæt  
Maks hast.: 180 km/t (gearet til 160 km/t)  
Motoreffekt: ca 1600 hk i trevognssæt  
Pladser: ca 145 i trevognssæt

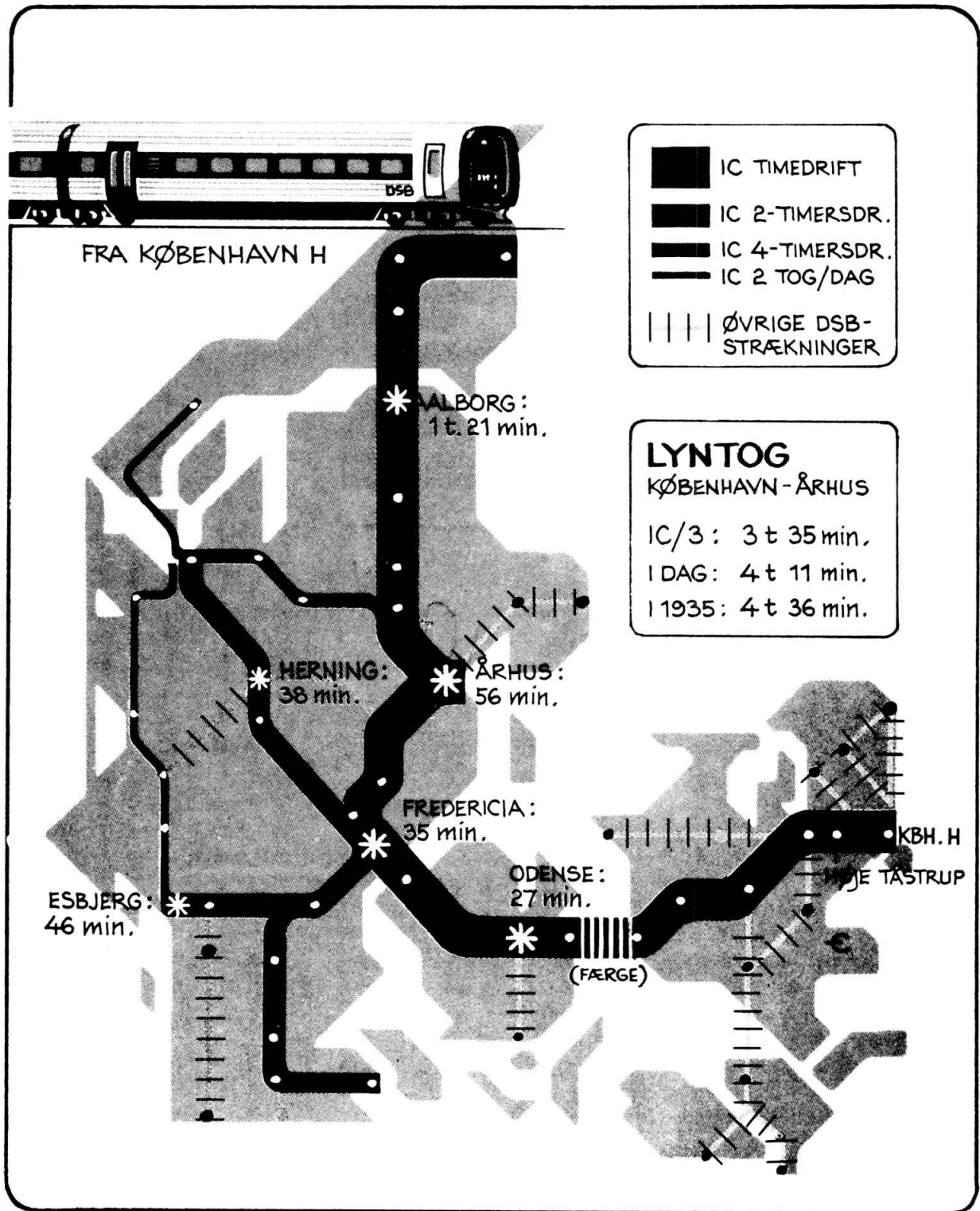
€



Til fri kopiering - DSB Skoleservice



# REJSETIDSGEVINSTER MED IC/3-TOG



Til fri kopiering - DSB Skoleservice



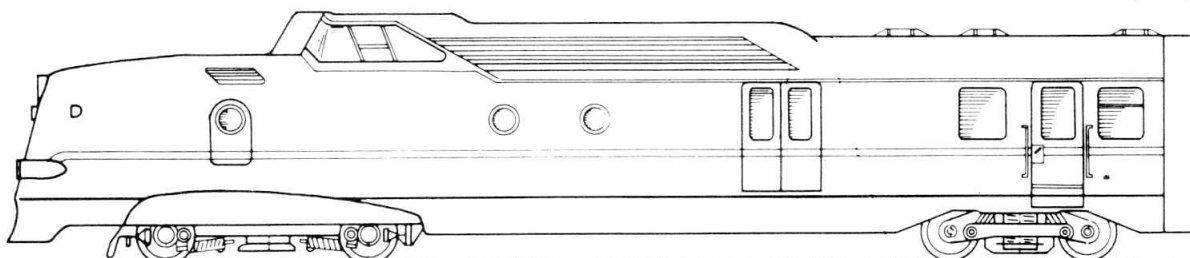


---

# Andre lokomotiver og motortog, du kan se i dag

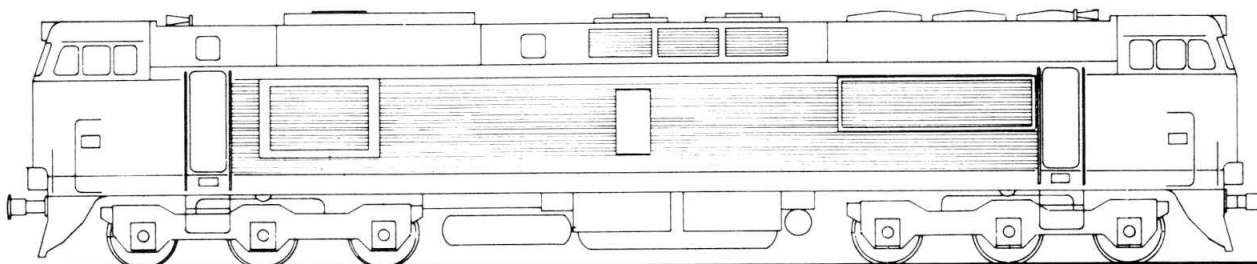
---

Lyntog



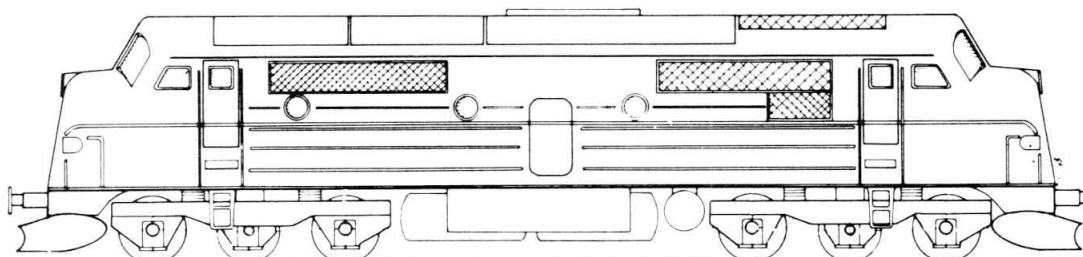
DSB har 11 lyntog

MZ Diesel-elektrisk lokomotiv



DSB har 61 MZ'ere

MX Diesel-elektrisk lokomotiv



DSB har 45 MX'ere

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---

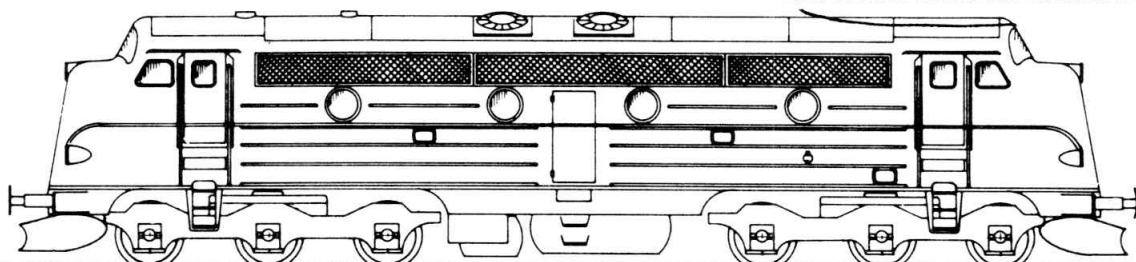


---

# Andre lokomotiver og motortog, du kan se i dag

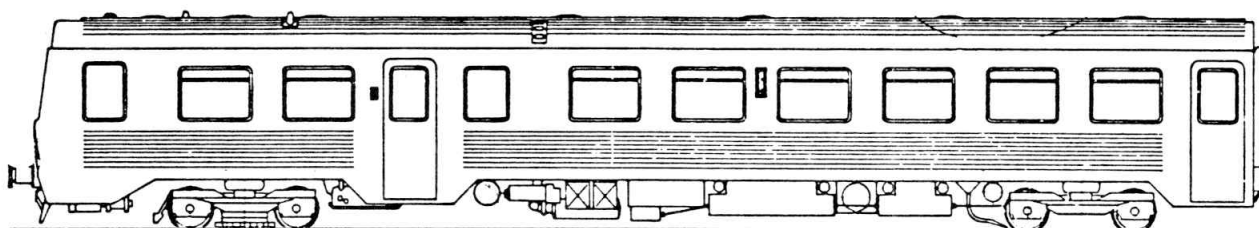
---

MY Diesel-elektrisk lokomotiv



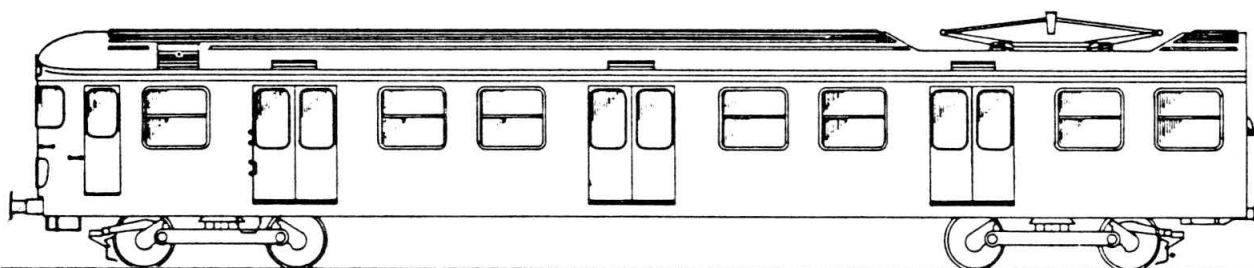
DSB har 54 MY'ere

MR Motortog (regionaltog)



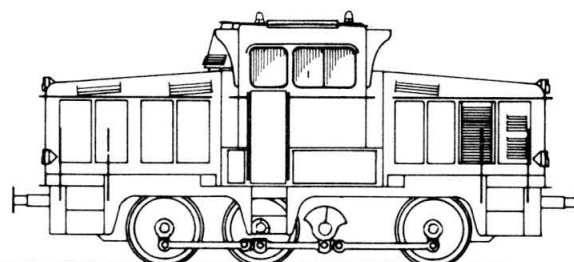
DSB har 97 MR-tog

S-tog



DSB har 560 S-togsvogne

MH Diesel-hydraulisk lokomotiv (rangerlokomotiv)



DSB har 122 MH'ere

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---

---

# Baggrundsmateriale til læreren:

---

*Når man kigger ud af vinduet under togrejsen, vil man se mange forskellige signaler ved jernbanesporet. Her forklarer vi lidt om, hvad de betyder:*

## **Fjernstyringscentral**

*Der er 5 fjernstyringscentraler på Sjælland, 1 på Fyn og 9 i Jylland.*

*Disse centraler styrer signalerne langs jernbanesporene.*

## **Sporskifte**

*Der, hvor to spor krydser hinanden, er der et sporskifte.*

*Sporskiftet indstilles fra fjernstyringscentralen og sørger for, at toget kører videre på det rigtige spor.*



# De oftest benyttede togsignaler ved DSB

Når du kigger ud af vinduet under togrejsen, vil du se mange forskellige signaler ved jernbanesporet. Her forklarer vi lidt om, hvad de betyder:

## Fjernstyringscentral

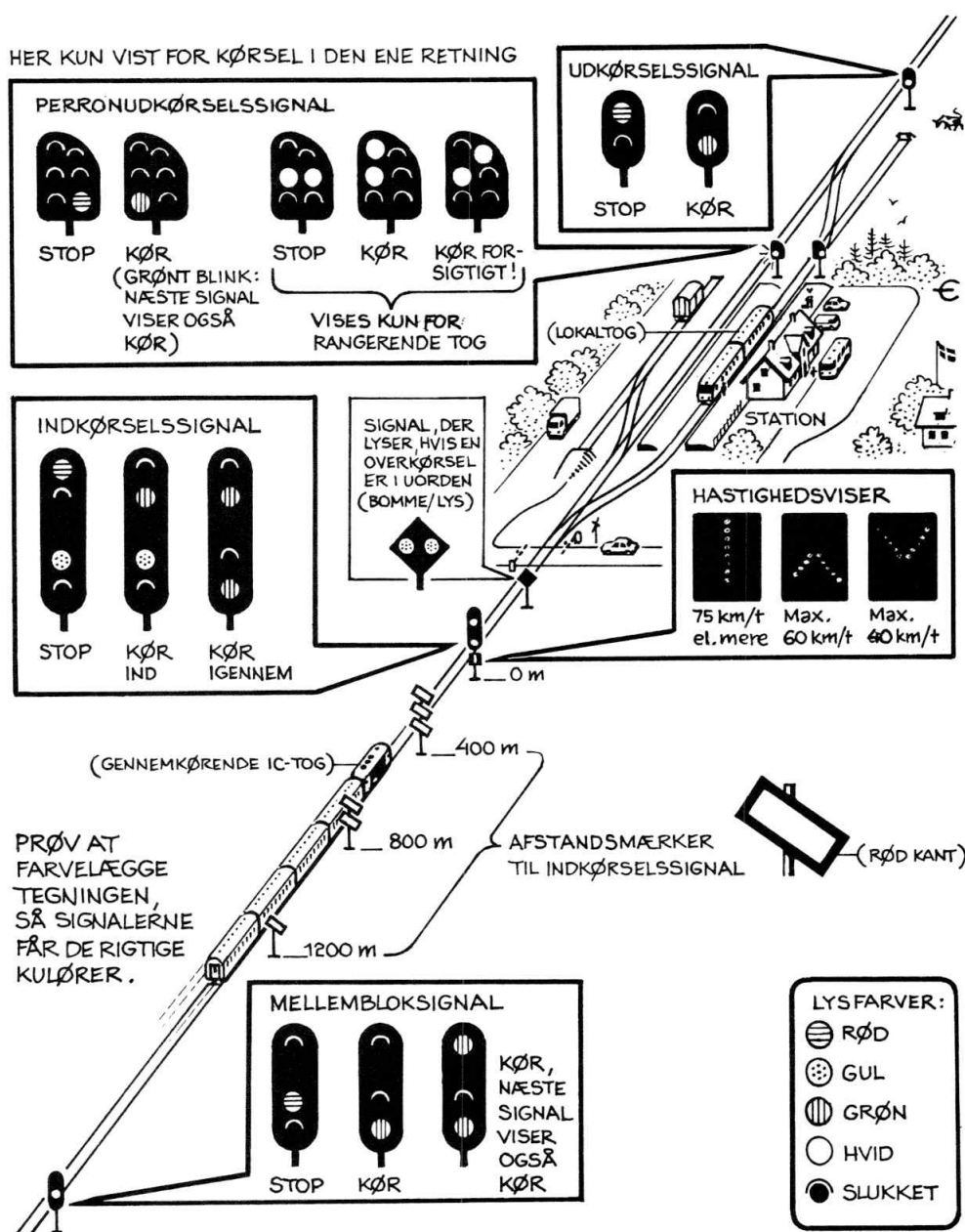
Der er 5 fjernstyringscentraler på Sjælland, 1 på Fyn og 9 i Jylland.

Disse centraler styrer signalerne langs jernbanesporene.

## Sporskifte

Der, hvor to spor krydser hinanden, er der et sporskifte.

Sporskiftet indstilles fra fjernstyringscentralen og sørger for, at toget kører videre på det rigtige spor.



Til fri kopiering - DSB Skoleservice

---

# Baggrundsmateriale til læreren:

---

## Centre for transport og service

*DSB's stationer har en dobbelt funktion. Dels er de et led i afviklingen af toggangen, dels rummer de en række faciliteter som kiosker, butikker, restauranter, kvikbarer og meget andet.*

*Til et stationsanlæg hører en række bygninger af vidt forskellig art. Nogle af dem er knyttet til passager- og godstrafikken, andre til DSB's tekniske tjenester, men mest iøjnefaldende er som regel selve stationsbygningen, hvis placering tidligere var bestemmende for byudviklingen.*

*DSB har gennem de senere år foretaget en lang række ændringer af de traditionelle stationer. Man har således ved etablering af trafikterminaler, der sikrer en særlig tæt koordinering mellem de enkelte transportmidler.*

## Nye mål for stationerne

*Mange af vore stationer stammer fra de første årtier i jernbanens historie og har vanskeligheder med at tilpasse sig tidens krav. Disse stationer bliver nu moderniseret, mens der i nye stationsanlæg skal skabes størst mulig fleksibilitet, så man bedre kan ændre til nye tiders behov.*

## Høje Tåstrup – et anlæg til 250 mio kr.

*Et fornemt eksempel på de tanker, som DSB har om fremtidens stationer, kan man opleve på Høje Tåstrup station, der blev indviet i 1986. Det imponerende stationsprojekt har alle tænkelige faciliteter, og ligesom i »gamle dage« har placeringen af stationen medført, at et nyt bysamfund vokser op omkring stationsbygningerne.*

*Indtil 1988 vil Høje Tåstrup kun få overvejende lokal betydning, fordi den alene betjenes af S-tog og regionaltog, men siden vil også fjerntogene standse i Høje Tåstrup. Der bliver hermed tale om en klar aflastning for Københavns Hovedbanegård, samtidig med at mange togpassagere herved vil få kortere transporttid.*

*Der er således mange spændende perspektiver for den videre udvikling af den kollektive trafik som følge af det nye stationsanlæg i Høje Tåstrup.*

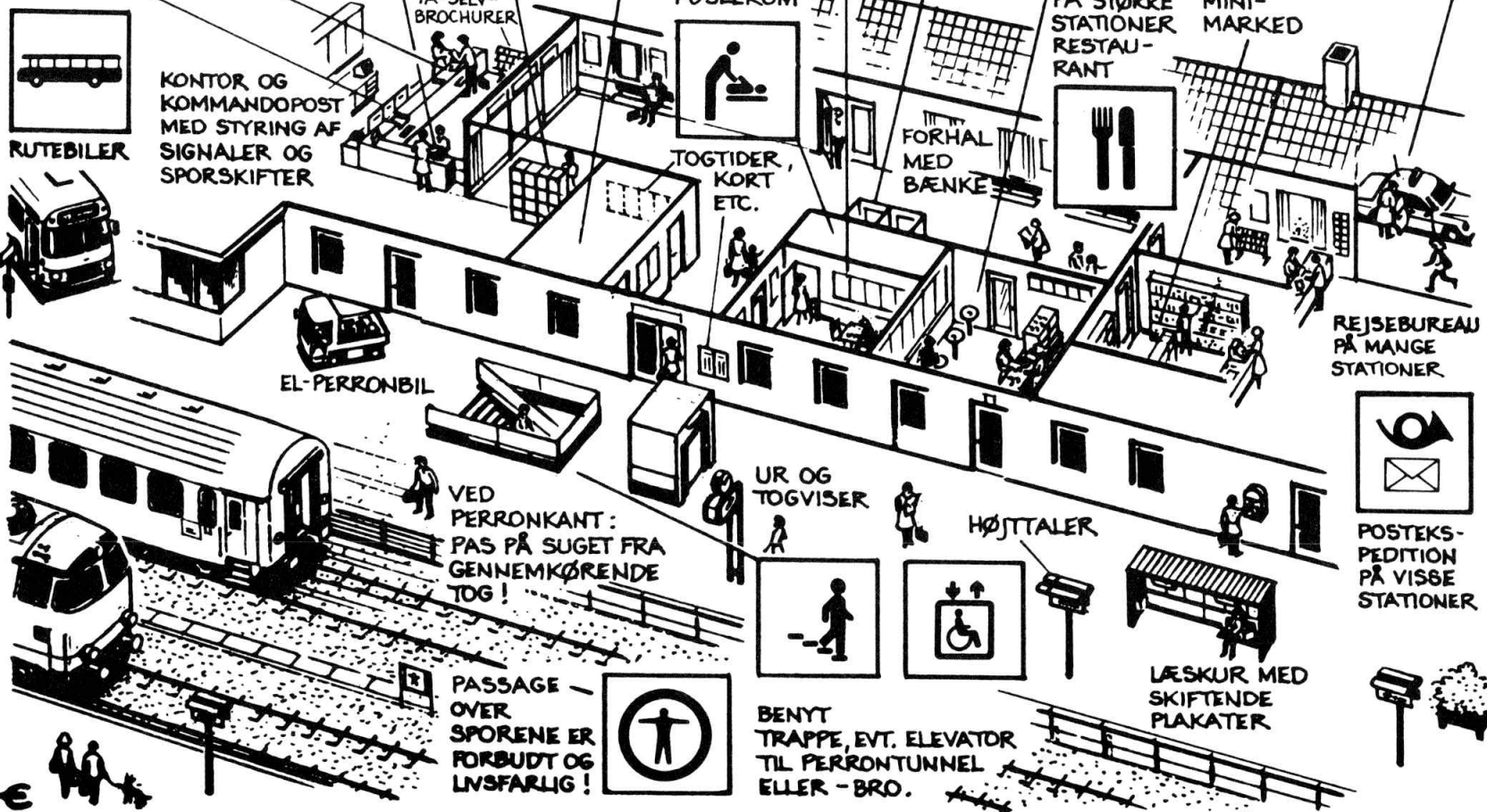




PIKTOGRAMMER (BILLEDSYMBOLER) INFORMERER



BILLET- OG KORTSALG    INFORMATION    BAGAGEEKS-PEDITION    BAGAGE- BOKSE    TOILETTER    VENTESAL EVT. MED PUSLERUM    MØNT- TELEFON    KVIKBAR ELLER PÅ STØRRE STATIONER RESTAU- RANT    KIOSK ELLER MINI- MARKED    TAXI- HOLDEPLADS





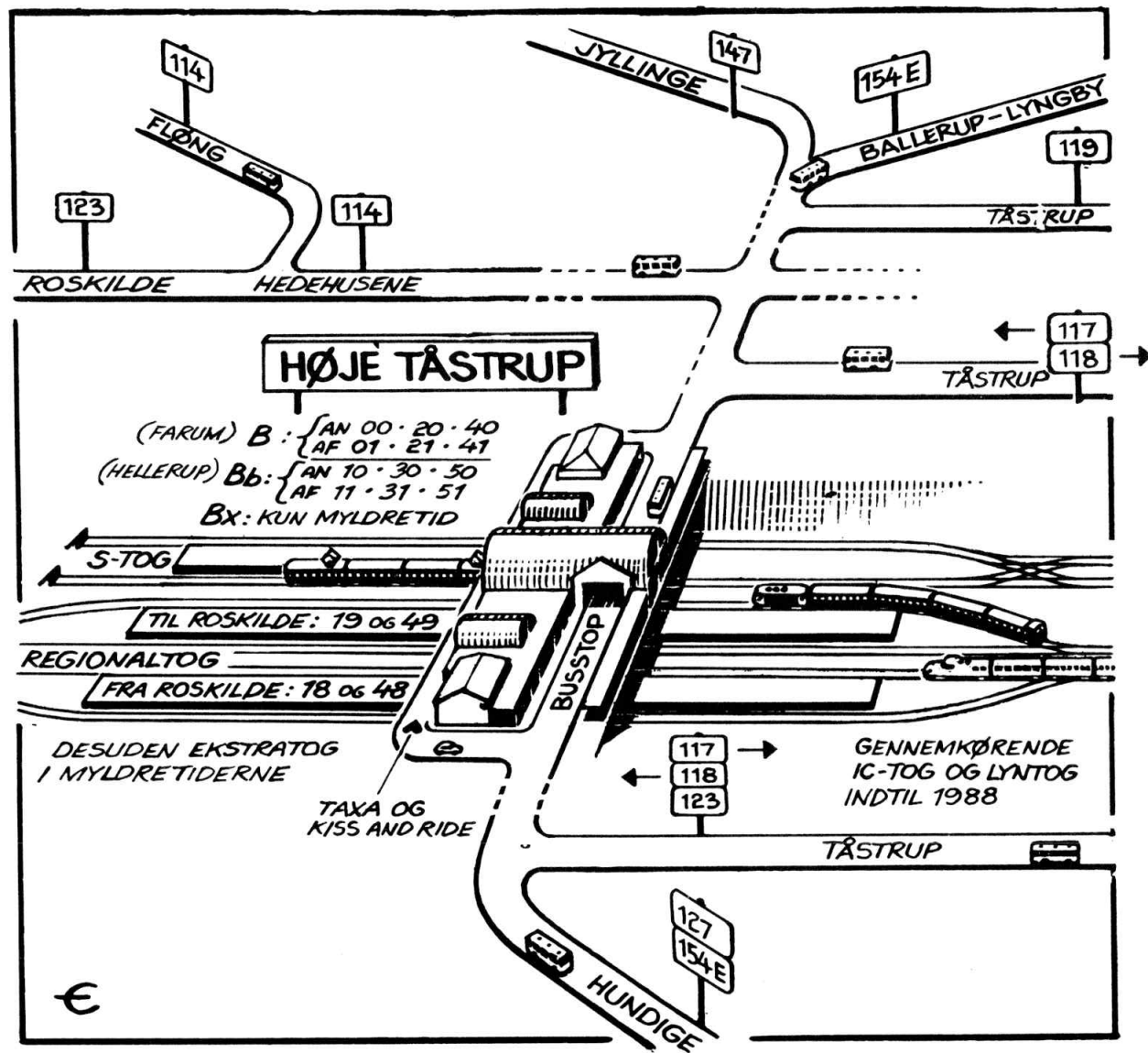




# Høje Tåstrup

med de store linier

Oversigt over S-tog, de faste regional-tog og en række buslinier med tilknytning til den nye station. Blandt dem er en nyoprettet ekspresbuslinie, der giver hurtig forbindelse mellem Høje Tåstrup og Ballerup/Lyngby på den ene side og Hundige på den anden side. (Tegning: Erling Nederland).



Til fri kopiering - DSB Skoleservice

# Baggrundsmateriale til læreren:

## Gods på skinner

Det har været – og er stadig – jernbanernes styrke at transportere større godsmængder over længere afstande. Med lokomotiver, der kan trække op til 2000 tons, står man godt rustet i konkurrencen. En væsentlig del af godstrafikken afvikles om natten, så godset kan være fremme hos kunderne næste dag.

Over halvdelen af DSB's godstransporter falder ind under den internationale trafik, og her har ikke mindst DanLink-projektet haft stor betydning for effektiviteten og hurtigheden i godstransporterne på ruten Sverige-Danmark-Vesttyskland.

I den indenlandske godstrafik over land har DSB en andel på 40% af markedet, når det gælder afstande over 150 km.

Godstransporter opdeles i vognladnings-gods (hellaster) og stykgods (dellaster). Ved førstnævnte forstår man en godsmængde, der kan fylde mindst en godsvogn eller container til samme modtager. Stykgods er mindre sendinger, samlet i én godsvogn, fra flere afsendere til forskellige modtagere.

## Lige til døren

Oprikelig transporterede DSB kun godset fra station til station – og sådan gør man også stadig – men i de senere år har »dør-til-dør-transport« vundet mere og mere frem.

Dør-til-dør-transporten for stykgods og bænepakker er baseret på jernbanekørsel mellem en række knudepunkter, hvorfra godset så køres ud med lastbiler.

Knudepunkterne i DSB's godstransportsystem kaldes »godsterminaler« og er forsynet med pakhuse. DSB har selv omkring 250 lastbiler, men der samarbejdes i stor udstrækning med private vognmænd.

## I samarbejde med private

Også på andre områder inden for transport samarbejder DSB med private virksomheder. Det har ført til dannelsen af to nye aktieselskaber. I A/S Danfragt samarbejder DSB med A/S Renovadan og Sviters Bjergrings-Entreprise. I fællesskab har man her udviklet en hel ny transporttype – dantaineren – som kan udnytte alle muligheder i den kombinerede trafik. Dantaineren kan således benyttes på jernbanevogne, på lastbiler og på pramme.

I A/S KombiDan er DSB gået i samarbej-

de med Danske Vognmænd og Dansk Speditørforening. Her gælder samarbejdet »huckepack« – trailere, der med hjul og det hele kan flyttes fra lastbil til jernbanevogn. Også omkring veksellad, hvilket vil sige hele lastbillad, der både kan transporteres med bil og jernbane samarbejder man.

## Vogne til alle formål

DSB har mere end 8000 godsvogne fordelt på såvel åbne som lukkede typer, hvoraf de fleste kan læsses med ca. 25 tons gods. Der er godsvogne til næsten alle transportformål, hvilket de tidligere nævnte huckepack og veksellad er gode eksempler på. I vognparken indgår desuden mere end 600 privatejede vogne.

## Containerudviklingen

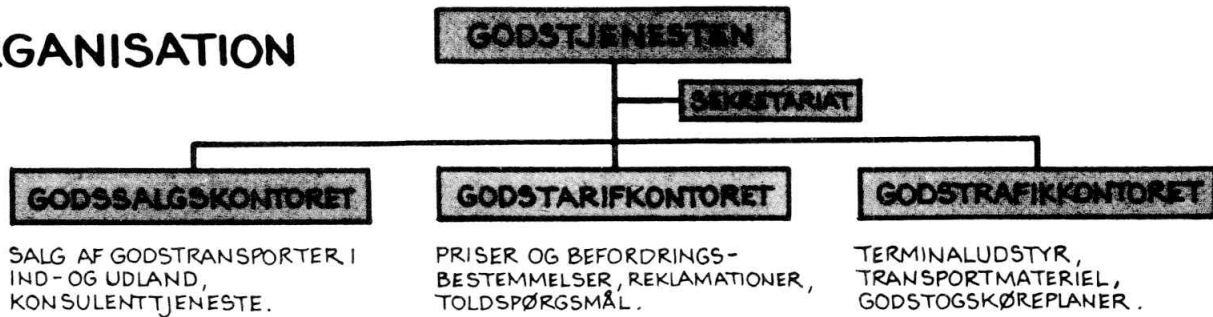
Hvis man sammenligner DSB's godstog i dag og for 10 år siden, er det først og fremmest tilgangen af de mange containere, der falder i øjnene.

Containere egner sig fortrinligt til en kombineret godstransport, hvor jernbane, skibe og lastbiler indgår.

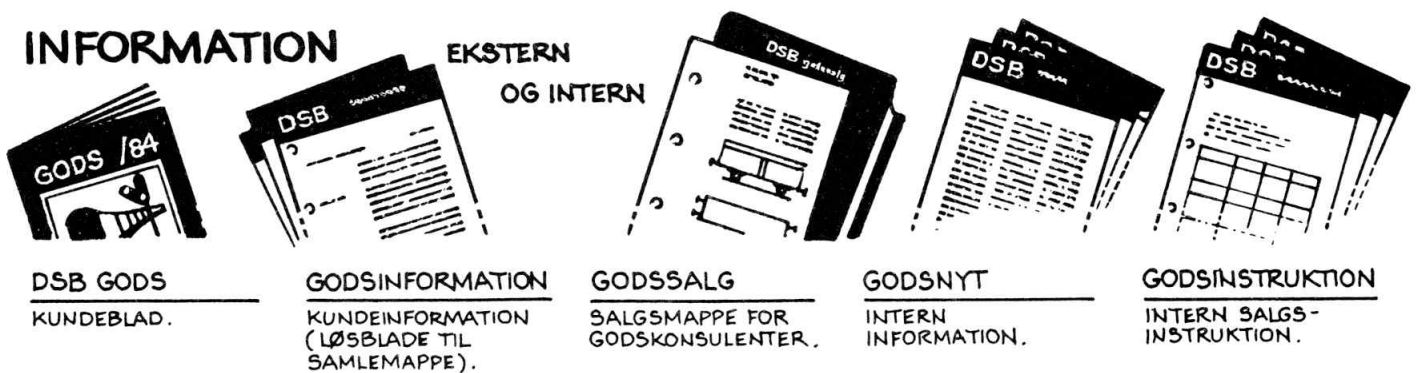
Containerens store fordel er desuden, at man kan undgå en omladning af godset. Det bliver i containeren uanset transportform, og det sparer udgifter til emballage og mindsker antallet af godsskader.

# DSB gods

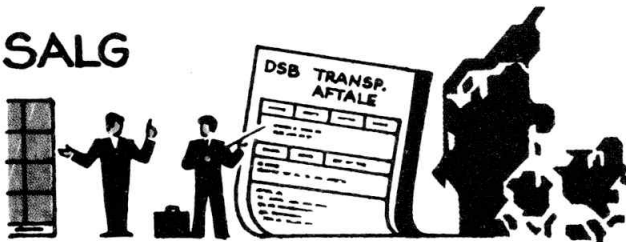
## ORGANISATION



## INFORMATION

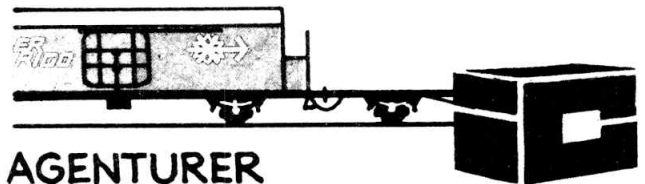


## SALG



**GODSKONSULENT**  
SALG OG  
KONSULENTTJENESTE.

**GODSBUREAU**  
LOKALE  
SALGSKONTORER.



## AGENTURER

**INTERFRIGO**  
BANEEJET SELSKAB  
(BASEL)  
KØLEVOGNSTRAFIK

**INTERCONTAINER**  
BANEEJET SELSKAB  
(BASEL)  
CONTAINERTRAFIK.

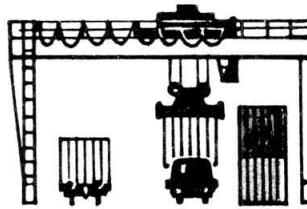
## EKSPEDITION



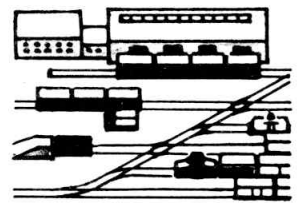
**GODSINDLEV. STED**  
PAKKEGODS, STYKGODS.



**GODSEKSPEDITION**  
PAKKEGODS, STYKGODS,  
VOGNIADNINGSGODS.



**CONTAINERTERMINAL**  
CONTAINERE, HUCKEPACK  
VEKSELLAD.



**GODSTERMINAL**  
SAMLET  
GODSFUNKTION.

Til fri kopiering - DSB Skoleservice





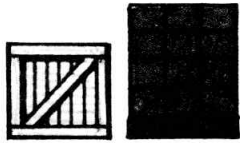
# DSB gods

## GODSTYPER



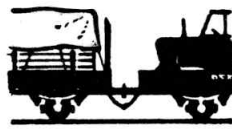
### PAKKEGODS

ENKELTFORSENDELSER,  
EKSPRESPAKKER,  
BANEPAKKER.



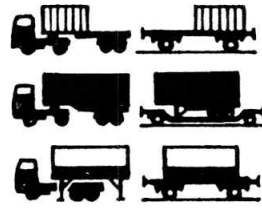
### STYKGODS

ENKELT EL. FLERE KOLLI  
PR. SENDING. PARTI-  
GODS = PALLETERET GODS.



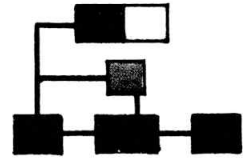
### VOGNLADN. GODS

STØRRE SENDING, SOM  
KRÆVER MINDST  
EN GODSVOGN.



### KOMB. TRAFIK

CONTAINERE,  
HUCKEPACK,  
VEKSELLAD.



### TRSP. LØSNING

SKRÆDDERSYET  
TRANSPORTSYSTEM.

## LEDSAGEDOKUMENTER



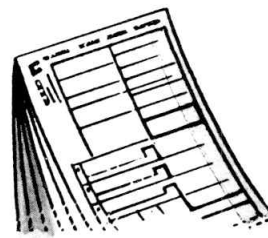
### BLANKETSÆT

EKSPRESPAKKER (RØDE),  
BANEPAKKER (GRØNNE).



### FRAGTBREVE

EKSPRESGODS (UDLAND)  
STYKGODS, VOGNLADN. GODS,  
CONTAINERE / VEKSELLAD.



### INTERNATIONALT OVERLEVERINGSBEVIS

CONTAINERE / VEKSELLAD.

## FRAGTKREDIT



### KREDITORDNING.

## TRANSPORTMATERIEL



### PALLER

LASTPALLER,  
BOKSPALLER,  
UDVEKSLINGSORDNING.

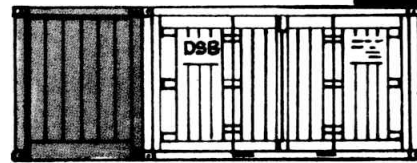
### GITTERPALLER

KAN UDLÅNES TIL  
INDENLANDSKE STYK-  
GODSFORSENDELSER.



### SMÅ CONTAINERE

A, B OG C CONTAINERE,  
LEJEBASIS.



### CONTAINERE

DSB EJEDE,  
LUKKEDE OG ÅBNE.



### GODSVOGNE

DSB EJEDE,  
PRIVATE,  
UDENLANDSKE.

## AFHENTNING / UDBRINGNING



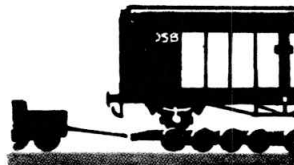
### LASTBILER

STYKGODS OG  
VOGNLADNINGSTRAFIK.



### CONTAINERBILER

TRAILERE OG  
SIDELÆSSERE.



### VOGNBJØRNE

LANDEVEJSTRAFIK  
MED GODSVOGNE.



### FIRMA- OG HAVNESPOR

SPORFORBINDELSE.

Til fri kopiering - DSB Skoleservice



# DSB gods

DSB gods er en virksomhed i fremgang. DSB gods forstår at samarbejde og gennem et bredt samarbejde med mange partnere, kan kunderne tilbydes den bedste transportservice på alle niveauer. Gennem denne planche præsenterer vi sammenhængen med vore samarbejdspartnere.

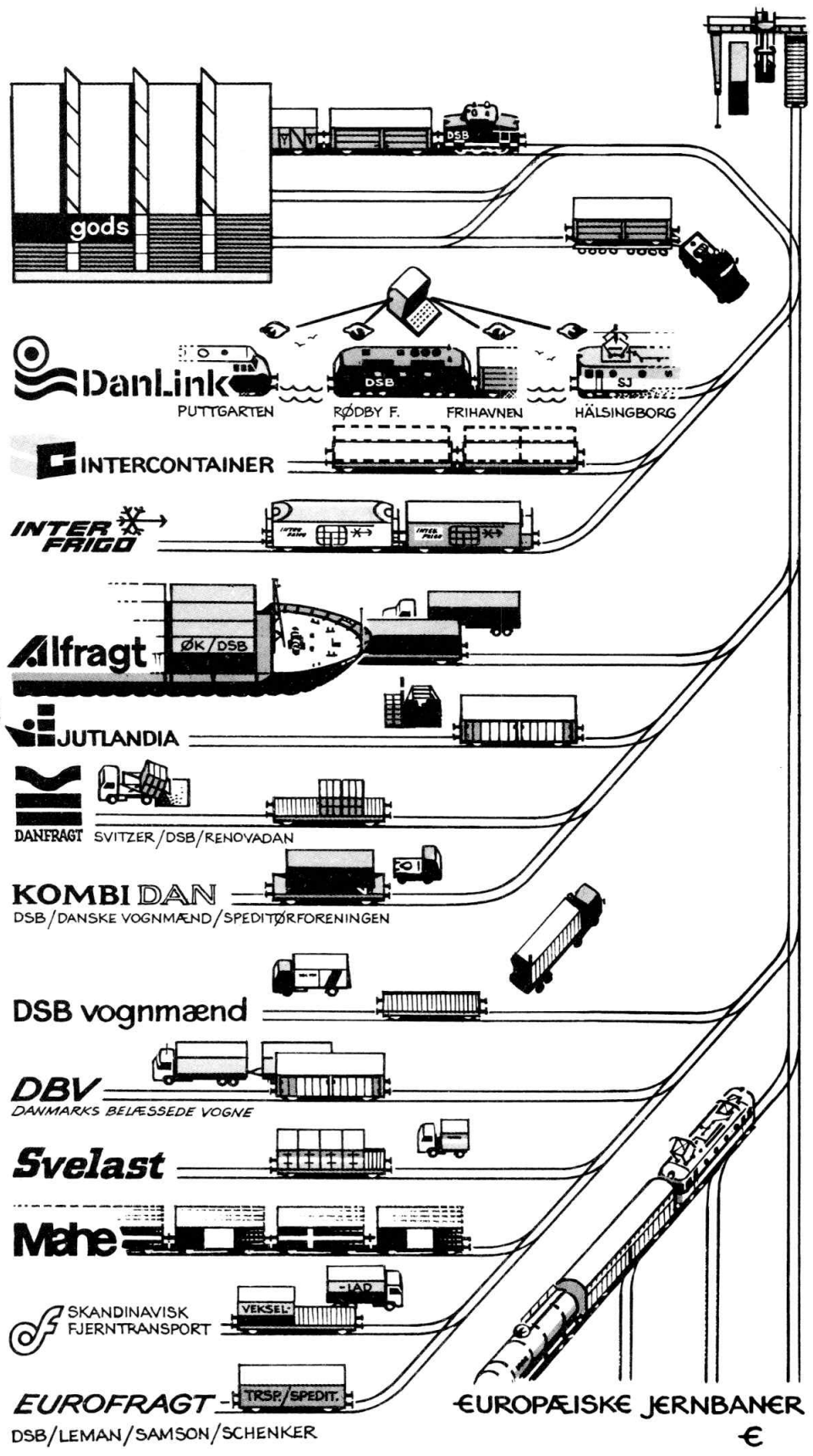
DanLink er transittrafik gennem Danmark. DSB er agent for Intercontainer i Danmark. Transport af kølegods klarer Interfrigo, som DSB er agent for.

Alfragt er et shippingsamarbejde mellem ØK og DSB. Jutlandia er en terminal i Esbjerg, hvor der samarbejdes på pakhus og terminaldrift, mens Danfragt er et nyt indenlandsk kombisystem, der håndterer bulk-laster mellem bane, bil og skib. KombiDan tager sig af kombinerede transporter i ind- og udland på bane og bil.

## ØKONOMISK SAMARBEJDE

DSB vognmænd klarer alle former for distribution af jernbanegods. - DBV er en stykgodstransportør, der også klarer pladslæsning. - Svelast håndterer minicontainere og klarer transport af styk- og partigods indenfor Skandinavien. - Mahé står for spedition og lagerføring, og desuden for transport i bloktoget til Paris. Det er kombinerede transporter og konventionel trafik pr. bane. - Skandinavisk Fjertransport samarbejder med veksellads- trafik i ind- og udland. - Eurofragt har transport og spedition i ind- og udland som samarbejdsspecialie.

## SAMARBEJDS- PARTNERE



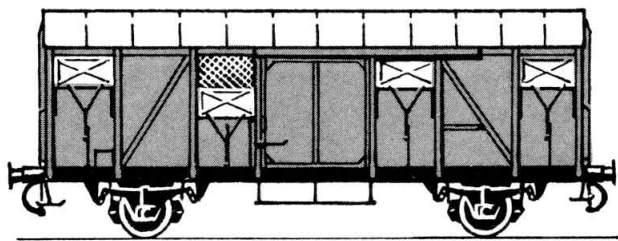
Til fri kopiering - DSB Skoleservice



---

# Lidt om Godsvogne

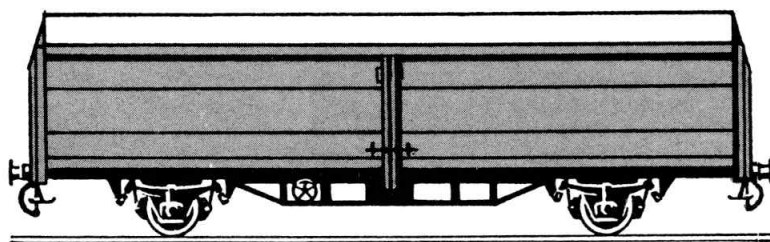
---



Litra Gs

## Litra Gs

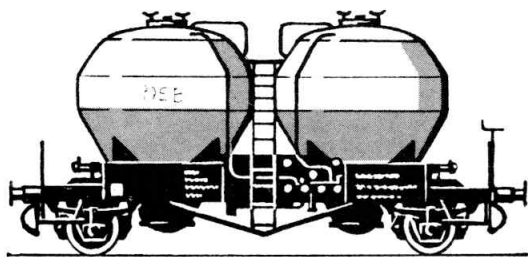
Lukket godsvogn til stykgods  
og vognladningsgods  
Byggeår: 1955-66  
Egenvægt: 12,2 tons  
Lasteevne: 27,5 tons  
Længde: 10,5 meter  
Antal: 1143



Litra Hbis

## Litra Hbis

Lukket godsvogn; særlig  
velegnet til gods på paller  
Byggeår: 1970-76  
Egenvægt: 13,9 tons  
Lasteevne: 26,0 tons  
Længde: 14,02 meter  
Antal: 531



Litra Ucs

## Litra Ucs

Pulverbeholdervogn  
Byggeår: 1967-71  
Egenvægt: 12,5 tons  
Lasteevne: 27,0 tons  
Længde: 9,26 meter  
Antal: 37

---

Til fri kopiering - DSB Skoleservice

---

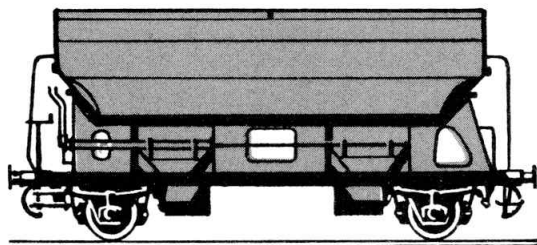




---

# Lidt om Godsvogne

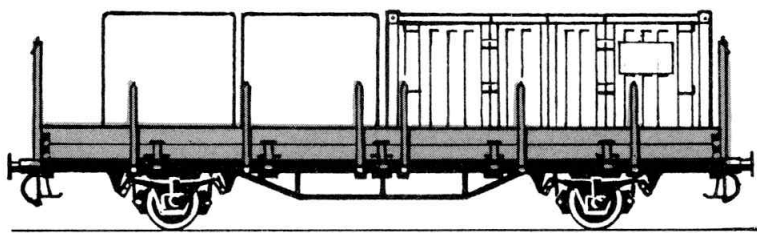
---



Litra Tdgs

## Litra Tdgs

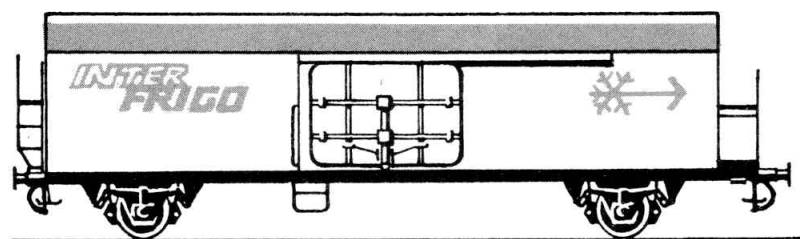
Beholdervogn for styrtgods  
(svingtag og bundlemme)  
Byggeår: 1966-68  
Egenvægt: 12,3 tons  
Lasteevne: 19,5 - 27,5 tons  
Antal: 100



Litra Kbs

## Litra Kbs

Åben godsvogn; særlig egnet  
til omfangsrigt gods  
Byggeår: 1958-65  
Egenvægt: 12,5 tons  
Lasteevne: 27,5 tons  
Længde: 13,96 meter  
Antal: 253



Interfrigo-kølevogn

## Interfrigo kølevogn

Lasteevne: 25 tons  
Egenvægt: 15 tons  
Længde: 10,6 meter  
Antal: Ca. 2.500 i Europa

De opgivne tal gælder for den  
mest almindelige type kølevogn.  
Interfrigo kølevogne findes  
i utallige varianter.

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---

# Baggrundsmateriale til læreren:

## Med Morten på koloni.

Uddrag af »Med Morten på koloni«.  
Bogen er skrevet af Esther Ahlstrøm og il-  
lustreret af Vif Dissing. Den er udkommet

på forlaget Forum 1983.

Bogen egner sig nok bedst for de min-  
dre elever.



# Med Morten på koloni

Morten går i anden klasse. Efter sommerferien skal han op i tredje. Han har lige fået ferie og skal nu på feriekoloni i to uger. Han ville helst være blevet hjemme, men hans forældre synes, at han skal af sted.

Morten har ikke tidligere været på feriekoloni. Han skal være sammen med mange børn, som han ikke kender. Nogle af dem har været på kolonien før.

Afsnittet er fra bogen »Med Morten på koloni« af Esther Ahlstrøm.

»Med Morten på koloni«  
1. udgave, 1. oplag 1983  
Forlaget Forum A-S, København

1983 Esther Ahlstrøm (tekst),  
Vif Dissing (tegninger) og  
Forlaget Forum A-S, København

»Og ha' det nu godt!«

Da han vågnede, stod hans far og ruskede i ham.

»Op med dig, Morten. Det er i dag, du skal på koloni.«

Morten åbnede søvntigt det ene øje på klem.

»Skynd dig nu lidt,« sagde faderen, »jeg dækker bord, mens du går ud og vasker dig.«

Morten gik halvt i søvne ud til badeværelset. Åh, hvor var han træt. Det hjalp, da han fik lidt vand i hovedet. Han så sig selv i spejlet.

»Mand dig op, Morten Nielsen, i dag føres fangerne bort.«

Så lavede han nogle hurtige karatehug. Faderen bankede på døren.

»Skynd dig nu lidt, morgenmaden er klar.«

Morten sad ren og nyfriseret ved bordet og forsøgte at spise en portion cornflakes. Han var slet ikke sulten. De nye skomavede. Han følte sig overhovedet ikke i form. Faderen så på uret.

»Nå, Morten, så skal vi snart af sted.

Jeg tror allerede taxaen holder og venter.«

Morten sendte sin far et skævt smil. Det var en gammel vittighed mellem ham og faderen. Når ens far var taxa-chauffør, var man da altid sikker på, at bilen var der til tiden.

»Har du det hele,« spurgte faderen.

Morten så sig om i værelset, der for en gangs skyld var ryddet op. Jo, alt var i orden.

»Nå, lad os så se at komme af sted.«

Faderen holdt døren for Morten, der selv insisterede på at bære sine ting ned til bilen. Så kørte de igennem den næsten mennesketomme by.

Morten følte sig om en fange, der i den tidlige morgenstund blev ført til skafottet. Han sad tavs på bagsædet. Faderen kiggede på ham i bakspejlet.

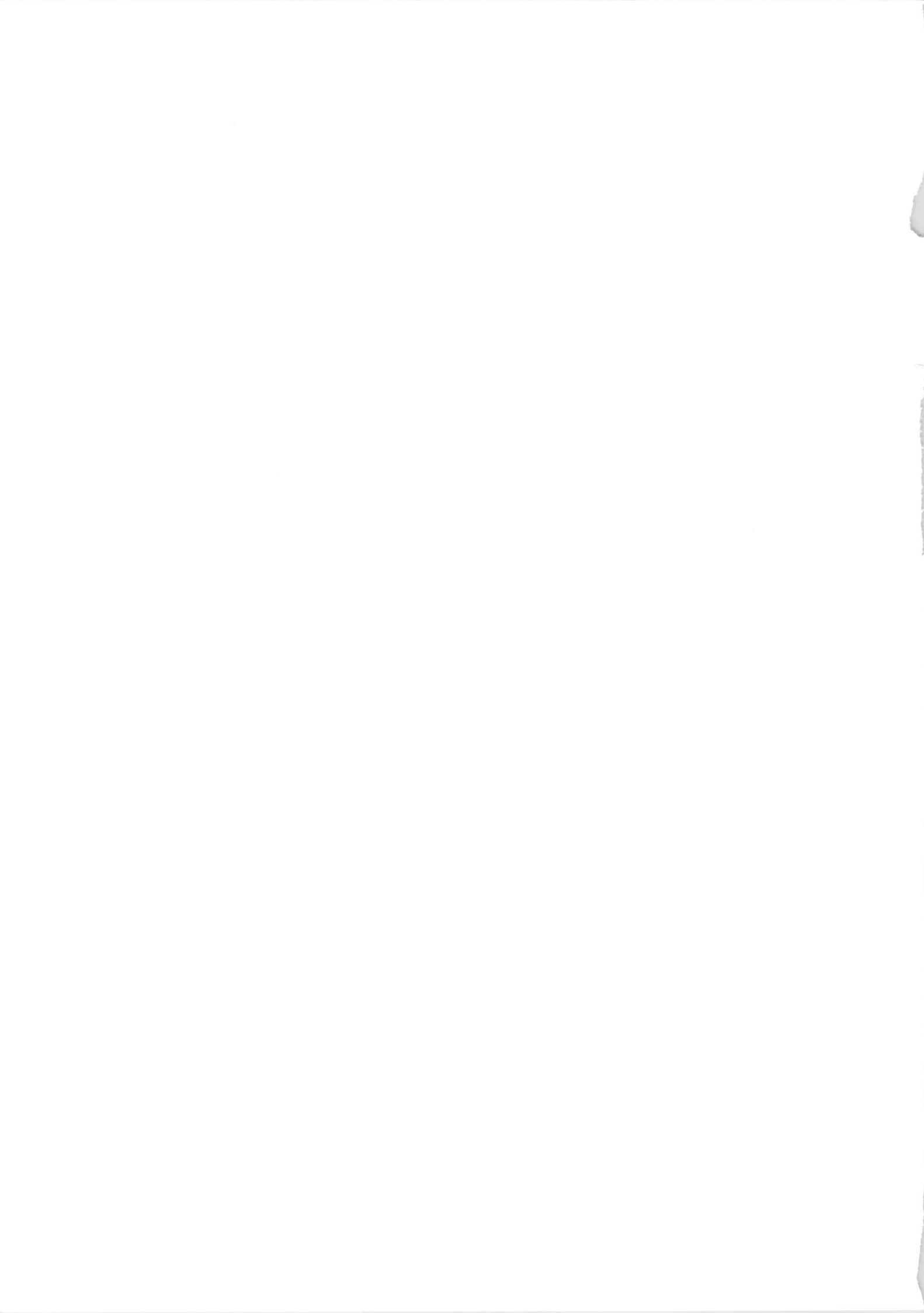
»Nå, Morten, sid nu ikke der som en hængt kat. Du skal på sommerferie. Det må da være dejligt. Fjorten dage går hurtigt. Jeg er sikker på, du bliver glad for at være der.«



Det var faderens sædvanlige remse. Morten nikkede tilbage. De nærmede sig banegården. Trafikken tog til.

»Husk nu at skrive hjem,« sagde faderen.

Til fri kopiering - DSB Skoleservice





Morten nikkede mekanisk.

»Så for s...« Faderen bandede og foretog en hurtig opbremsning. Morten røg fremad mod sædet.

»Søndagskører,« snerrede faderen og vrængede ad den uheldige bilist.

Inde på banegården var der et mylder af voksne og børn, kufferter og rygsække. Det var Morten, der først fik øje på Søren, der straks kom hen til dem.

»God morgen,« sagde han. »Vi må hellere få dig krydset af på listen. Det var Morten du hed, ikke?«

Morten nikkede.

»Du kan stille dine ting her,« sagde Søren, »og her har du et navneskilt. Så kan vi se, hvad du hedder, og hvor du hører til.«



Søren rakte Morten et hvidt navneskilt, der sad fast i et plastichylster. Bagpå var der en sikkerhedsnål. Smart, tænkte Morten, mens han fumlede med at sætte det fast i trøjen.

Nu kom der flere børn, og Søren gik hen for at tage imod dem. Morten og hans far stod tilbage. Faderen hev en pakke cigaretter op af lommen. Han satte en cigaret i munden og ledte efter tændstikkerne. Der var ingen.

»Pokkers også, jeg går lige hen i kiosken og køber nogle,« sagde han til Morten.

Så var han borte. Morten så sig lidt fortabt omkring. Det så ud som om hele byen skulle rejse denne morgen. Så dukkede faderen op igen, tilfreds rygende på

sin cigaret. Han så på uret.

»Nå, så er der ikke længe til afgang. Glæder du dig?«

Han ventede slet ikke på svar fra Morten, i stedet stoppede han hænderne i lommerne, mens han tilfreds stod og betragtede det brogede skue. Mortens far elskede, når der var mange mennesker.

»Du,« sagde han pludselig og vendte sig atter mod Morten, »vil du blive sur, hvis jeg stikker af nu, jeg har faktisk en bestillingstur helt op til Nordsjælland. Det ville være dumt at sige nej til de penge.«

Mortens stemme var lidt tyk, da han sagde, at det var ok. Faderen kunne godt få brug for de penge.

»Husk nu at skrive,« sagde faderen endnu en gang.

Så dunkede han Morten kammeratligt i ryggen.

»Op med humøret, gamle dreng, jeg kommer og henter sig her på banegården præcis om fjorten dage. Adjøs med dig.«

»Hej,« sagde Morten og vendte brat ryggen til faderen, der forsvandt i menneskevrirmlen.

Der var en, der tog ham om skulderen. Det var Søren.

»Nå, Morten, du må hellere se at få fat i din bagage,« sagde han, »vi går ned på perronen om lidt.«

Henrik kom hen til dem. »Er vi her allesammen?« spurgte han.

Søren gennemgik listen endnu en



gang.

»Nej,« sagde han så, »vi mangler to. Men jeg synes, at I skal gå ned til toget nu, så bliver jeg heroppe og ser efter de sidste.«

Henrik, Karen og Susanne forsøgte at samle børnene på to rækker. Karen talte dem. De var der alle sammen, undtagen de to Søren skulle vente på.

»Godt,« sagde hun. »Kom, så går vi ned.«

Kolonnen satte sig i bevægelse. Henrik og Susanne gik forrest, så kom børnene i to rækker og til sidst Karen. De forældre, der endnu var der, fulgte med ved siden af.

Morten slæbte på den tunge sovepose. Han var den eneste, der havde så meget at bære på. Nu blev der givet besked om, at de skulle gå ind i toget. Morten masede ind i den nærmeste kupé. Han kunne ikke se ret meget for soveposen. Han kom til at træde en over tæerne. Inden han nåede at sige undskyld, fik han et spark over benet.

»Se dig for, dompap!«



Morten vendte sig og stirrede lige ind i et par arrige vandblå øjne. De tilhørte en dreng, der var lidt større end han selv. I øjeblikket så han ikke særlig venlig ud. Hans hår strittede og munden vrængede hånligt ad Morten. Morten trak sig helt over i det modsatte hjørne. Han forsøgte at få soveposen placeret oppe i bagagenettet. Men den var for tung. Heldigvis kiggede Henrik ind i det samme.

»Kom, lad mig hjælpe dig,« sagde han og tog soveposen fra Morten. »Sådan, nu ligger den godt. Husk nu, at vi får den med, når vi skal af igen. Bare kald på mig, så skal jeg nok hjælpe dig med at få den ned.«

Morten nikkede lettet. Så lod han sig dumpe ned i sædet. Først nu så han de andre børn i kupeen. Foruden de hidsige vandblå øjne, var der yderligere to drenge og to piger. De sad tavse og så tilbage på ham. Gad vidst om de andre er lige så mopsede som ham den hidsige, tænkte Morten. Nej, hende pigen, der sad lige overfor, så sød ud.

Nu smilede hun til ham. Han blev helt rød i hovedet og så den anden vej. Heldigvis blev de afbrudt af Søren's kraftige stemme ude fra perronen. De hev togvinduet ned for bedre at kunne følge med i, hvad der skete.

»Jeg har ringet til de to, der mangler,« sagde Søren til Henrik. »Den ene er blevet syg og kommer ikke med alligevel. Den anden svarer ikke.«

Han så nervøst på uret. Der var kun tre minutter til afgang. Nu lød der råb oppe fra trappen. En mand kom løbende med en pige ved hånden.

»Er det jer der skal på feriekolonien Stavsholt?« råbte han forpustet, inden han var nået helt frem. »I må undskylde, at vi kommer i sidste øjeblik.

Bilen ville ikke starte.

»Ja, det er, hvad der kan ske,« sagde Søren og fik hjulpet pigen ind.

Dørene blev smækket og kort efter satte toget sig i bevægelse. Alle hang ud ad vinduerne og vinkede og råbte til de tilbageblevne forældre. Morten havde sat sig igen. Han havde jo ingen at vinke til, så han kunne lige så godt lade de andre få pladsen. Han syntes ligesom, han fik en klump i halsen, men det kunne jo ikke nytte noget at græde nu. De andre ville også bare grine ad ham. Han bed tænderne sammen og forsøgte i stedet at se ligegyldig ud. Nu satte de andre sig også ned. Pigen, der lige havde smilet til ham, lukkede vinduet igen. Morten kendte ingen af de andre. De så heller ikke ud til at kende hinanden. Jo, nu stak de vandblå øjne og så drengen, der sad overfor, hovederne sammen. Morten kunne ikke høre, hvad de snakkede om.

Kupédøren blev hevet op. Det var Søren.

»Nå,« sagde han, »har I husket det hele. Madpakke og noget at drikke?«

»Ja,« sagde de alle sammen.

»Det var godt,« sagde han, »men husk lige, at vi venter med at spise, til vi har



passeret Lillebæltsbroen. Ellers når I bare at blive alt for sultne, inden vi når frem. Hvis I har slik med, så lad være med at spise det hele på én gang. Er der noget I vil spørge om, så sidder vi nede i den sidste kupé. Er det forstået?»

De nikkede.

»Godt, så må I hygge jer.«

Søren trak kupédøren til igen. Der var et øjeblik tavshed, så stak de to drenge ved døren atter hovederne sammen. De grinede, mens de så hen på Morten. Morten lod som ingenting. I stedet tog han sin skuldertaske frem og begyndte at læse i et af de nye Anders And blade. Men han havde svært ved at koncentrere sig. Hvor var det også irriterende, at han ikke kendte nogen af de andre. Morten så stjalent på pigen overfor. Nu fik han øje på hendes navneskilt. Berit hed hun. Nu så hun over på ham. Morten skyndte sig at se den anden vej.

Hvad for en skole går du på?» spurgte hun pludselig.

Først læste Morten bare videre, men så så han på hende.

»Grøndalsskolen,« sagde han, »og hvor går du?»

»Søndervangskolen,« sagde hun og smilede drillende til ham.

Morten blev igen helt rød i hovedet.

»Æh, hvad klasse går du i?» stammede han.

»Anden« sagde hun, »altså du ved, jeg skal selvfølgelig op i tredje efter sommerferien.«

»Det samme her,« sagde Morten.

»Du, er det det nye Anders And blad?» spurgte hun.

Morten nikkede kort.

»Må jeg se det, når du er færdig. Så må du låne et af mine.«

Morten nikkede igen. Nu begyndte de to ved døren at blande sig.

»Øv, se de to er blevet kærester.«

»Det kan I selv være,« sagde Morten hidsigt.

»Åh, lad dog de små være,« sagde de vandblå med sukkersød stemme. »Vi gider ikke snakke med sådan et par pattebørn.«

Morten og Berit lod som ingenting. Pludselig, uden nogen forklaring, rev den største af drengene Mortens skuldertaske til sig.

»Nu skal vi se, om der skulle være noget spændende i hans taske,« sagde han.

»Lad dog være,« sagde Morten, »giv mig min taske.«

De begyndte at undersøge indholdet. Først hev de madpakken op, så sodavanden - og nu den pose slik, Morten havde fået af sin mor.

»Novra, sikke meget slik han har med. Det har han sikkert ikke godt af, vi må hellere hjælpe ham lidt.«

Nu blev det for meget for Berit. Hun rejste sig og forsøgte at komme ud af kupeen, men de holdt bare døren. Morten kom pludselig i tanke om bamsen. Hvad ville de gøre, hvis de fik fat i den. Ved tanken om det fik Morten nye kræfter, og som en panter sprang han på den største af drengene. Det skete med en sådan hurtighed og kraft, at den store dreng blev helt overrasket. Morten fik sin taske. Nu var Berit heller ikke sen til at stikke af ned til voksenkupeen. Men inden hun kom tilbage, fik den største af drengene alligevel smidt et af Mortens Anders And blade ud ad vinduet.

»Skal vi se, om anden kan flyve,« råbte han og sendte bladet af sted.

Morten skulle lige til at slå løs på ham, da Søren dukkede op sammen med Berit.

»Hvad foregår der her. Kan vi så få ro i kupeen. Giv Morten hans ting tilbage. Både Dennis og Tommy bliver flyttet, hvis I ikke kan opføre jer ordentligt,« fortsatte Søren henvendt til de to ved døren. »I skulle hellere se at blive gode venner.«

Der var ingen, der sagde noget. De to ved døren skulede ondt til de andre. Morten tænkte på det nye blad, der nu lå et eller andet sted ude på en mark.

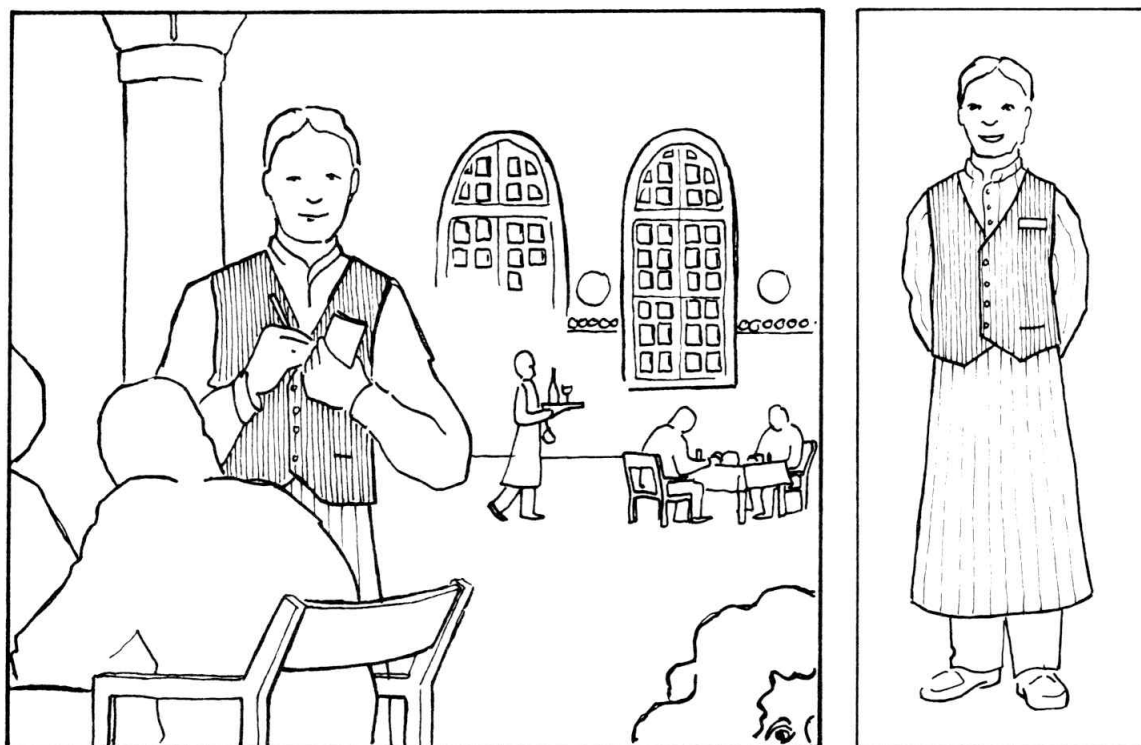
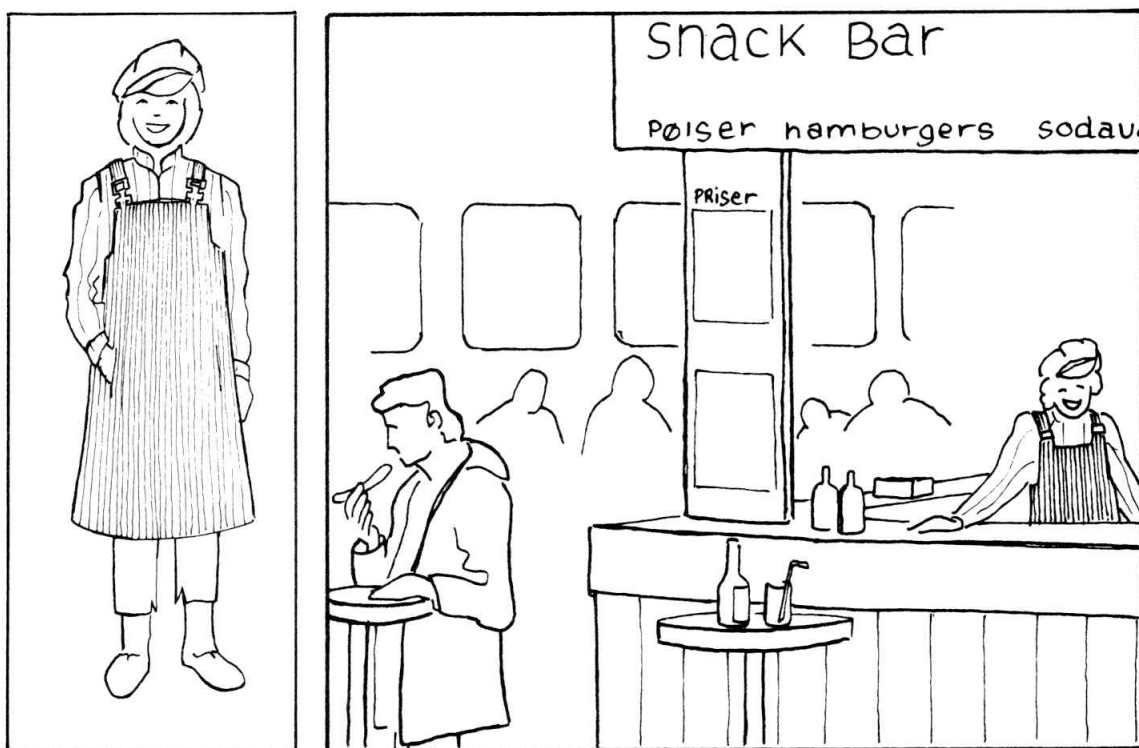
»Jeg sætter mig altså ind i en anden kupé, hvis I skal blive ved med at slås,« sagde Berit og slog med nakken.

De to andre børn i kupeen sagde ikke et ord. De havde lidt forskrækket set til. Nu gemte de sig bag hvert sit blad. Så gik Søren igen.



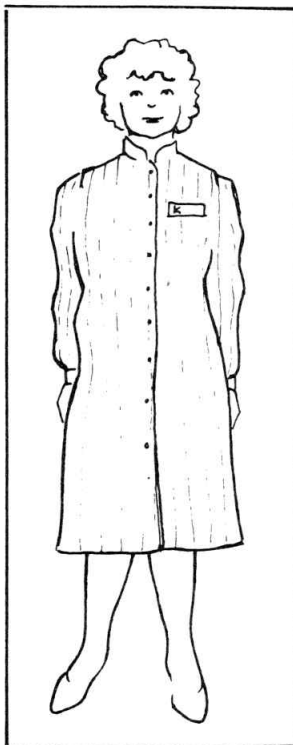
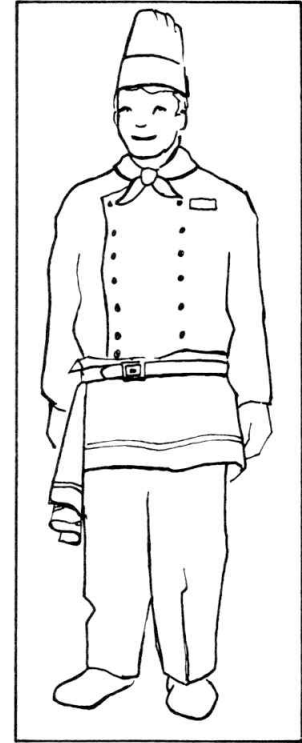


# Hvem møder vi på rejsen?



Til fri kopiering - DSB Skoleservice





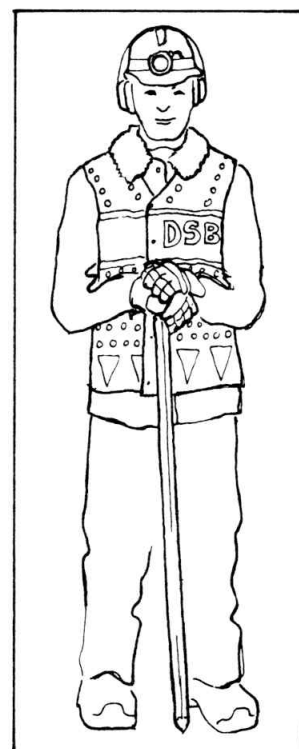
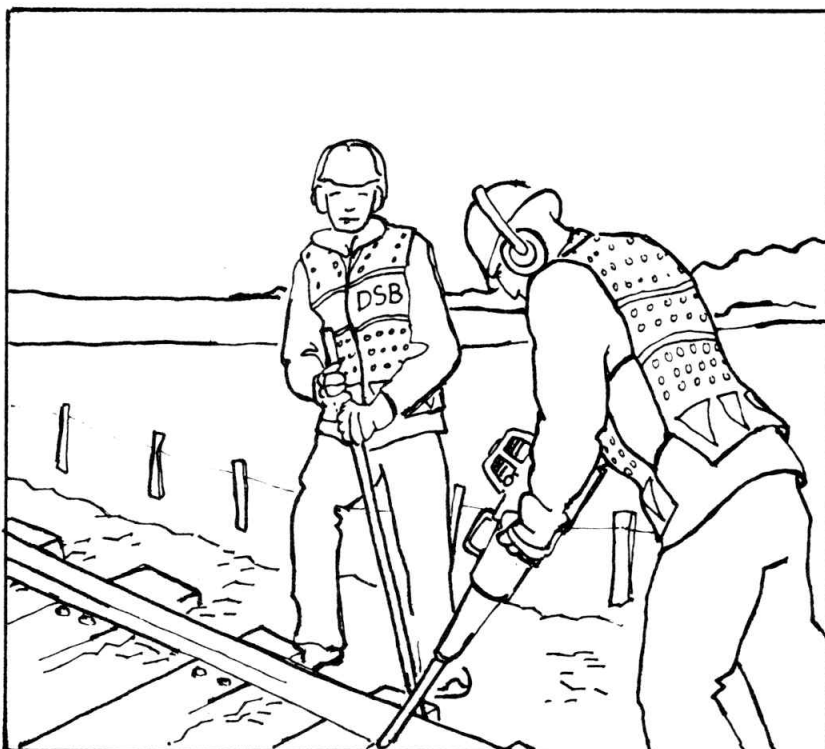
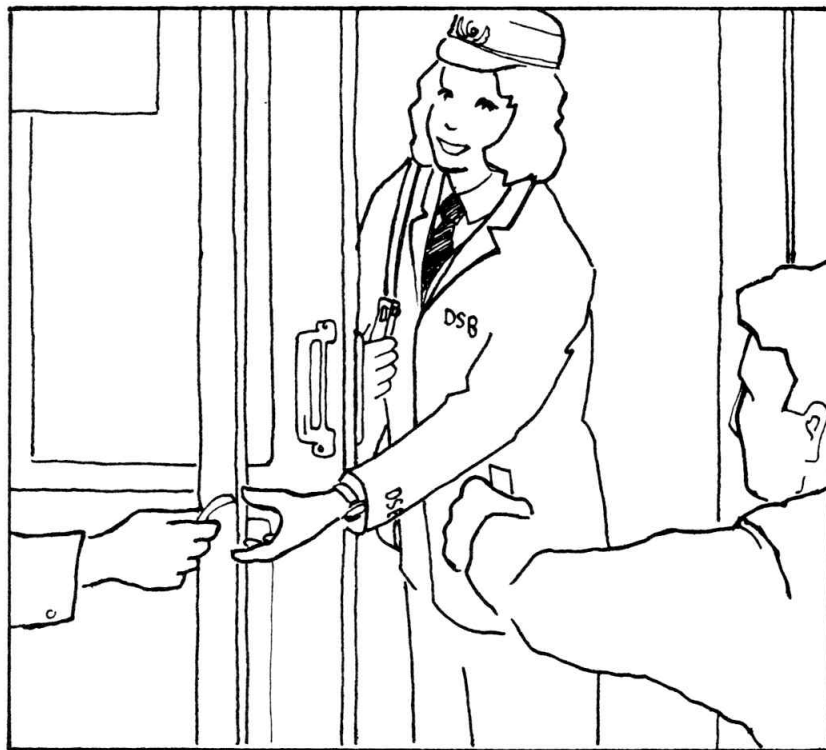
---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---





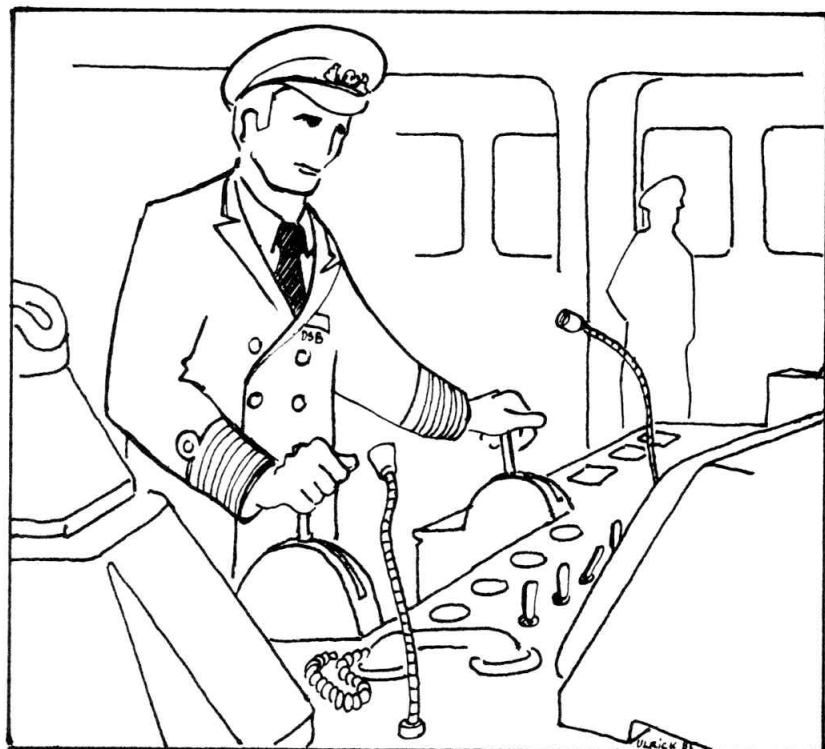
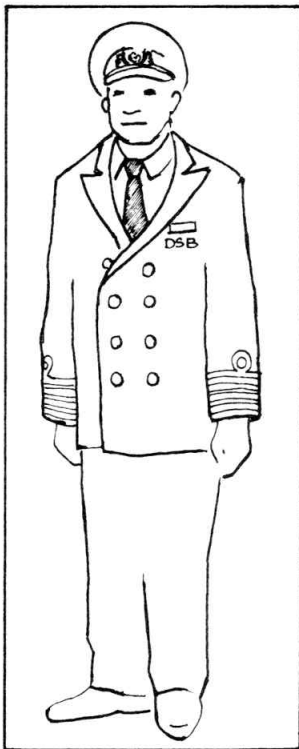
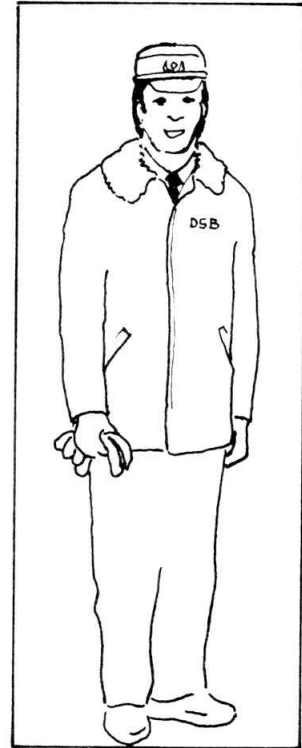


---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---





---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---

# Baggrundsmateriale til læreren:

## Største færgerederi

DSB er Danmarks største færgerederi med ialt 30 færges i drift. De servicemæssige tilbud på færgerne spænder bredt afhængig af overfarternes forskellige karakterer.

Halvdelen af DSB's færges er indsat på Storebælt, hvor Korsør-Nyborg overfarten indtil 1957 klarede overførslen af både jernbanevogne og biler. Nu overføres biler på Halskov-Knudshoved overfarten.

I 1974 blev Korsør-Nyborg overfarten kraftigt fornyet med indsættelsen af to nye færges og indførelse af timedrift i forbindelse med Intercity-togene.

DSB's øvrige indenlandske overfarter er alle indrettet på overførsel af biler. Ældst er Kalundborg-Samsø-Århus, som DSB overtog allerede i 1914, og den nyeste er den direkte rute fra Kalundborg til Århus fra 1960. På sidstnævnte sejler superfærgerne Peder Paars og Nils Klim.

## Internationale overfarter

Jernbaneoverfarter til udlandet drives af DSB i samarbejde med svenske, vesttyske og østtyske baner. Hertil kommer ruten mellem Hirtshals og Kristiansand, der er privatdrevet.

På kortet: Her sejler DSB med tog og biler, gives et totalbillede af færgedriften.

## Færges og Storebæltsbro

Siden de første hjulfærges for mere end 100 år siden sejlede mellem Korsør og Nyborg, har DSB's færgedrift gennemgået mange store ændringer. Men Storebælt er der stadig, og det har – og giver stadig – DSB problemer i at etablere en virkelig effektiv jernbanetrafik.

Fra 1993 skulle problemet imidlertid være løst med den faste forbindelse over Storebælt, som sammen med IC/3 togene vil reducere rejsetiden fra København til Århus med næsten 2 timer.

Se også »Nu skal togene køre under vandet«.

## DSB i samarbejde med andre

Udover at drive egne aktiviteter har DSB bl.a. gennem datterselskaber tilknytning til forskellig virksomhed på transportområdet.

Dampskibsselskabet Øresund, som DSB er enejer af, driver trafikken mellem København og Øresund. Her sejler flyvebådene M/S Lommen og M/F Ørnen. De to flyvebåde har

hver plads til 235 passagerer og de kan tilsammen overføre 3.3 millioner passagerer om året.

Foruden flyvebådsruten ejer Dampskibsselskabet Øresund halvdelen af biloverfarten mellem Dragør og Limhamn. Den anden halvdel ejes af de svenske baner. Desuden driver DSB i samarbejde med SAS en svøvebådsrute mellem Kastrup Lufthavn og Malma.

## DanLink og verdens længste færge

Der har gennem mange år været problemer med godstransporter fra Vesttyskland til Sverige. Det førte til tanken om DanLink hvor de danske, tyske og svenske jernbaner er gået sammen om et projekt til godt 3 milliarder kroner.

Ruten blev indviet den 3. november 1986. DanLink betyder først og fremmest, at godstransporter på ruten Sverige-Danmark-Vesttyskland er blevet væsentligt kortere – ikke mindst p.g.a. færgen »Trekroner«, som med sine 198.5 meter er verdens længste jernbanefærge og har plads til 805 meter togspor. Også Sverige har indsat en ny jernbanefærge »Øresund«, og sammen sejler de to færges i pendulfart mellem Københavns Frihavn og Helsingborg.

De svenske udgifter til DanLink-projektet har endvidere været anvendt til opbygning af færgelejet og flytning af banegården i Helsingborg.

De tyske investeringer er gået til en ny færge.

Samarbejdet omkring DanLink giver muligheder for en væsentlig forøgelse af den nuværende mængde på 1,6 millioner tons transitgoods, som årligt køres igennem Danmark på skinner.





# Baggrundsmateriale til læreren:

## Lidt om Storebæltsoverfartens historie.

I 1624 oprettede Christian den IV postvæsenet, og dermed blev det endnu vigtigere end før at have et veludbygget vejnet med tilhørende forbindelser over farvandedene. På Storebælt indsatte Postvæsenet i 1653 selv et skib, men færgelaugene indtog stadig en dominerende stilling på sejladsen mellem Korsør og Nyborg. I slutningen af den 18. århundrede ønskede man at forbedre transporten af post og passagerer mellem landsdelene, og derfor anskaffede postvæsenet i 1793 og 1794 to såkaldte postjagter, der fik navnene »Mercurius« og »Ørnen«. Indsættelsen af disse skibe var et stort fremskridt, idet der nu blev taget hensyn til passagerernes behov for bekvemmelighed under overfarten. For at øge sikkerheden blev der på Sprogø i 1807 opført et lampefyrtårn. Senere da dampskibene for alvor begyndte at præge skibsfarten, besluttedes det efter lange overvejelser, at der skulle bygges et dampskib til Storebæltsoverfarten. Dette første danske postdampskib H/S »Mercurius« indsattes på ruten i sommeren 1828.

### Isbådstransporter:

Der findes mange dramatiske beskrivelser af, hvordan man i tidens løb har sat både liv og lemmer ind for at komme over Storebælt, når den almindelige sejlads havde måttet give op på grund af isen. Statsbanerne var fuldt klar over de vanskeligheder, der kunne opstå for færgerne under en isvinter, og man søgte at imødegå den efter bedste evne med de pengemidler og den teknik man rådede over. Der blev anlagt stikbaner ud til de eksisterende isbådsstationer ved Halsskov, Knudshoved og Slipshavn. Herude ved det åbne bælt slap man for indsejlerne til Nyborg og Korsør, hvor isen pakkede sammen. Hjulfærgerne var ikke meget bevendt til issejlds. De måtte hurtigt give op, og man overgik til sejlads med isbrydere, der sejlede som forholdene nu tillod det.

Såfremt isbryderne ikke kunne komme gennem isen, så var der isbådstransporterne at falde tilbage på. Statsbanerne havde med overtagelsen af overfarten fra Postvæ-

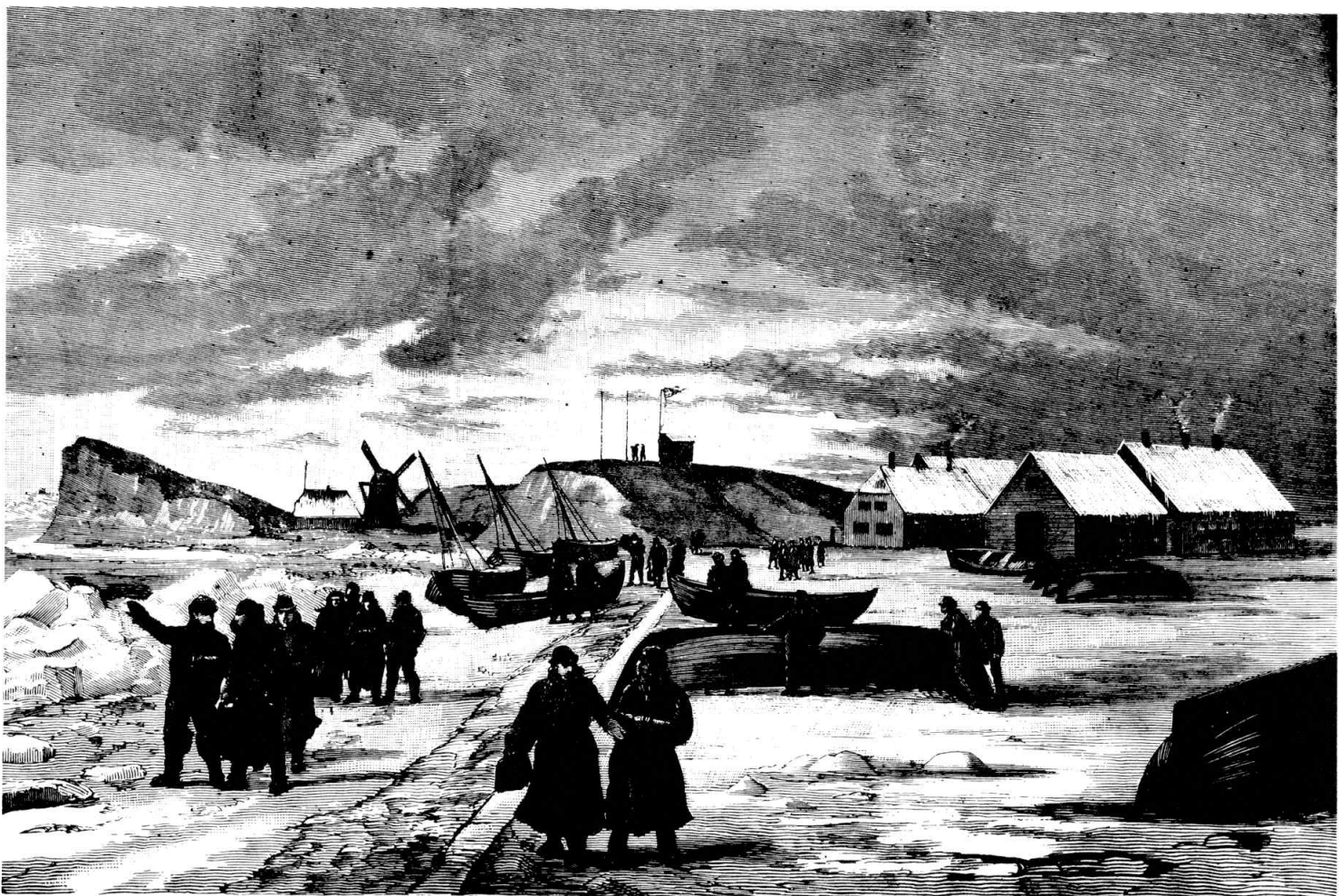
senet også arvet dette system, som Postvæsenet havde udviklet til fuldkommenhed. Der var mandskab og isbåde med fuld udrustning d.v.s. kompas, mast, tudehorn, signalraketter, vandtønder, proviantbeholdere m.m. Isbådene var solidt byggede joller med en høj køl på midten og en lavere køl på hver side. Meningen var så at man skubbede og trak bådene henover isen. De svære skruringer måtte man gå udenom. Men det var nu ikke gjort med bådene alene. På Halsskov, Sprogø og Knudshoved samt ved Slipshavn fandtes bygninger med sovesale og restauration.

På Sprogø havde forvalteren pligt til at have større lager af proviant samt en del levende kreaturer og fjerkræ. Dybfrysning kendtes jo ikke. Besætningen til isbådene var lokale fiskere og søfolk, der forud for hver vinter blev antaget på kontrakt med eventuel isbådstransport for øje. Når vinteren var ovre fik besætningerne i 1880'erne en godtgørelse på hver 15 kr. for at have været disponibel.

Nu var det et ikke helt lille antal søfolk, man skulle have rådighed over. Det drejede sig om ca. 150 mand fordelt imellem Knudshoved og Halsskov isbådsstationer. Til hver båd var der en besætning på fire mand og en bådfører. Bådene afgik flere ad gangen under hensyn til at en tur med isbåd langt fra var farefri. I bådene var der, så længe de blev trukket over isen, kun plads til kvinder og børn. Mændene måtte gå ved siden af og helst give en hånd med, når det kneb. Gik båden så »i bløde«, var det med at komme indenbords i en fart for at undgå våde fødder. Båden blev så roet og staget frem, indtil der kom fast is igen, og så var det med at få den op på isen. Ved ankomst til Sprogø gik man op til »hotellet«.

Her var der restauration og overnattingsmuligheder, såfremt vejret ikke tillod videre rejse, eller man var nået så langt hen på dagen, at det ville være for risikabelt at fortsætte rejsen. Næste dag kunne turen så gå videre ind til kysten, hvor de rejsende ankom godt udasede. Senere blev isbådenes rolle nu at hente og bringe post og rejsende ude ved iskanten, hvor isbryderne ventede på deres last.

Siden 1929 har Statsbanerne ikke haft



*Isbådsstation ved Halskov*

---

## Baggrundsmateriale til læreren:

---

isbådstransporter. Isbådsstationernes senere skæbne på Knudshoved og Halsskov var i begyndelsen den samme. Man benyttede dem som feriehjem. Halsskov-stationen fik dog en lidt omskiftelig tilværelse og blev for få år siden revet ned.

I Halsskov står nu kun tilbage, hvad man kalder »Christian IV's posthus« fra 1800-tallet og isbådsladen.

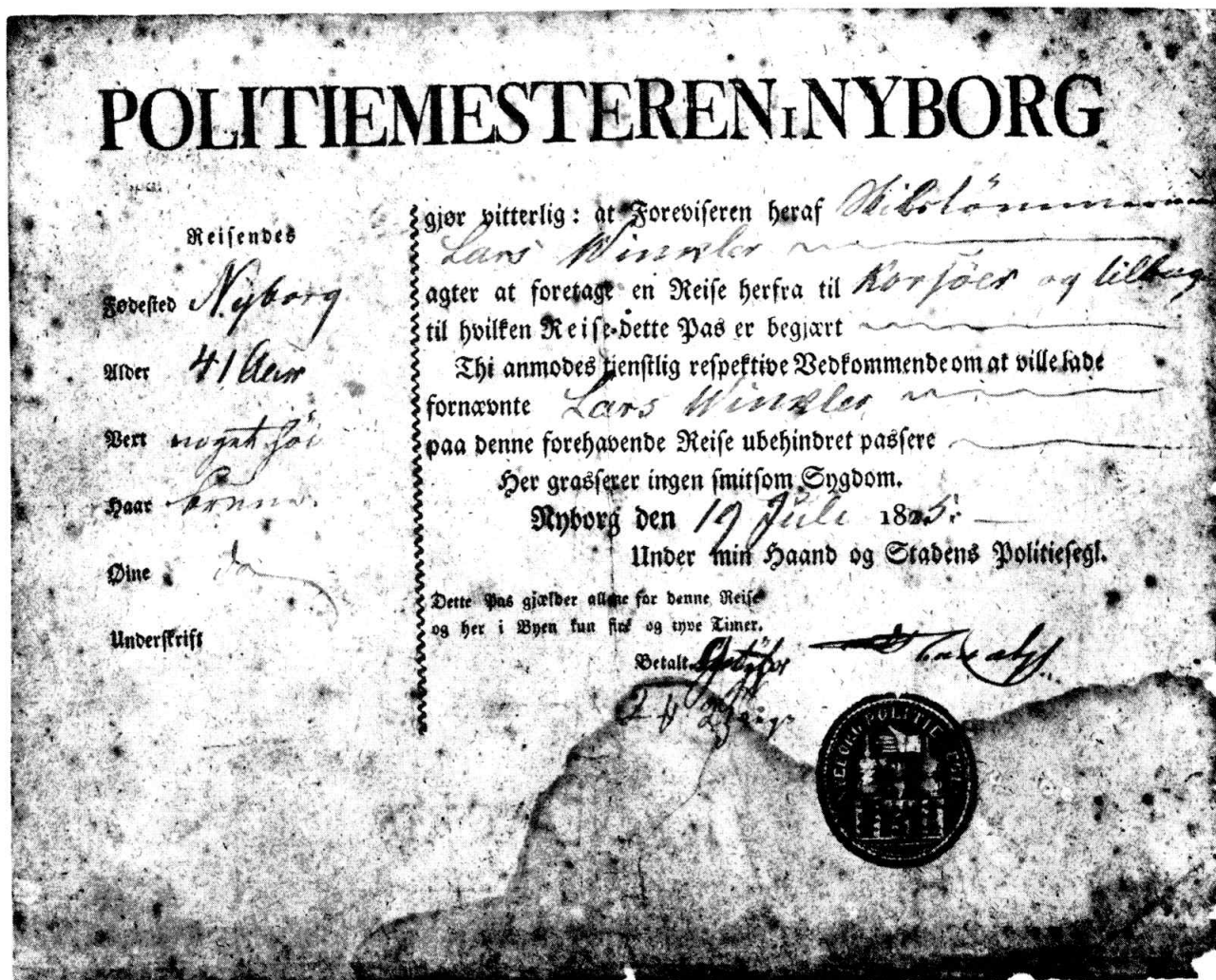
Begge bygninger er fredede og benyttes som klubhus for strandjægere og lystfiskere i Korsør. Knudshoved-stationen er stadig ferie- og kursusejendom for DSB og er stadig smukt og godt vedligeholdt.

Uddrag fra bogen »Storebæltsoverfarten i 100 år« af Paul Bell og Mogens Nørgård Olesen. (DSB)

# Lidt om Storebæltsoverfartens historie



Bæltsmakke



Pas fra politimesteren i Nyborg

Til fri kopiering - DSB Skoleservice



# Baggrundsmateriale til læreren:

## Storebæltsoverfarten gennem 100 år

**H/F KORSØR** var den første jernbanefærgе på Storebælt. Den blev indsat på overfarten ved leveringen i 1883, og byggeprisen var på kr. 566.000.

Færgen sejlede på Storebælt indtil 1923 kun afbrudt af en kort periode på Kalundborg – Århus ruten i 1914.

På vogndækket var der 2 spor med tilsammen 120 meter jernbaneskiner. Maskineriet bestod af 2 dampmaskiner, der kunne udvikle 1200 HK. Der var 4 kedler og 12 fyrsteder og en kulbeholdning på ikke mindre end 56 tons. Kulforbruget pr. time var på 1200 kilo.

H/F Korsør havde 2 skovlhjul og kunne sejle 12,25 knob.

**M/F KORSØR** blev den første 3-sporede motorfærgе på Storebælt. Færgen blev indsat i driften i 1927, og byggeprisen var på kr. 3,5 millioner. I udseende adskilte M/F Korsør sig meget fra de ældre dampfærger. De to skorste-  
ne var placeret midtskibs, hvor dampfærger-  
nes sad langskibs over færgernes midterakse. Desuden var M/F Korsør 20 meter længere og havde en højere overbygning.

I 1967 fik færgen nyt hovedmaskineri og blev moderniseret for 6,5 millioner kroner, men den 31. maj 1981 sejlede M/F Korsør sin sidste tur på Storebæltsoverfarten.

Den effektive sporlængde var 241,60 meter og kunne medtage 30 almindelige godsvogne samt 1500 passagerer.

Fart med last: 15,5 knob.

**M/F Romsø** kom til Storebæltsoverfarten på Halskov – Knudshoved ruten i 1973. Færgen var kun beregnet til overførsel af biler og kan på sine tre bildæk overføre 420 personbiler.

Maskineriet i M/F Romsø yder med sine 2 x 10 cylindre 12.000 HK – eller 10 gange mere end H/F Korsør.

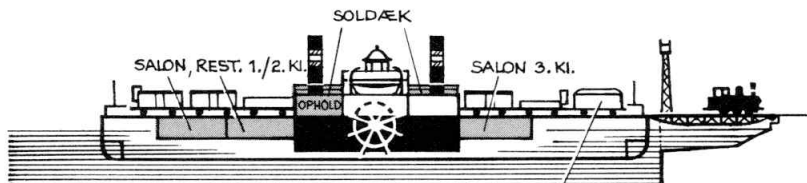
Færgen er 130 meter lang og har plads til 1500 passagerer.

**M/F Dronning Ingrid** er flagskibet på Storebælt. Den imponerende færgе blev indsat på overfarten mellem Korsør og Nyborg i 1980, som den første i en serie af nye 4-sporede jernbanefærger.

M/F Dronning Ingrid kostede 180 millioner kroner. Der er ialt 495 meter jernbaneskiner fordelt på 4 spor, og færgen kan medtage 2000 passagerer. På en dobbelttur mellem Korsør og Nyborg bruges 4000 liter olie, og farten med last er 18,9 knob. Maskineriet på 6 x 16 cylindre yder 25.000 HK. Færgens længde er 152 meter.

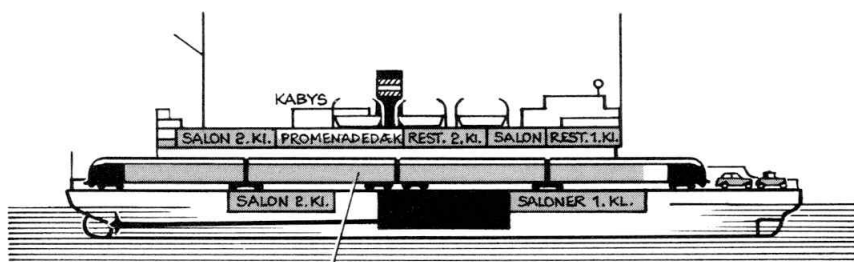


# Storebæltsoverfarten gennem 100 år



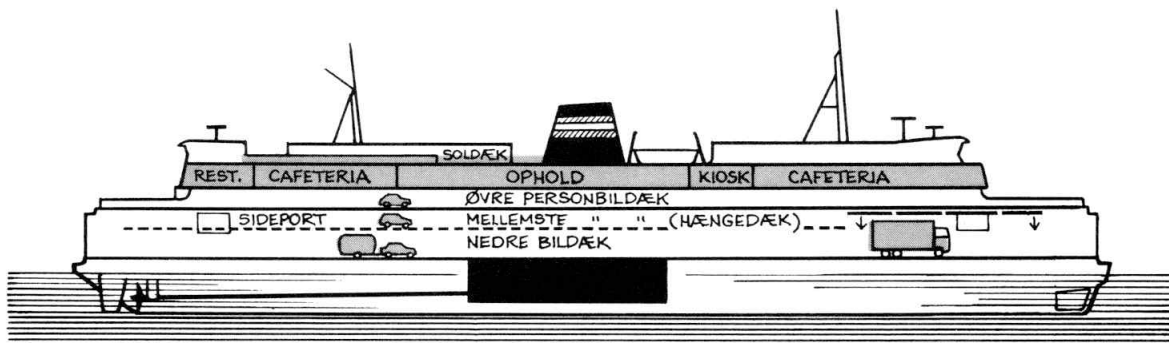
KUN OVERFØRSEL AF GODS- OG POSTVOGNE

H/F KORSØR • 1883-1923 • LÆ. 77 m • 945 BRT. • 2 x 2 CYL. → 1200 HK • 900 PASS. • 2 SPOR = 120 m



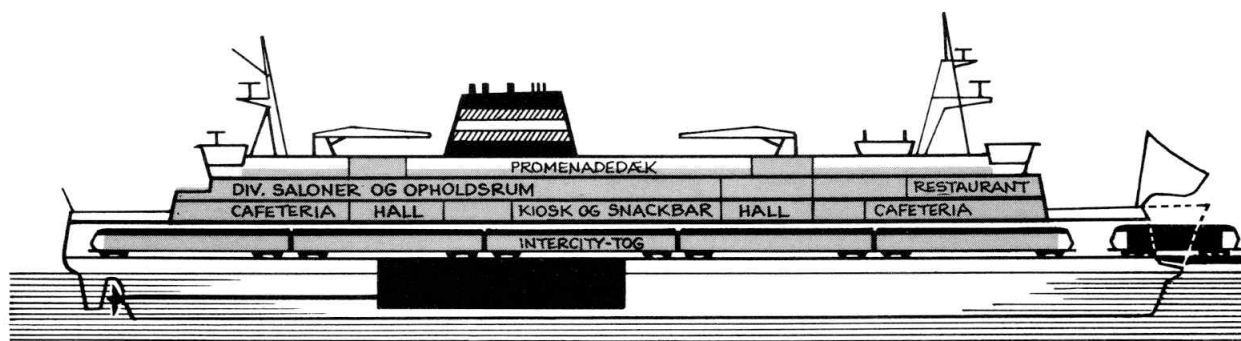
KUN OVERFØRSEL AF LYNTOG, SOVEVAGNE, GODS- OG POSTVOGNE SAMT BILER (TIL 1957)

M/F KORSØR • 1927-81 • LÆ. 97 m • 2363 BRT. • 2 x 8 CYL. → 4400 HK • 1500 PASS. • 3 SPOR = 240 m



KUN OVERFØRSEL AF BILER

M/F ROMSØ • 1973 • LÆ. 130 m • 5603 BRT. • 2 x 10 CYL. → 12.000 HK • 1500 PASS. • MAX. 420 PERS. BILER

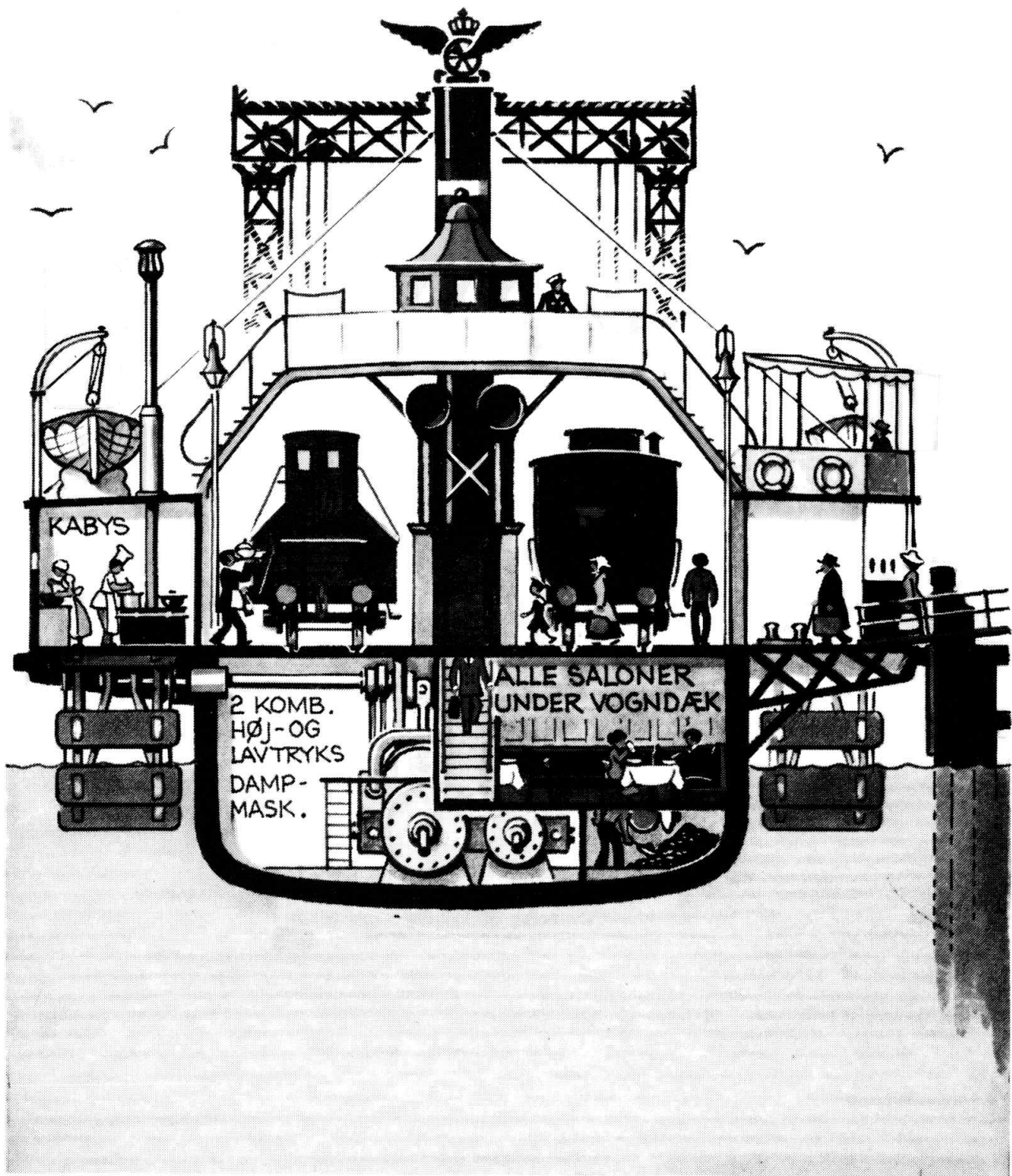


KUN OVERFØRSEL AF PERSONTOG SAMT GODS- OG POSTVOGNE

M/F DRONNING INGRID • 1981 • LÆ. 152 m • 10.607 BRT. • 6 x 16 CYL. → 25.000 HK • 2000 PASS. • 4 SPOR = 495 m

Til fri kopiering - DSB Skoleservice

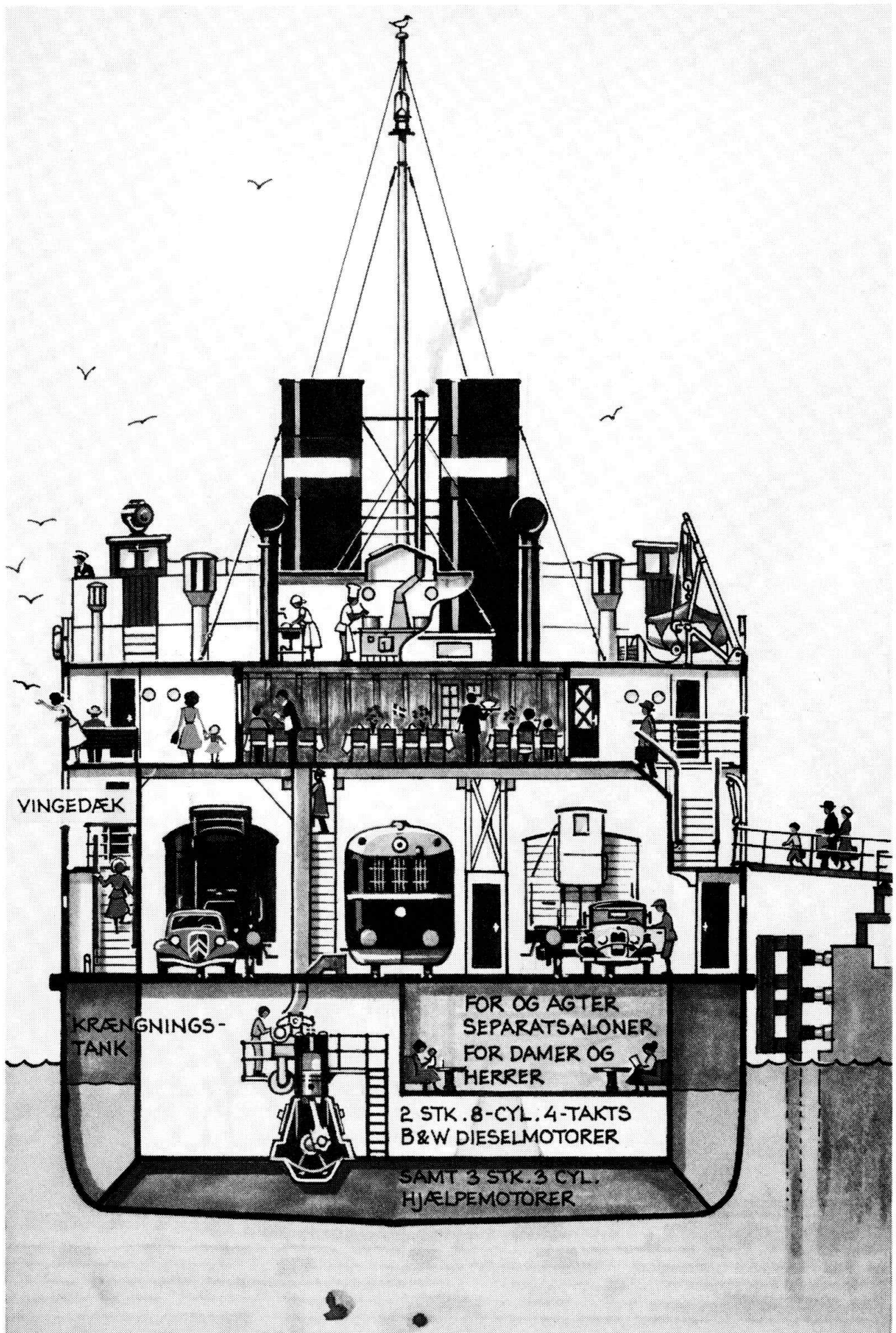




H/F Korsør 1883

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**



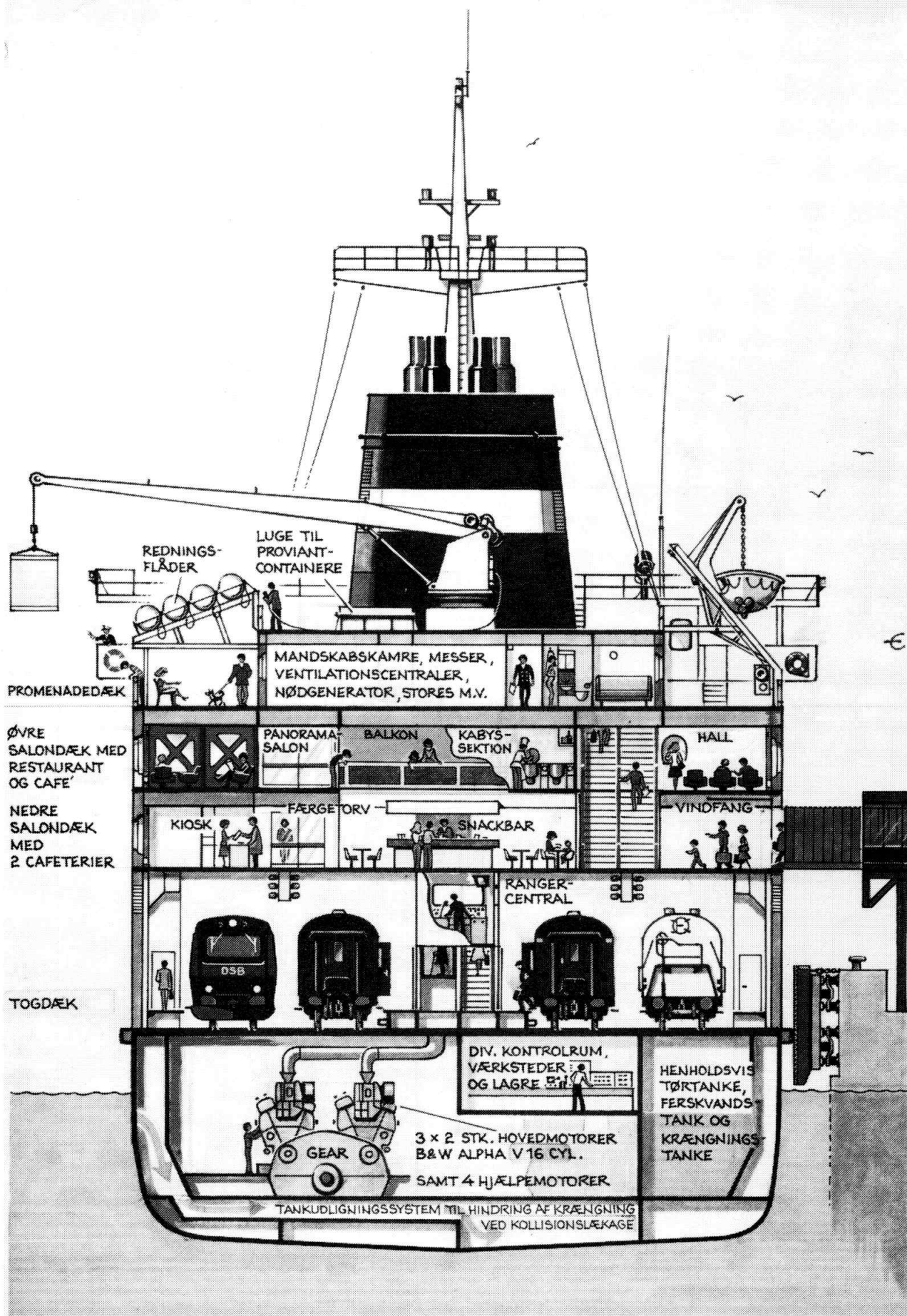


M/F Korsør 1927

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**





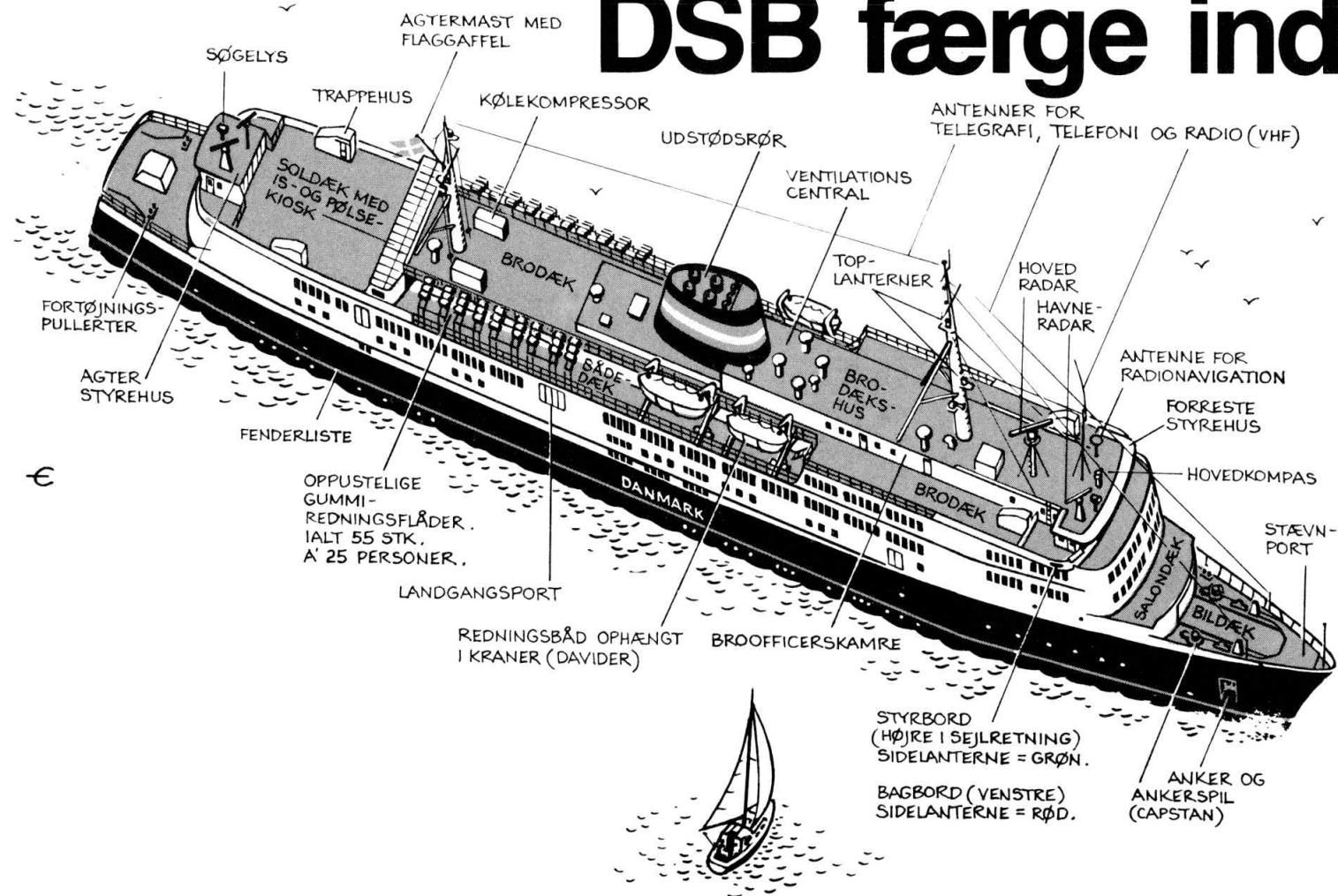


M/F Dronning Ingrid 1980

Til fri kopiering - DSB Skoleservice



# Sådan er en større DSB færge indrettet

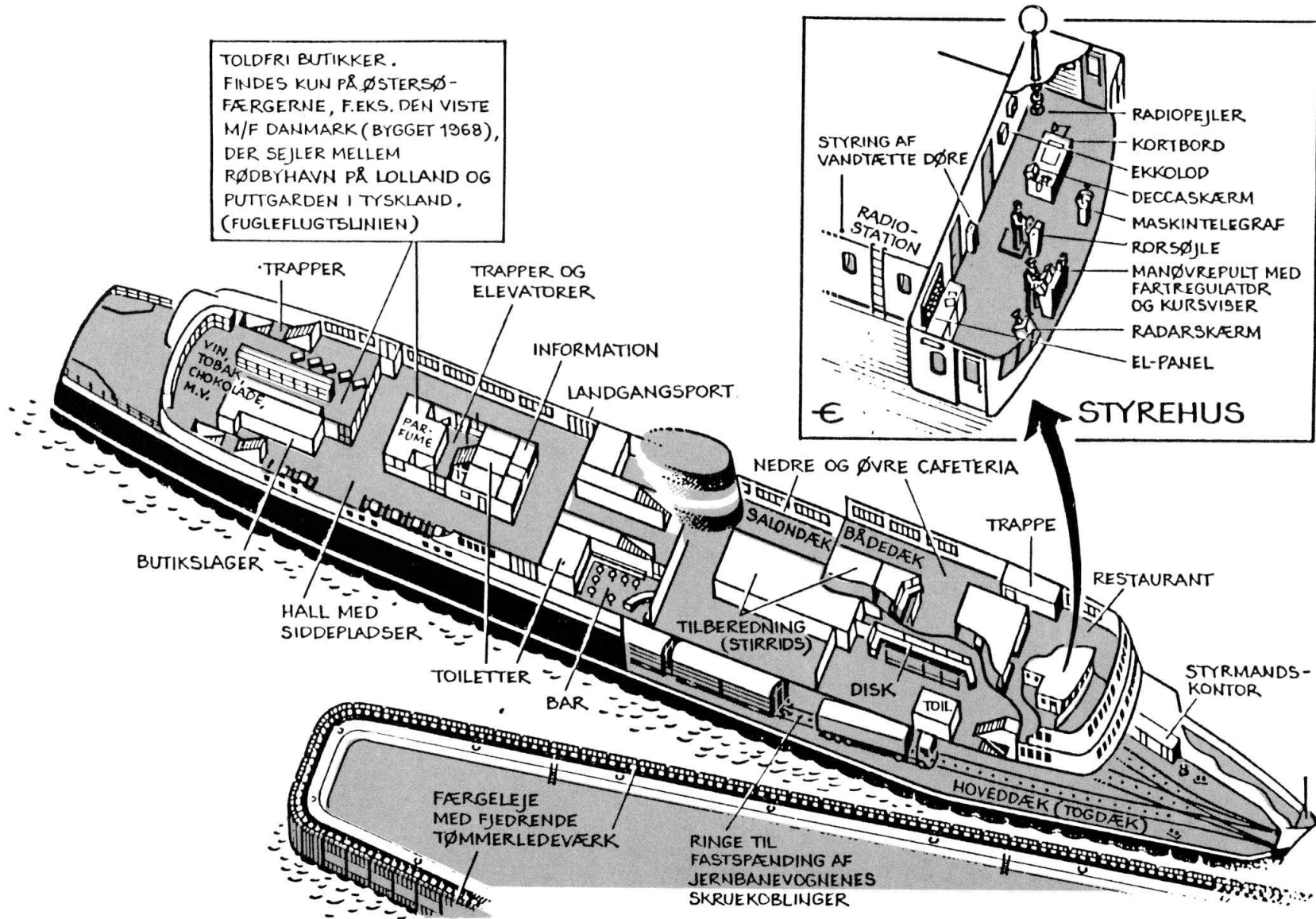


Til fri kopiering - DSB Skoleservice

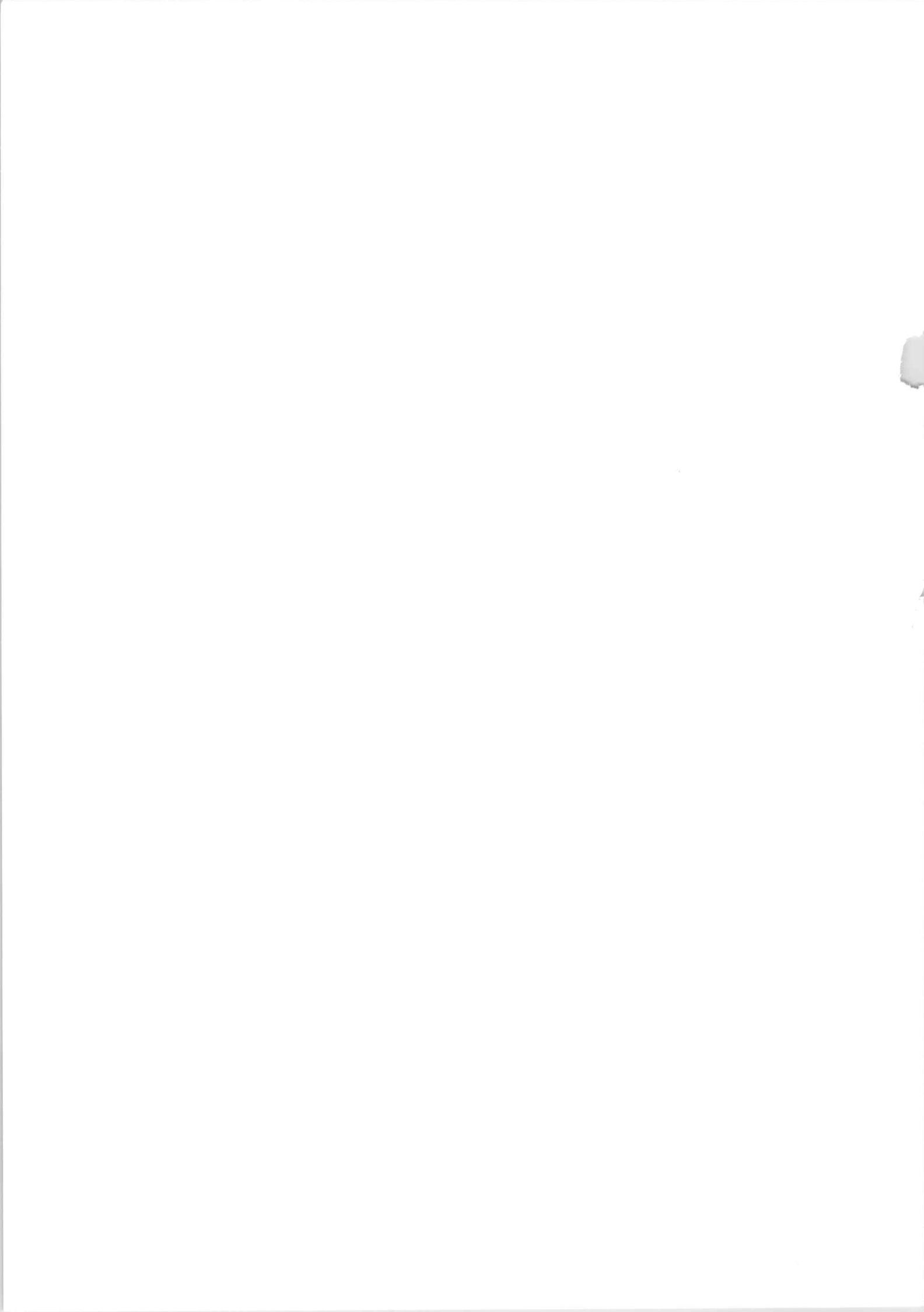


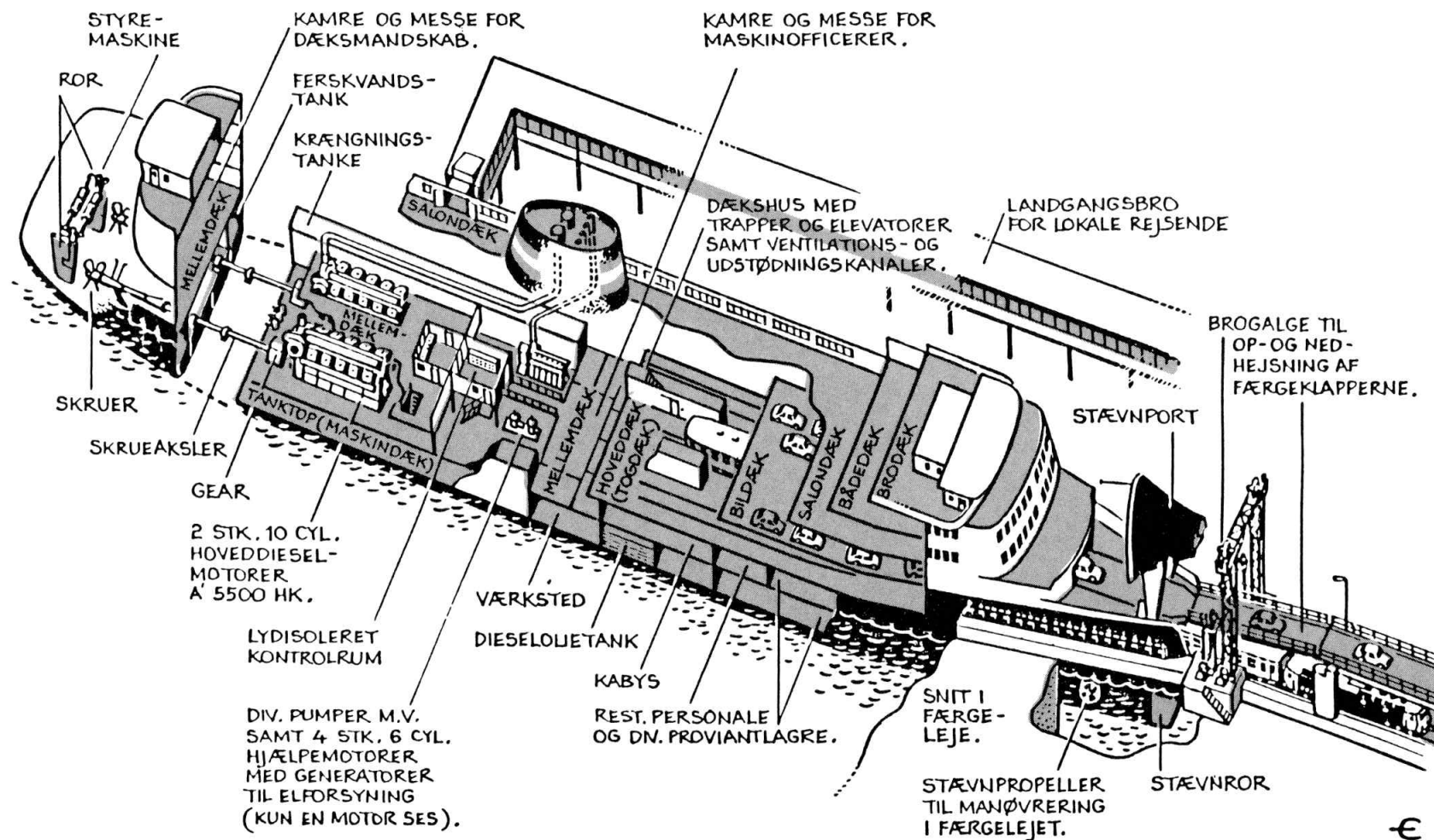


TOLFRI BUTIKKER.  
 FINDES KUN PÅ ØSTERSØ-  
 FÆRGERNE, F. EKS. DEN VISTE  
 M/F DANMARK (BYGGET 1968),  
 DER SEJLER MELLEM  
 RØDBYHAVN PÅ LOLLAND OG  
 PUTTGARDEN I TYSKLAND.  
 (FUGLEFLUGTLINIEN)



Til fri kopiering - DSB Skoleservice

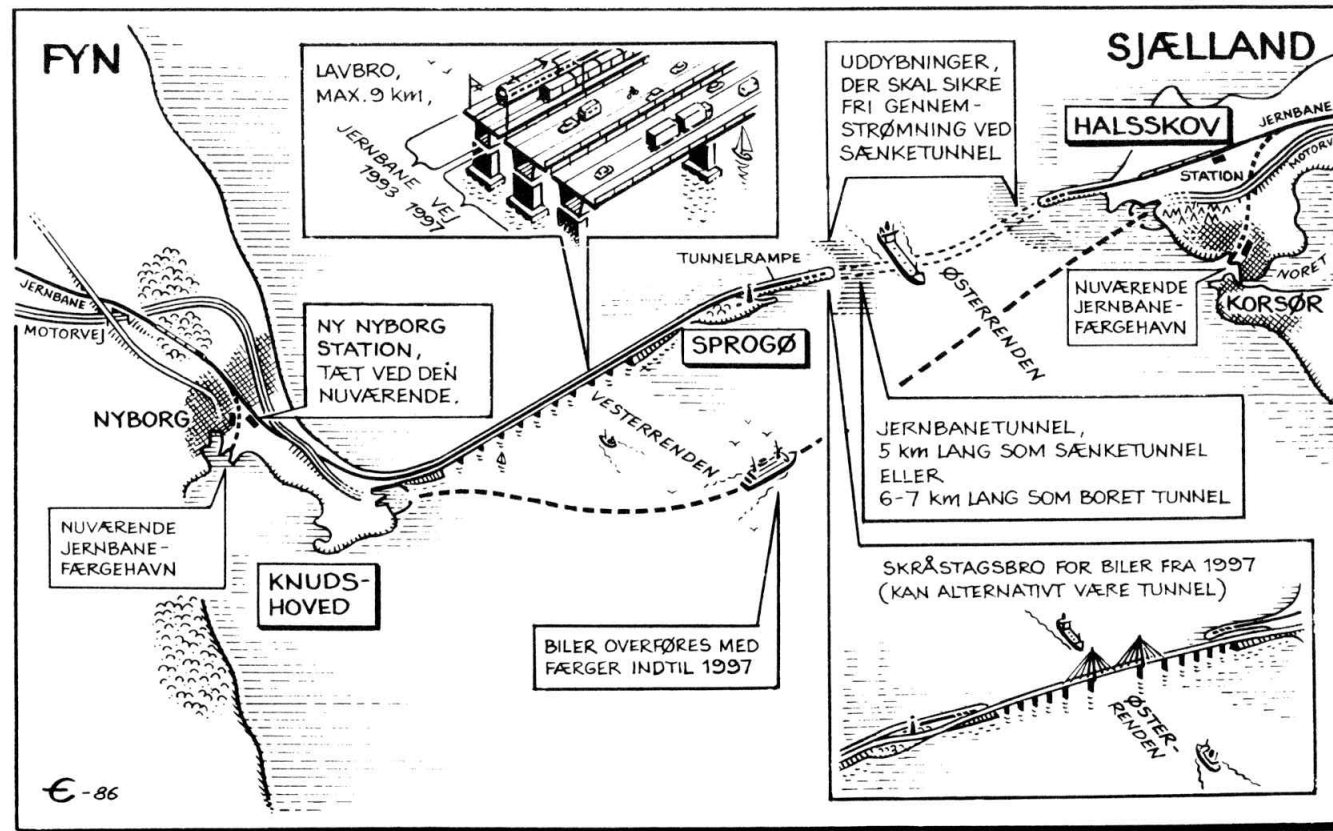




Til fri kopiering - DSB Skoleservice



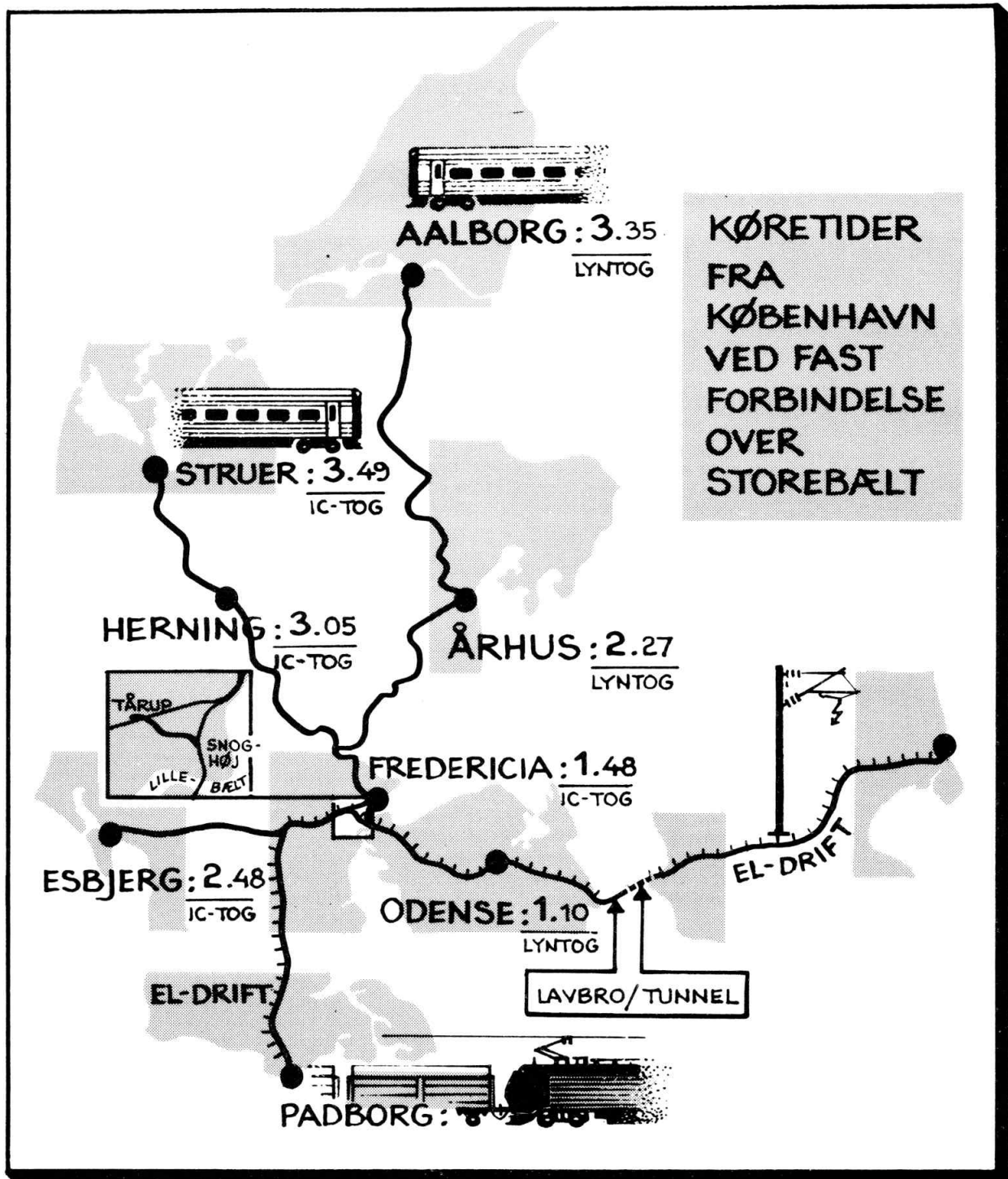
# Nu skal toget køre under vandet



Til fri kopiering - DSB Skoleservice







## DSB uden Storebæltsfærger

Da DSB offentliggjorde planerne om anskaffelse af IC/3-togene, vakte det særlig opmærksomhed, at der var mulighed for en væsentlig reduktion af rejsetiderne, f.eks. en time mellem København og Århus til de nuværende Intercity tog. Men den faste forbindelse over Storebælt betyder, at der kan skæres yderligere en time af. Det vil sige, at rejsetiden mellem København og Århus bliver på under tre timer og kun to en halv time, hvis der er tale om lyntog med stop alene i Odense. I dag varer turen med lyntog 4 t og 11 min. De fremtidige rejsetider er baseret på 160 km/t, mellem Fredericia og Århus dog 140-150 km/t.

Tegning: Erling Nederland

Til fri kopiering · DSB Skolerejser

# Baggrundsmateriale til læreren:

## Pictogrammer og lidt om DSB design.

Her er medtaget de pictogrammer, som man oftest vil møde og have brug for på rejsen. Med de større elever kan siden også bruges til en drøftelse af design og image, samt en diskussion om billedsprog kontra skriftsprog.

### Baggrunden

Der er tradition for god design i DSB. Arvegods fra jernbanens guldalder fortæller om tider, da vi var stolte af toget som teknisk manifestation og kulturfaktor, og da ingeniører og arkitekter fejrede fremskridtet i storslået udformning af anlæg og materiel.

Siden er det gået tilbage. Jernbanen fik modspillere på transportmarkedet, men i stedet for at hævde sig i konkurrencen begyndte man at bortspare det, der havde gjort togrejsen til en oplevelse.

I Danmark var der ikke sket store forbedringer siden mellemkrigsårene, da DSB havde en kort renæssance med lyn-tog, nye broer og færger mellem landsdelene, bedre køreplaner og en strålende reklame, som gjorde Statsbanerne til en anset og populær institution.

I en vis forstand blev linien fra trediv-erne genoptaget, da DSB i 1971 lagde ud i en mere moderne, markeds-orienteret kurs. Design blev en af fællesnævnerne for den fornyelse, der skulle gennemføres, og et af de redskaber, hvormed DSB skulle moderniseres. For at give dette arbejde et mål og en retning måtte man først klarlægge og beskrive de faktiske forudsætninger med hensyn til:

omverden  
hjælpemidler  
udviklingsmuligheder  
hvilken rolle design tillægges  
nødvendige administrative indgreb.

Sandheden om jernbanernes marked er enkel. Få årtier tilbage havde toget noget nær monopol i landstrafikken. Nu er det i hård konkurrence med bil og fly om både rejsende og fragt. Der skulle en ny generation af ledere til at indse, at udviklingen kunne vendes ved at indføre planlægnings- og handelsmetoder som dem,

der kendes i det fri erhvervsliv. Disse metoder skulle blive en spore for udviklingen i DSB i halvfjerdserne.

### Design og kommunikation

Det er almindeligt kendt, at fjernsynet har større magt over sindene end radioen, og filmen virker stærkere end bogen. Selv om skole, kulturliv og politik lægger mere vægt på det verbale end på det visuelle, er det en kendsgerning, at synsoplevelsen giver de første og mest umiddelbare indtryk.

Derfor er design den mest direkte budbringer mellem virksomheden og dens omverden. Det gælder på alle niveauer: Ansigtet udtrykker personligheden, formen fortæller om funktionen, billedet giver en meddelelse.

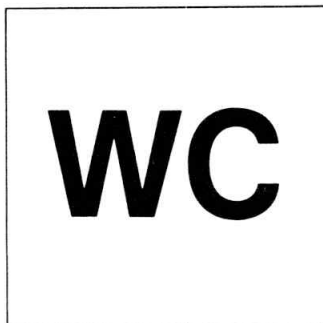
Design-programmet dækker alle virksomhedens visuelle udtryk, fra detalje til helhed. Det anskueliggør dens idé, virke og egenart. For statsinstitutionen DSB gælder tillige, at dens formdragt er en del af nationens ansigt, ligesom postkassen, vejskiltene og flaget. Her ligger en del af det kulturelle ansvar ved et sådant program.

På et mere praktisk plan er design også et hjælpemiddel til at lette kommunikationen mellem foretagendet og dets brugere. Tydelig skiltning, forståelige opslag, klare meddelelser er krav, alle kan enes om.

Som trafikselskab må DSB henvende sig til brugerne på mange måder, for det meste ad visuel vej. Mængden af skilte, tavler, plakater og montrer kan være overvældende, særlig for en rejsende som i forvejen er spændt og nervøs. Det er en design-opgave at ordne og forme budskaberne, så de er til at forstå. At begrænse deres tal og anbringe dem dér, hvor man netop behøver dem.

Det er naturligvis lidt af en kunst, men der findes regler for visuel fremstilling, ligesom sproget har sin grammatik. Disse regler, som er kernen i design-programmet, letter både udformning og fremstilling af det set budskab.

# DSB Pictogrammer



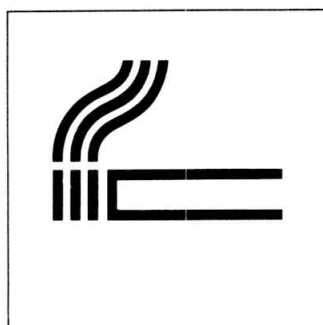
Toilet



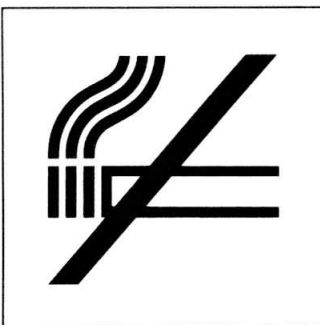
Dametoilet



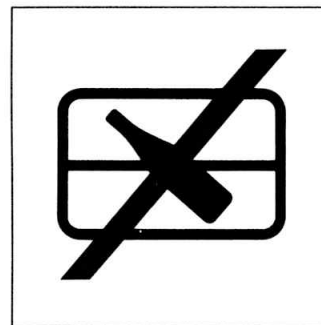
Herretoilet



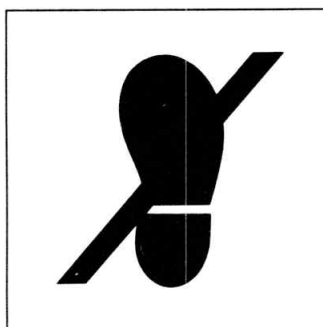
Rygning tilladt



Tobaksrygning forbudt



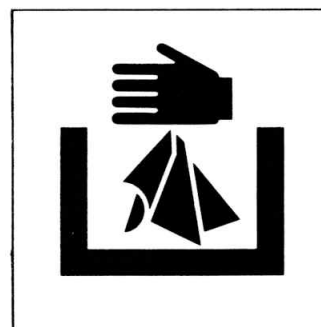
Kast ikke noget ud



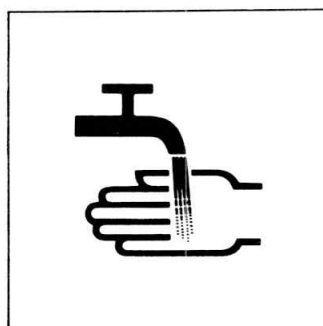
Stå ikke her



Adgang forbudt



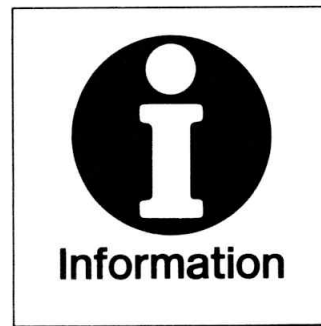
Til affald



Vaskerum



Drikkevand



Information

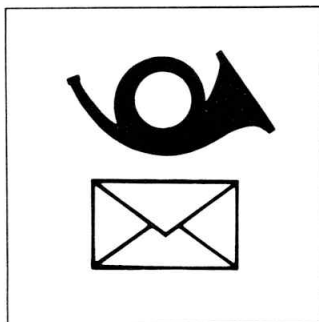
Til fri kopiering - DSB Skoleservice



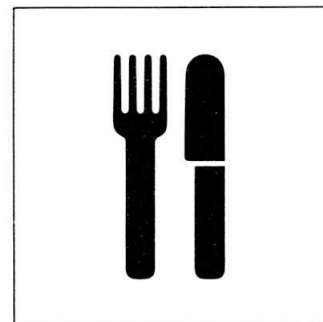
# DSB Pictogrammer



Telefon



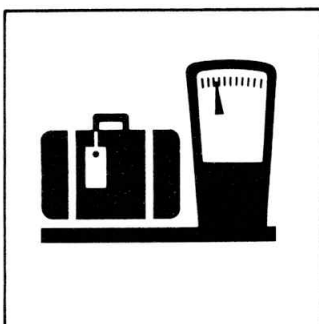
post



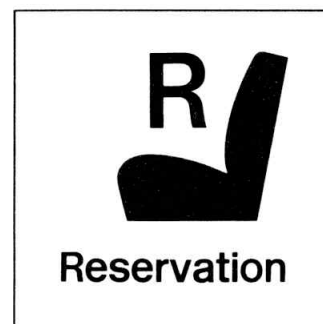
Restaurant



Opbevaringsboks



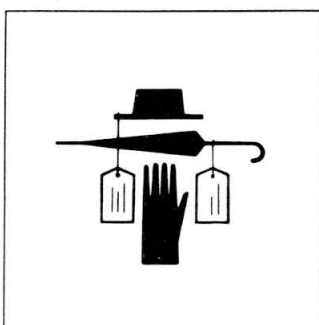
Indskrevet bagage



Reservering siddeplads



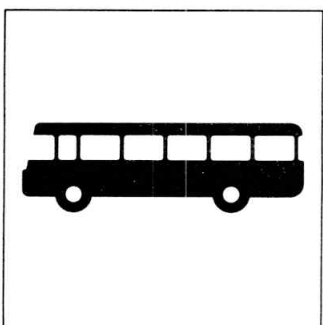
Reservering sove- og  
liggeplads



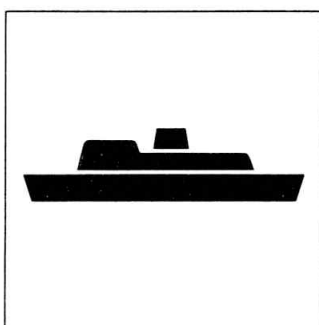
Fundne sager



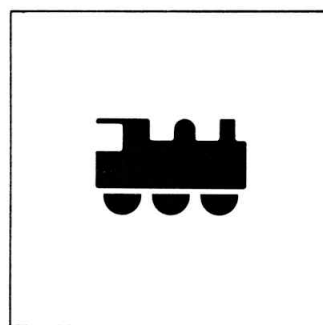
Taxa



Rutebil



Færge/skib



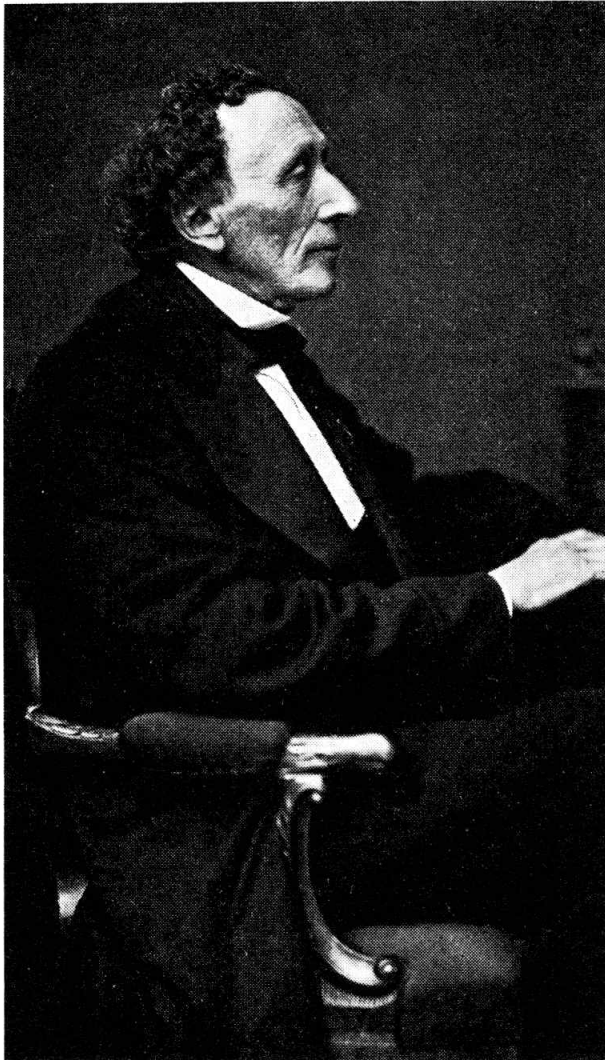
Tog

Til fri kopiering - DSB Skoleservice



# Baggrundsmateriale til læreren:

## H. C. ANDERSEN



*H. C. Andersen skrev som bekendt andet end eventyr.*

*På de følgende sider beskriver digteren således sit møde med jernbanen: »Et stykke Perlesnor«.*

*Fortællingen handler om jernbanestrækningen fra København til Korsør. I første afsnit beskriver H. C. Andersen turen fra Hovedstaden til Storebæltsbyen med toget.*

*I fortællingens 2. afsnit lader han Bedstemor fortælle om en tur fra Odense til København – med hestevogn.*

*»Et Stykke Perlesnor« er en fremragende samtidsbeskrivelse, men egner sig fortrinsvis p.g.a. sproget til de ældste elever.*

### Jernbanen

*Fortællingen stod i »En Digers Basar«, som udkom første gang i 1842 på Universitets-boghandler C. A. Reitzels Forlag. Fortællingen indgår i en række rejseskildringer og essays fra forskellige lande i Europa og den nære Orient. Den indgår i afsnittet fra Tyskland.*

*På titelbladet af den oprindelige udgave af »En Digers Basar« havde H. C. Andersen skrevet følgende vers.*

*Kom lad os vandre her, om kun på prent.  
I ser med billed-rigdom rejste buer;  
Imellem København og Orient  
sig strækker den bazar, som her du skuer!*

---

# Et stykke perlesnor

---

Jernbanen i Danmark strækker sig endnu kun fra København til Korsør, den er et stykke perlesnor, dem Europa har en rigdom af; de kosteligste perler dér nævnes: Paris, London, Wien, Neapel -; dog manges en udpeger ikke disse store stæder som sin skønneste perle, men derimod viser hen til en lille umærkelig stad, der er hjemmets hjem, der bor de kære; ja, tit er det kun en enkelt gård, et lille hus, skjult mellem grønne hække, et punkt, der flyver hen, idet banetoget jager forbi.

Hvor mange perler er der på snoren fra København til Korsør? Vi vil betragte seks, som de fleste må have lagt mærke til, gamle minder og poesien selv giver disse perler en glans så at de stråler ind i vor tanke.

Nær ved bakken, hvor Frederik den Sjettes slot ligger, Oehenschlägers barn-domshjem, skinner i læ af Søndermarkens skovgrund en af perlerne, man kaldte den »Philemon og Baucis Hytte«, det vil sige: to elskelige gamles hjem. Her boede Rahbek med sin hustru Gamma, her, under deres gæstfri tag, samlede sig i en menneskealder al åndens dygtige fra det travle København, her var et åndens hjem, - - og nu! sig ikke, »ak, hvor forandret!« - nej, endnu er det åndens hjem, drivhuset for den sygnende plante! Blomsterknoppen, der ikke er mægtig nok til at udfolde sig, gemmer dog skjult, alle spirer til blad og frø. Her skinner åndens sol ind i et fredet åndens hjem, opliver og levendegør.

Verden rundt om stråler ind gennem øjnene i sjælens ugranskelige dybde: Idiotens hjem, omsværmet af menneskekærligheden, er et helligt sted, et drivhus for den sygnende plante, der skal engang omplantes og blomstre i Guds urtegård. De svageste i ånden samles nu her, hvor engang de største og kraftigste mødtes, vekslede tanker og løftedes opad - opad blusser end her sjælens flamme i »Philemon og Baucis Hytte«.

Kongegravenes by ved Hroars væld, det gamle Roskilde, ligger for os; kirkens

slanke tårns spir løfter sig over den lave by og spejler sig i Issefjorden; én grav kun vil vi her søge, betragte den i perlens glar; det er ikke den mægtige uniondronning Margrethes - nej, inde på kirkegården, hvis hvide mur vi tæt ved flyver forbi, er graven, en ringe sten lagt hen over den, orgellets drot, den danske romances fornyer, hviler her; melodier i vor sjæl blev de gamle sagn, vi fornam hvor: »de klare bølger rulled«, »der boede en konge i Lejre!« - Roskilde, kongegravenes by, i din perle vil vi se på den ringe grav, hvor i stenen er hugget lyren og navnet: Weyse.

Nu kommer vi til Sigersted ved Ringsted by; ålejet er lavt; det gule korn vokser, hvor Hagbarths båd lagde an ikke langt fra Signes jomfrubur. Hvem kender ikke sagnet om Hagbarth, der hang i egen og Signelils bur, der stod i lue, sagnet om den stærke kærlighed.

»Dejlige Sorø omkranset af skove!« din stille klosterby har fået udkig mellem de mosgroede træer; med ungdomsblik ser den fra akademiet ud over søen, til verdenslandevejen, hører lokomotivets dragepuste, idet den flyver gennem skoven. Sorø, du digtningens perle, der gemmer Holbergs støv! Som en mægtig, hvid svane ved den dybe skovsø ligger dit lærdoms slot, og op til den, og derhen søger vort øje, skinner, som den hvide stjerneblomst i skovgrunden, et lille hus, fromme salmer klinger derfra ud gennem landet, ord mæles derinde, bonden selv lytter dertil og kender svundne tider i Danmark. Den grønne skov og fuglenes sang hører sammen, således også navnene Sorø og Ingemann.

Til Slagelse by -! hvad spejler sig her i perlens glar? Forsvundet er Antvorskov kloster; forsvundet slottets rige sale, selv dets ensomt stående forladte fløj; dog et gammelt tegn står endnu, fornyet og atter fornyet, et trækors på højen derhenne, hvor i legendens tid Hellig-Anders, den Slagelse præst, vågnede op, båret i én nat herhid fra Jerusalem.



---

# Et stykke perlesnor

---

Korsør - her fødtes du, der gav os:

- »Skæmt med alvor blandet

»I viser af Knud Sjællandsfar«.

De mester i ord og vid! de synkende gamle volde af den forladte befæstning er nu her det sidste synlige vidne om dit barndomshjem; når solen går ned, peger deres skygger hen på den plet, hvor dit fødehus stod; fra disse volde, skuende mod Sprogøs højde, så du, da du »var lille«, månen ned bag øen glide« og besang den uodeligt, som du siden besang Schweises bjerge, du, som drog om i verdens labyrint og fandt, at -

»- ingensteds er roserne så røde,  
»Og ingensteds er tornene så små,  
»Og ingensteds er dunene så bløde  
»Som de, vor barndoms uskyld hvilte på«!

Lunets liflige sanger! vi fletter dig en krans af skovmærker, kaster den i søen, og bølgen vil bære den til Kielerfjord, på hvis kyst dit støv er lagt; den bringer hilsen fra den unge slægt, hilsen fra fødebyen Korsør - hvor perlesnoren slipper!.

»Det er rigtignok et stykke perlesnor fra København til Korsør«, sagde bedstemoder, der havde kørt læse, hvad vi nu nys læste. »Det er en perlesnor for mig, og det blev den af mig allerede for nu over fyrretyve år siden«! sagde hun. »Da havde vi ikke dampmaskinerne, vi brugte dage til den vej, hvor I nu kun bruger timer! Det var 1815; da jeg var en og tyve år! det er en dejlig alder! skønt op i de tres, det er også en dejlig alder, så velsignet! - I mine unge dage, ja, da var det en anderledes sjældenhed end at komme til København, byen for alle byerne, som vi ansø den. Mine forældre ville efter tyve år engang igen gøre et besøg der, jeg skulle med; den rejse havde vi i åringer talt om, og nu skulle den virkelig gå for sig! jeg syntes, at et helt nyt liv ville begynde, og på en måde også begyndte der for mig et nyt liv.

Der blev syet, og der blev pakket sammen, og da vi nu skulle af sted, ja, hvor mange gode venner kom ikke for at sige os lev vel! det var en stor rejse vi havde for! Op ad formiddag kørte vi ud fra Odense i mine forældres holstenske vogn, bekendte nikkede fra vinduerne hele gaden igennem, næsten til vi var helt ude af Sankt Jørgens port. Vejret var dejligt, fuglene sang, alt var fornøjelse, man glemte, at det var en svær, lang vej til Nyborg; mod aften kom vi der; posten indtraf først ud på natten, og før afgik ikke børt-fartøjet; vi tog da om bord; der lå nu ud foran os det store vand, så lang vi kunne øjne, så blikstille. Vi lagde os i vore klæder og sov. Da jeg i morgenstunden vågnede og kom op på dækket var der ikke det mindste at se til nogen af siderne, sådan en tåge havde vi. Jeg hørte hanerne gale, fornam, at solen kom op, klokkerne klang; hvor mon vi var; tågen lettede, og vi lå såmænd endnu lige uden for Nyborg. Op ad dagen blæste endelig en smule vind, men stik imod; vi krydsede og krydsede, og endelig var vi så heldige, at vi klokken lidt over elleve om aftenen nåede Korsør, da havde vi været to og tyve timer om de fire mil.

Det gjorde godt at komme i land; men mørkt var det, dårligt brændte lygterne, og alt var så vildtfremmed for mig, der aldrig havde været i nogen anden by end i Odense.

»Se, her blev Baggesen født«! sagde min far, »og her levede Birckner«!.

Da syntes mig, at den gamle by med de små huse blev med et lysere og større; vi følte os dertil så glade ved at have landjorden under os; sove kunne jeg ikke den nat over alt det meget, jeg allerede havde set op oplevet, siden jeg i forgårs tog hjemmefra.

Næste morgen måtte vi tidligt op, vi havde for os en slem vej med forfærdelige banker og mange huller, til vi nåede Slagelse, og videre frem på den anden side var nok ikke stort bedre, og vi ville gerne så betids komme til Krebsehuset, at vi derfra

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---





---

# Et stykke perlesnor

---

endnu en dag kunne gå ind i Sorø og besøge Møllers Emil, som vi kaldte ham, ja, det var Eders bedstefader, min salig mand, provsten, han var student i Sorø og netop færdig der med sin anden eksamen.

Vi kom efter middag til Kребsehuset, der var et galant sted dengang, det bedste værtshus på hele rejsen og den yndigste egn, ja, det må I da alle indrømme, at den endnu er.

Der var en ferm værtinde, madam Plambek, alt i huset som et glatskuret spækbræt. På væggen hang i glas en stor mærkelighed. - Så gik vi op til Sorø og traf der Emil; I kan tro, han blev glad ved at se os, og vi ved at se ham, han var så god og opmærksom. Med ham så vi da kirken med Absalons grav og Holbergs kiste; vi så de gamle munkeindskrifter, og vi sejlede over søen til »Parnasset«, den dejligste aften jeg mindes! Jeg syntes rigtignok, at skulle man nogetsteds i verden kunne digte, måtte det være i Sorø, i denne naturs fred og dejlighed. Så gik vi i måneskin af Filosofgangen, som de kalder det, den dejlige ensomme vej langs søen og flommen ud mod landevejen til Kребsehuset; Emil blev og spiste med os, fader og moder fandt, at han var blevet så klog og så så godt ud. Han lovede os, at han inden fem dage skulle være i København hos sin familie og sammen med os; det var jo pinsen.

De timer i Sorø og ved kребsehuset, ja, de hører til mit livs skønneste perler! -

Næste morgen rejste vi meget tidligt, for vi havde en lang vej, før vi nåede Roskilde, og der måtte vi være så betids at kirken kunne ses, og ud på aftenen fader besøgte en gammel skolekammerat; det skete også, og så lå vi natten over i Roskilde og dagen derpå, men først ved middagstid, for det var den værste, den mest opkørte vej, vi havde tilbage, kom vi til København. Det var omtrent tre dage, vi havde brugt fra Korsør til København, nu gør I den samme vej i tre timer.

Perlerne er ikke blevet kosteligere, det

kan de ikke, men snoren er blevet ny og vidunderlig. Jeg blev med mine forældre tre uger i København, Emil var vi dér sammen med i hele atten dage, og da vi så rejste tilbage til Fyn, fulgte han os lige fra København til Korsør, der blev vi forlovet, før vi skiltes ad; så kan I nok forstå mig, at også jeg kalder fra København til Korsør et stykke perlesnor.

Siden, da Emil fik kald ved Assens, blev vi gift; vi talte tit om Københavnsrejsen, og om at gøre den engang til, men så kom først Eders moder, og så fik hun søskende, og der var meget at passe og tage vare på, og da nu fader forfremmedes og blev provst, ja, alt var en velsignelse og glæde, men til København kom vi ikke! aldrig kom jeg der igen, hvor tit vi tænkte derpå og talte derom, og nu er jeg blevet for gammel, har ikke legeme til at fare på jernbane; men glad ved jernbanerne er jeg? det er en velsignelse, at man har dem! så kommer I hurtigere til mig! Nu er Odense jo ikke stort længere fra København, end den i min barndom var fra Nyborg! I kan flyve til Italien lige så hurtigt, som vi var om at rejse til København! ja, det er noget! - alligevel bliver jeg siddende, jeg lader de andre rejse! lader dem komme til mig! men I skal ikke smile endda, fordi jeg sidder så stille, jeg har en anderledes stor rejse for end Eders, en meget hurtigere end den på jernbanerne; når Vorherre vil, rejser jeg op til »bedstefader«, og når så I har udrettet Eders gerning og glædet Eder her ved denne velsignede verden, så ved jeg, at I kommer til op til os, og taler vi da dér om vort jordlivs dage, tro mig, børn! jeg siger også dér som nu: »fra København til Korsør, ja, der er rigtig nok et stykke perlesnor«!

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---





---

# Jernbanen

---

Af H.C. Andersen. 1842

Da mange af mine læsere ikke har set en jernbane, vil jeg først se at give disse et begreb om en sådan.

Vi vil tage en almindelig landevej; den kan løbe lige, den kan slå en bugt, det er det samme; men jævn må den være, jævn som et stuegulv, og derfor sprænger vi ethvert bjerg, som stiller sig for den; vi bygger på stærke buer en bro over sumpe og dybe dale, og når da den jævne vej er for os, lægger vi der, hvor hjulsporene ville gå, jernskinner, om hvilke vognhjulene kan gribe fat. Dampmaskinen spændes foran med sin mester på, der véd at styre og standse den. Vogn kædes til vogn med mennesker eller kvæg - og så kører man!

På ethvert sted af vejen vides time og minut, når vognrækken vil indtræffe. Man hører også milevidt signalpibens lyd, når toget er i fart, og rundt om, hvor biveje for almindelige kørende og gående skærer jernbanen, slår den opstillede vagt træbommen ned for dem, og de gode folk må vente, til vi har passeret. Langs banen - alle de mile, den strækker sig - er små huse rejst så langt fra hinanden, at de, som står vagt, kan se hinandens flag og betids vide at holde banen ren, at ingen sten eller kvist ligger over skinnerne.

Se, det er en jernbane! Jeg vil håbe, man har forstået mig.

Det var første gang i mit liv, jeg skulle se en sådan. En halv dag og den påfølgende nat havde jeg rejst med diligence den skrækkeligt slette vej fra *Braunschweig* til *Magdeburg*; træt kom jeg herhid, og en time efter skulle jeg igen af sted med dampvognen.

Jeg vil ikke nægte, at jeg forud havde en fornemmelse, som jeg vil kalde jernbanefeber, og denne var på sit højeste, da jeg trådte ind i den storartede bygning, hvorfra vognrækken kører ud. Her var en

trængsel af rejsende, en løben med kufferter og natsække, en susen og surren af maskiner, som dampen væltede ud af.

Man ved første gang ikke ret, hvor man tør stå, at ikke en vogn eller en dampkedel eller en kasse med rejsegods skal flyve over en. Rigtignok står man sikker på den fremspringende altan. Vognene, man skal ind i, ligger i række tæt op til den - som gondoler ved en kaj; men nedenfor i gården krydser som trolddomsbånd den ene jernskinne den anden - og det er også trolddomsbånd, som den menneskelige kløgt har slagen. Til disse skal vore magiske vogne holde sig. Kommer de uden for tryllebåndet, ja, så gælder det liv og lemmer!

Jeg stirrede på disse vogne, på lokomotiver, løse karrer og vandrende skorstene; de løb som i en trylleverden imellem hverandre, - alting syntes at have ben! Og nu denne damp og denne susen i forening med trængselen for at få plads, denne stank af tælle!

Maskinernes taktmæssige gang og den udladte damp piben og snøften forstærkede indtrykket, og er man her, som sagt, for første gang, da tænker man på at vælte, brække arme og ben, springe i luften eller knuses ved at støde sammen med en anden vognrække. Men jeg tror, at det kun er første gang, man tænker derpå.

- Vognrækken her dannede tre afdelinger: De to første er magelige lukkede vogne aldeles som vore diligencer, kun meget bredere; den tredje er åben og utrolig billig, så at selv den fattigste bonde tager med; det bliver ham mindre dyrt, end om han skulle gå den lange vej og styrke sig i værtshuset eller overnatte på rejsen.

Signalpiben lyder; - men den lyder ikke smukt; den har meget tilfælles med svanets svanesang, idet kniven trænger det gennem halsen. Man sætter sig ind i den mageligste karet, konduktøren lukker døren i efter os og tager nøglen med sig; men

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---



vi kan lade vinduet gå ned, nyde den friske luft uden at frygte for nogen ulejlighed af lufttrykket; man har det aldeles som i enhver anden vogn, kun mere mageligt; man udhviler sig her, når man kort forud har gjort en angribende rejse.

Den første fornemmelse er en ganske sagte rykken i vognene, og nu er kæderne spændt, som holder disse sammen. Signalpiben lyder igen, og farten begynder - men langsomt; de første skridt går så sagte, som om en barnehånd trak den lille vogn. Hurtigheden tager umærkeligt til; men du læser i din bog, ser på dit kort og ved endnu ikke ret, om farten er begyndt; thi vognen glider som en kane på den jævne sne-mark. Du ser ud af vinduet og opdager, at du jager af sted som heste i galop; det går endnu hurtigere, du synes at flyve, men her er ingen rysten, intet lufttryk, intet af, hvad du tænkte dig ubehageligt!

- Hvad var det røde, der som et lyn for tæt forbi? Det var en af de vagthavende, der stod med sin fane. Se kun ud! De nærmeste ti til tyve alen er marken en pilsnar strøm; græs og urter løber ud i hverandre; man får en idé om at stå uden for jorden og se denne dreje sig! Det piner øjet at hæfte det længe i samme retning, men du ser nogle favne længere bort, da bevæger sig de andre genstande ikke hurtigere, end vi ser dem bevæge sig, når vi kører godt, og længere ud mod horisonten synes alt at stå stille; man har ganske og aldeles skuet af den hele egn.

Således just skal der rejses gennem flade lande! Det er, som by ligger tæt ved by; nu kommer en, nu atter en. Man kan ret tænke sig trækfuglens flugt; - således må de lade byerne efter sig. De almindeligt kørende, som man ser på sidevejene, synes at holde stille, hestene foran vognene løfter fødderne; men de synes at sætte dem igen på samme sted og så er vi dem forbi.

Det er en temmelig bekendt anekdote om en amerikaner, der første gang kørte med dampvogn, at han ved idelig at se den ene milepæl fare forbi efter den anden troede, at han kørte over en kirkegård og så monumenterne. Jeg skulle derfor ikke anføre den; men den karakteriserer ganske hurtigheden, og jeg havde den i tanker,

skønt man her ingen milepæle ser; - de røde signalfaner måtte da være det, og den samme amerikaner kunne have sagt her: »Hvorfor er alle mennesker i dag ude med røde faner?«

Jeg vil derimod fortælle, at da vi for forbi et plankeværk - som jeg så forkortet til en stang - sagde en mand ved siden af mig: »Se nu er vi i fyrstedømmet *Köthen!*« Og så tog manden sig en pris, bød mig også af dåsen. Jeg bukkede, prøvede tobakken, nøs og spurgte så: »Hvor længe er vi nu i *Köthen?*« - »O«, svarede manden, »den var vi ude af, idet De nøs!«

Og dog kan dampvognene gå dobbelt så hurtigt som her; hvert øjeblik er man ved en ny station, hvor passagererne skal sættes af og andre optages. Farten bliver her ved formindsket; man standser et minut, og ind af de åbne vinduer rækker opvartere os forfriskninger, lette og solide, ganske som vi behager! De stegte duer flyver, for betaling, bogstaveligt lige ind i munden, og så jager man af sted, sladrer med sin nabo, læser i en bog eller skotter til naturen, hvor tit en skare kører med forbavelse drejer sig rundt, eller nogle heste river sig løs og flygter, fordi de ser, at tyve vogne kan komme frem i verden foruden dem og det endnu hurtigere, end om de skulle hjælpe til - og så er man pludselig igen under tag, hvor vognrækken standser.

Man har kørt sine femten mil i tre timer, er i *Leipzig*. Samme dag, fire timer efter, går det herfra igen en lignende vej-længde i samme tid, men gennem bjerge og over floder - og så er man i *Dresden*.

Jeg har hørt flere sige, at ved jernbanerne var al rejsepoesi borte, og at man fór det smukke og interessante forbi. Hvad det sidste angår, da står det jo enhver frit for at blive, på hvilken station han vil, og der se sig om, til den næste vognrække kommer, og hvad det angår, at al rejsepoesi forsvinder, da er jeg af en aldeles modsat mening. Det er i de snævre fuldpakkede rejsevogne og diligencer, at poesien forsvinder; man bliver her sløv, man plages i den bedste årstid af støv og hede og om vinteren af slette veje; naturen selv får man her ikke i større portioner, men vel i længere drag, end i dampvognen.



O hvilket åndens storværk er dog denne frembringelse! Man føler sig jo mægtig som en oltids troldmand! Vor magiske hest spænder vi for vognen, og *rummet* forsvinder; vi flyver som skyerne i storm, som trækfuglene flyver! Vor vilde hest fnyser og snøfter, den sorte damp stiger ud af hans næsebor. raskere kunne ikke *Mefistofeles* flyve med *Faust* på sin kappe! Vi er ved naturlige midler i vor tid lige så stærke, som man i middelalderen har troet, at kun djævelen kunne være det! Vi er ved vor kløgt kommet på siden af ham, og før han selv ved det, er vi ham forbi.

Jeg erindrer kun få gange i mit liv, jeg således har følt mig greben som her, således med al min tanke ligesom skuet Gud ansigt til ansigt. Jeg følte en andagt, som jeg kun som barn har følt den i kirken og som ældre i den solbelyste skov eller på det blikstille hav en stjerneklar nat! I poesiens rige er ikke *Følelsen* og *fantasien* de eneste, der hersker; de har en broder, der er lige så mægtig; han kaldes *forstanden*, han forkynder det evigt sande, og i dette ligger storhed og poesi.





---

# På skinner

---

En klasse fra København er sammen med deres tre lærere, Karin, Kent og Clausen på vej til lejrskole i Midtjylland. De er netop kommet ind med færgen fra Kalundborg til Århus og skal nu videre med lokal-tog. Ivan går i klassen, men kommer oprindeligt fra Jylland, hvor hans onkel bor.

Afsnittet er fra bogen »Af Banen«, som er skrevet af Lars Holmgård Jørgensen.

**Af Banen** Forlaget ABC 1983

Forlagets Adresse:

Forlaget ABC  
Meilgaard  
8584 Tranehuse  
Tlf. 06-31 75 11

## På skinner.

»Hvem var ham tossen, du stod og snakke-de med nede på havnen?« råbte Torben, da jeg smed min rygsæk op i bagagenettet, som slet ikke er noget net, men en metal-hylde over vinduerne.

Dyddelyddelyt, sagde toget, og dørene smækkede i.

»Sikke nogle avancerede tog, de har her i Jylland,« grinede Alex. »Det minder mig om en historie om nogle nordmænd, som kom her til byen for at...«

Torben tyssede på ham.

»Hvem var han?« råbte han igen.

»Ham der stod med et flag og vinkede, da vi kom ned ad trappen fra færgen?«

Jeg skubbede lidt til Alex, så jeg kunne sidde ved siden af ham og se ud af vinduet.

»Hvarr?« sagde Torben og lænede sig frem for at fange mine øjne.

»Prins Henrik, tror jeg,« sagde jeg.

Torben gav mig et tommelfingertryk på næsen.

Jeg så irriteret på ham. Hans briller glimtede, som om de grinede af mig. Og hans lyse strithår fik ham til at ligne en skurebørste med børsterne opad.

»Gu var det ej,« råbte han. »Det var ga-ranteret din skøre onkel, som du besøger om sommeren.«

Jeg sagde ikke noget.

»Har I hørt det allesammen?« skreg han. »Fjolset, som stod med dannebrog-sflaget og vinkede - det var Ivans berømte onkel.«

De andre grinede.

Karin kom over til os.

»Kunne du ikke lige lade os få fred, bare lidt, bare et kvarters tid, Torben?« spurgte hun. Hun lød lidt træt.

»Undskyld, undskyld, jeg siger ikke noget,« sagde Torben og smilede frækt til hende.

Hun sukkede dybt.

»Har du forstået, hvad jeg mener?« spurgte hun. »Ellers...«

»Jaja,« vrissede Torben. »Ellers...«

Karin gik tilbage til Kent og Clausen.

»Hvad var det for en historie, Alex?« spurgte Line. Hun er altid så skide sød. Hun siger aldrig ret meget i klassen, men hun er ret dygtig, siges det. Hun er måske lidt genert, fordi hun sådan er lidt buttet i det.

»Jo,« sagde Alex og smilede glad. »Det var en nordmand fra de norske statsbaner, som var i Jylland for at studere danske tog, og han så et af de her moderne tog, som vi kører i nu, og som siger Dyddelyddelyt lige før dørene smækkes. Han blev så begejstret, at han ville indføre det samme system i Norge. Så nu er de norske togfø-re holdt op med at sige i højttalerne: »Portene smækkes«. Istedet siger de nu: »Dyddelyddelyt«.

Folk stirrede tavse på ham.

»Hold kæft, den var god,« sagde Torben og gjorde store øjne. Han lod, som om han tørrede sved af sin pande.

»Har du selv fundet på den?« spurgte

---

## Til fri kopiering - DSB Skoleservice

---



Kim og så meget imponeret ud.

Line fnisede og så væk.

Alex var rød i hovedet, og jeg puffede til ham med albuen.

»Skide være med de to grødhoveder,« sagde jeg og smilede til ham.

Alex så overrasket på mig. Det er vist heller ikke så tit, at jeg smiler til ham, kom jeg til at tænke på.

»Hør ham,« sagde Torben og efterlignede min stemme og gjorde den meget jydsk. »Skije wær' mæ di grøjhojer, do«.

Jeg knyttede hænderne og satte mig lidt frem i sædet.

»Hold din kæft, din margarinemad,« hvæsede jeg. »Ellers får du af den her kødhammer, at du ved det...«

Jeg lænede mig fremover for at vise Torben, at jeg mente, hvad jeg sagde. Tilfældigt kom jeg til at se forbi ham og ud i gangen ved toilettet.

Det kunne simpelthen ikke være sandt. Det *kunne* ikke passe!

Træt rejste jeg mig op og trak hånden gennem min manke.

»Hvad fanden...« sagde Torben forbløffet, og så sig forvirret omkring. »Hvad sker der...?«

Jeg sukkede og nikkede til min onkel, som med vilde fagter bag glasruden gjorde mig forståeligt, at han ville snakke med mig øjeblikkeligt.

»Hvad sker der dog?« sagde Torben, idet jeg lukkede døren op ud til gangen.

»Du må hjælpe mig Ivan,« hviskede den gamle og trak mig ind på toilettet, hvor han havde den ene fod solidt plantet.

»Hvad fanden...« begyndte jeg arrigt, men min onkel tyssede ad mig.

»Vær dog stille,« raspede han. »Tænk, hvis kontrolløren kom forbi...«

»Onkel Johannes,« sagde jeg tålmodigt. »Hvad ialverden laver du på toget her?«

»Gemmer mig for togkontrolløren,« forklarede min onkel. »For jeg har nemlig ikke nogen billet, ser du.«

»Jamen, hvorfor er du overhovedet taget med toget?« spurgte jeg lidt for højt åbenbart, for min onkel placerede en olie-lugtende hånd tværs over det meste af mit ansigt.

»Så, lad dog være med at råbe,« hvæse-

de han.

»Hvorfor er du taget med toget?« hviskede jeg.

Hvad?« sagde han irriteret. »Kan du ikke snakke, så man kan høre det?«

»Hvorfor er du med toget?« sagde jeg lidt højere.

Min onkel løftede en pegefinger og så snu på mig.

Jeg kom til at se mig selv i spejlet. Jeg havde fem sorte streger og en stor beskidt plet hen over munden og den ene kind.

»Jo, ser du...« sagde min onkel opløftet, men gik i stå. Han stirrede på mit ansigt.

»Hvordan er det dog, du ser ud i hovedet, knægt?« sagde han forarget. »Man skulle ikke tro, at du havde vasket dig i fjorten dage. Her...«

Han hev nogle papirshåndklæder ud af holderen på væggen.

»Vask dig lidt. Du ser da herrens ud. Og når du sådan skal på lejrskole! Hvad vil den pæne lærerinde ikke sige...«

»Hvorfor er du taget med toget?« spurgte jeg, for jeg ved ikke hvilken gang. Min onkel løftede igen pegefingeren og hev med den anden hånd en tegnebog op af papirkurven.

»Du havde tabt din tegnebog i bilen...«

»Det er ikke min,« afbrød jeg ham.

»Nå, men så er det din lærerinde, hende den pæne, som kørte med nede fra færgehavnen...« sagde han og gav mig tegnebogen.

Jeg nikkede for at vise, at jeg godt kunne huske, at Karin havde været med i bilen.

»Så snart jeg opdagede, at hun havde tabt den, parkerede jeg min bil i en tom taxabås og løb efter jer, men I var allerede steget ind i toget, og jeg sprang efter, og lige i det samme sagde det sådan en besynderlig dyddelydde-lyd, så man blev helt bange, og før jeg kunne tælle til tre, var dørene smækket og toget kørt.

Han tav og trak vejret forpustet, som om han lige havde løbet.

»Og her står jeg så og har ingen billet, for det nåede jeg altså ikke at købe...«

»Jamen, så køber du da bare en, når kontrolløren kommer,« sagde jeg. »Det er sgu da ikke noget problem.«



»Jamen, jeg skal jo ikke med,« sagde min onkel. »Kan du ikke se det?«

»Nå, men så køber du bare en billet til næste station og står af der og tager det næste tog tilbage,« sagde jeg og smilede til ham.

Min onkel nikkede eftertænksomt. Så nikkede han overbevist.

»Selvfølgelig, selvfølgelig,« mumlede han og stak hånden i baglommen.

Og blev øjeblikkeligt ligbleg om øjnene.

»Min tegnebog...« hviskede han hæst. »Den er væk.« Pludselig buldrede det på toiletdøren:

»Må jeg se billetterne,« lød det brysk derudefra.

Min onkel var ved at få et slagtilfælde - at dømme efter den størrelse, hans øjne pludselig fik.

»Jeg er på toilet,« sagde jeg højt. »Jeg kommer lige om lidt.«

»Det siger du ikke,« sagde kontrolløren derude fra. »Jeg må bede dig om at skubbe billetten ud under døren, hvis du ikke selv kan komme ud.«

Min onkel trak vejret tungt og hurtigt og så desperat på vinduet, som om han tænkte på at hoppe den vej ud.

»Jeg er med på en grupperejse til Silkeborg,« sagde jeg roligt. »Vores lærer har billetten. Jeg hedder Ivan. Bare sig Ivan til hende.«

»Javelså,« sagde kontrolløren.

Vi ventede, til vi var sikre på, at han var gået.

»Pyha, det var tæt på,« sagde den gamle og tørrede nogle sveddråber af sine bu-skede øjenbryn.

Så kom han i tanker om, at han havde mistet sin tegnebog og rodede øjeblikkelig alle sine lommer igennem.

»Den er sgu væk,« sagde han hæst. »Det er grusomt. Der var sørme mange penge i den.«

Jeg så på den tegnebog, som han havde fundet i sin bil.

»Mon ikke...« begyndte jeg.

»Det er skrækkeligt,« fortsatte min onkel. »Jeg havde lige solgt en Fiat traktor til en bådejer-formand, som skulle bruge

den til at trække jollerne op på land inde i havnen, og han betalte sgu kontant...«

Han satte sig tungt på toilettet.

»Se nu, hvad du har rodet mig ind i,« sagde han arrigt. »Her sidder jeg i et tog, som jeg slet ikke skal med. Og mine penge er væk, og jeg kan ikke engang stå af og købe en billet den anden vej...«

Jeg viftede med tegnebogen foran hans næse.

»Tænk dig om,« sagde jeg og grinede. »Har du ikke set den her tegnebog før?«

Han stirrede på tegnebogen.

»Jo,« sagde han irriteret, »Gu har jeg da set den før. Det var jo den, som din lærerinde havde tabt i min bil, da vi kørte fra havnen...«

Han tav og stak i et stort smil.

»Ivan, du er en guttermand,« sagde han og rejste sig og trådte på wc-pedalen.

»Hold kæft, hvor er jeg dum,« tilføjede han og vaskede sine hænder nødtørftigt.

»Nå, det synes jeg nu ikke, du er,« sagde jeg og holdt tegnebogen frem.

Han tørrede sine hænder.

»Hvorfor har jeg ikke tænkt på det noget før?« sagde han lidt flov til sig selv. »Selvfølgelig vil hun låne mig penge til hjembilletten, når jeg sådan har fundet hendes tegnebog.«

»Hvad mener du?« spurgte jeg forbløffet.

»Din lærerinde bliver da skide glad over, at jeg sådan har fundet hendes tegnebog, og hun giver mig da gladeligt penge nok til en billet hjem.«

Pludseligt så han bekymret ud igen.

»Men du må ordne det, Ivan,« sagde han. »Jeg kan jo ikke forlade toilettet her, så bliver jeg bare taget. Du må gå ind til konen med tegnebogen og spørge, om der ikke kan falde en slags findeløn af, så jeg kan komme hjem igen. Og så måske lidt til den bøde, jeg sikkert har fået for at holde ulovligt på en taxaholdeplads...«

»Johannes, Johaaaaaanes,« nærmest sang jeg. »Tænk dig nu om... er det her mon ikke din tegnebog.«

Han så med blodskudte øjne på tegnebogen.





Jeg tog kørekortet frem fra hans tegnebog.

»Det er sgu da ikke din lærerinde,« sagde han og stirrede på fotografiet. »Det ligner da mere en mand. Selvom han ser lidt fjollet ud.«

»Se nu rigtigt godt på navnet,« sagde jeg og gav ham tegnebogen.

»Johannes Christiansen,« mumlede han og kiggede i tegnebogens gemmer.

»Det var satans...«

Så så han hurtigt på mig og forsøgte at grine.

»Harh, harh...«

Jeg grinede også.

»Du er fanme verdens bedste onkel,« sagde jeg, og gav ham et klap på skulderen.

Han stak i et højt grin, som vist nok skulle lyde hjerteligt.

»Jeg vidste det altså godt lige fra begyndelsen,« sagde han og så med flakken-  
de øjne på mig.

Jeg nikkede. »Selvfølgelig gjorde du det. Du er sgu altid så fuld af skæg og bal-lade.«

Min onkel nikkede ivrigt.

»Nemlig,« sagde han. »Nemlig. Da jeg arbejdede inde på havnen, så lavede jeg også altid en masse sjov, og de andre i sjakket syntes også altid, jeg var en spasmager. Harh, harh, der tog din gamle onkel røven på dig, hvar Ivan.«

Det buldrede igen på toiletdøren.

»Ivan, kan du nu se at blive færdig.

Kontrolløren vil have, at vi er samlet inde i vognen, så han kan tælle os. Han mener, at der er en mand inde på toilettet hos dig, og ..æh.. hans billet vil han også gerne se.«

Det var Karin. Ingen tvivl om det.

Klasselærere har en speciel måde at snakke på, når der er problemer.

Jeg låste op og åbnede døren.

Bagved Karin stod en mand med sort overskæg. Sådan et skæg, der er så stort, at det vokser ud på højde med ørerne. Og han var i brun DSB-uniform.

»Aha!,« sagde han og så triumferende på Karin.

»Hvad sagde jeg?« sagde han. »Hvad

sagde jeg?«

Karin løftede sine hænder og gned sine tindinger.

»Jamen, det er jo...« sagde hun.

Jeg nikkede og ville til at fortælle, hvordan tingene hang sammen, men min onkel trådte myndigt ind foran mig og åbnede sin tegnebog.

»En enkeltbillet til Herning,« sagde han. »Jeg havde et ildebefindende, og min nevø, som tilfældigt befandt sig på samme tog som mig, var så venlig at hjælpe mig med at komme til hægterne. Og så nåede jeg iøvrigt desværre ikke at løse billet reglementeret på stationen i Århus...«

Kontrolløren så afventende på Karin. Hun tog sig sammen og sagde, at den historie vist nok var god nok. Og at min onkel faktisk var min onkel.

»Det koster et straftillæg på ti procent,« sagde kontrolløren truende og hev en blok frem.

»Pyt, hvad betyder ti procent?« sagde min onkel hovent og lod ane de seks tusin-dekronesedler i sin tegnebog.

»Hvad skal du i Herning?« spurgte jeg. »Hvorfor står du ikke bare af ved næste station og så...«

»Tys, min dreng,« sagde min onkel værdigt.

»Jamen hvad er der i Herning, som du ku...«

Min onkel så op i loftet.

»Det skal du ikke blande dig i,« sagde han og så pludselig ud, som om han fik en god idé.

»Bilmessel!« råbte han. »Der er faktisk en bilmesse i Herning. Lige nu, ude i de der store haller, som de har udenfor byen på vejen mod Varde, og så kender jeg iøvrigt en mekaniker, som jeg godt kunne tænke mig at besøge...«

Et fnis fik mig til at vende mig om. Hele klassen stod i døråbningen ind til vognens siddeafdeling.

Jeg sukkede dybt, da jeg så Torbens brede grin.

Karin gennede klassen ind på plads, og jeg blev også hevet med, selvom jeg hellere ville vente, til min onkel havde sin Herning-billet sikkert i tegnebogen.

»Hold da kæft, mand,« sagde Torben.



»Han er sgu da godt nok lidt, hvad skal man sige - lidt usædvanlig ham, ham din onkel, hva?«

»Hvad lavede I derude på toilettet?« spurgte Line.

Jeg trak på skuldrene.

»Min onkel skulle snakke med mig - såmænd.«

Torben puffede Kim i siden.

»Nu kommer han - lav plads, så han kan sidde her,« hviskede han.

»Vil De ikke sidde her?« sagde Kim høfligt.

Johannes nikkede glad og stak sin tegnebog i baglommen. Han anbragte sig forsigtigt på det fine gråmønstrede sæde og slog hænderne mod lårene.

»Nå, er det så dine kammerater, Ivan?« spurgte han muntert.

»Tja, nogen af dem,« mumlede jeg.

»Og I skal sådan på lejrskole, kan jeg forstå,« nikkede min onkel og spidsede munden. »Ja, da jeg gik i skole, var der skam ikke noget, der hed lejrskole, kan jeg godt fortælle jer...«

»Har De gået i skole?« spurgte Kim.

»Ja, sørme ja, det har jeg da godt nok,« sagde Johannes. »Iøvrigt samme sted som Ivans mor. Vi er nemlig søskende...«

»Ivan og Dem?« spurgte Torben alvorligt.

»Nænej, det var ikke det, jeg mente,« sagde Johannes. »Ivans mor og jeg er søskende. Jeg er Ivans onkel.«

»Nå, på den måde,« sagde Torben og skjulte et fnis.

Kontrolløren stillede sig op ved døren og begyndte at tælle os. Han stod med gruppebilletten i hånden.

»En, to, tre, fire, fem, seks, syv, otte, ...« sagde han.

»Hov, stop,« råbte min onkel.

Kontrolløren så irriteret på ham.

»Ja?« sagde han.

»Nu skal De jo ikke tælle mig med,« sagde min onkel. »Selvom jeg sidder her. Jeg har jo min egen billet.«

Kontrolløren blev rød i hovedet.

»Det ved jeg sgu da godt,« sagde han, og løftede igen pegefingern for at tælle videre.

»Hvor kom jeg nu til,« mumlede han.

»Syv,« sagde min onkel.

»Otte,« sagde Line. »Det sidste han sagde var otte.«

»Jamen, han skulle jo ikke tælle mig med,« forklarede Johannes. »Så bliver det kun syv.«

»Det gjorde jeg heller ikke,« sagde kontrolløren fortørnet.

»Jo, jo, jeg tror altså, at De talte mig med,« sagde Johannes. »De pegede ihvertfald på mig.«

»Nej, jeg gjorde ihvertfald ikke,« sagde kontrolløren. »Jeg pegede på drengen ved siden af Dem.«

»Nå, nå, det må De jo altså selv om,« mumlede min onkel og mærkede efter, om tegnebogen stadig sad i baglommen.

»Mange tak,« mumlede kontrolløren og begyndte forfra med sit tæller.

»Hvad laver De egentlig, hr...øh Ivans onkel,« spurgte Alex.

»Christiansen,« sagde min onkel. »Bare kald mig Christiansen. Du burde da også præsentere os for hinanden, Ivan det er da almindelig høflighed.«

»Den slags tæller vist ikke her,« mumlede jeg.

»Nu skal jeg, Christiansen,« sagde Line. »Det er Torben, og det er Kim, og der sidder Alex...«

Alex gav et kæmpe nys fra sig og fandt sit hvide lommeørklæde frem fra lommen og foldede det omhyggeligt ud.

»Er du forkølet?« spurgte min onkel.

»Næh, jeg er bare allergiker,« snøftede Alex og pudsede diskret sin næse. »Det er al den pollen, som er i luften på denne årstid.«

»Allergiker?« sagde min onkel. »Skal man ikke være medlem for at være det?«

Før Alex nåede at forklare, hvad det betyder at være allergiker, brød Torben og Kim sammen i hylelatter.

»Skal man ikke være medlem...fedt nok, mand,« jublede Torben. Og sendte mig et blik, der måske skulle antyde, at han ikke var helt så dum, min onkel, alligevel.

Alex blev rød i hovedet og så fornærmet ud af vinduet.

»Men hvad laver De egentlig,« skyndte



Line sig at spørge, »Christiansen,« tilføje-  
de hun.

»Tjoh, hvad jeg laver, jeg er jo egentlig pensioneret, men det kan man sørme ikke leve af. Så jeg køber lidt biler og sådan noget op, og så laver jeg lidt ved dem og sælger dem igen.«

Han trak beskedent på skuldrene.

»Det laver jeg såmænd.«

Line nikkede.

»Ivan er begyndt at hjælpe mig, når han kommer om sommeren, det ville han ellers ikke før i tiden,« fortsatte den gamle.  
»Er det ikke rigtigt, Ivan?«

»Joh..., mumlede jeg. »Det er det vel.«

»Han skal være mekaniker, når han går ud af skolen,« sagde Johannes. »Det har han nemlig evner for.«

Alex gav en lyd fra sig, som om han fnøs.

»Mekaniker,« mumlede han.

»Ja, det er jo ikke alle, som har en pisserig far, så man ikke behøver at skulle arbejde, når man bliver voksen,« sagde Kim lynhurtigt.

»Pisserig far?« sagde min onkel.

»Hvem har det?«

»Alex,« sagde Torben. »Hans far har så mange penge, at han kunne spille på automat i firehundrede år uden at løbe tør.«

»Nåh?« sagde min onkel interesseret.

»Hvad laver Alex' far da?«

»Ingenting,« sagde Torben.

»Gu gør han da så,« sagde Alex fortørnet. »Han er malermester.«

»Går han og maler så?« replicerede Torben.

Alex trak på skuldrene.

»Gu gør han ej,« fortsatte Torben. »Han sidder på sin flade røv og laver ingenting, mens alle hans malere går og får hjerne-skader af det alkydmaling, som han tvinger dem til at bruge, selvom det er skidefarligt.«

»Mon ikke det er dig, der har fået hjerne-skade,« mumlede Alex uden at se væk fra vinduet.

Min onkel sad og så lidt forlegen ud. Han kiggede fra den ene til den anden.

»Nå, men I skal sådan på lejrskole, kan jeg forstå. Det skal nok blive sjovt. Da jeg var barn, havde vi sørme ikke de mulighe-

der, som I har nu om stunder... Tænk at komme på lejrskole...«

Kontrolløren kom ind i vognen og meddelte Karin, Kent og Clausen, at vi skulle af ved næste station. Vi begyndte straks at hive vores rygsække og pakker ned fra bagagehylden, og snart var toiletgangen blokeret af seksogtyve rødder og deres bagage, og kontrolløren blev igen rød i hovedet, da han måtte mase igennem flokken.

»Københavnere...« mumlede han, da han passerede mig.



# Huskeseddel til læreren

## I god tid før...

- Hvad siger undervisningsplanen om lejrskole! (klassetrin, sted, økonomi)*
- Hvem skal give tilladelse? (skolenævn/kommission)*
- Hvem skal betale – hvor meget?*
- Skoleinsp. og lærerråd informeres.*
- Målsætning for lejrskolen.*
- Bestil plads i god tid.*
- Hvem skal med som medleder?*
- Bestil materiale om lejrskoleområdet. (Turistforening, lejrskolevært, DSB Skoleservice)*
- Bestille frirejse hos DSB (senest 5 uger før)*
- 
- 
- 
- 
- 
- Planlæg forældremøde*
- Udarbejd deltagerliste (navn, adresse, tlf.nr., sygesikringsnr.)*
- Notér vigtige tlf.nr. og navne*
- Lave udførlig rejseplan/-beskrivelse og tidsplan*
- Send materiale til lejrskolen.*
- Kontrollér billetten fra DSB vedr. evt. ændringer i rejsetidspunkt.*
- Undersøg evt. ventetider på rejsen.*
- Bestille undervisningsmateriale til selve rejsen (DSB Skoleservice's »Rejsekuffert«)*
- Gennemgå lejrskolens regler og andre forhold*
- Hvordan skal vi opføre os på turen?*
- Inddel eleverne i grupper (hyttefordeling, arbejdsgrupper m.v.)*
- Giv eleverne indflydelse!*
- 
- 
- 
- 
- 

Skrio selv mere på!

Skrio selv mere på!

## Udlandstur...

- De tre p'er: PAS, PAPIR og PENGE*
- Genopfrisk sproget/sprogene*
- Undersøg kulturelle forhold*
- Bestil gruppebillet + reservationer m.h.t. fribefordring til grænsen*
- Undersøg lokale forhold*
- 
- 
- 
- 
- 

Skrio selv mere på!

## Forældremøde/-information...

- Adresse på lejrskolen, tlf.nr. samt navne på personer på stedet*
- Tidsplan for lejrskolen – afrejse/hjemkomst*
- Drøft lejrskoleregler. Opnå enighed (lom-mepenge, rygning, fritidsaktiviteter m.v.)*
- Økonomi: pris, hvordan betale, evt. opsparing*
- 
- 
- 
- 
- 
- 

Skrio selv mere på!

## Efter lejrskolen...

- Lejrskoleaften med forældre og elever*
- Udarbejdelse af lejrskolerapport*
- Afslut regnskab for lejrskolen*
- Informere andre lærere om turen*
- 
- 
- 
- 
- 
- 

Skrio selv mere på!

---

# Huskessedel til eleven

---

- Sygesikringsbevis
- Lommepenge
- Materialer fra skolen til brug på turen
- Penalhus
- Lejskolemappe
- T-shirts/skjorter
- Trøjer
- Jakke
- Undertøj
- Sokker
- Praktiske vandresko
- Gummistøvler
- Indesko
- Sovepose
- Sengelinned
- Nattøj til Nattøjsballet
- Tandbørste
- Tandpasta
- Vaskeklud/sæbe
- Hår-shampo
- Håndklæder
- Fodbold
- Spil
- Båndoptager
- Bånd
- Fotoapparat
- Film
- Blitz
- Godt humør
- 
- 
- 
- 
- 

*Skriv selv mere på!*

---

**Til fri kopiering - DSB Skoleservice**

---



## DSB skoleservice - materialeliste

- 1. Rejsekufferten.** Med materiale til en classes lejrskolerejse, indeholder lærer- og elevmateriale. 3-10 skoleår.
- 2. Mads og Mette på togtur med DSB.** Læse- og farvebog. 1-3 skoleår.
- 3. På sporet.** En emnebog om kollektiv trafik. 5-7 skoleår.
- 4. DSB filmkatalog. 1987-88.** Oversigt over DSB film og video med kommentarer beregnet til undervisningsbrug. 1-10 skoleår.
- 5. Lad os tage pulsen på DSB.** Undervisningshæfte til brug i forbindelse med film af samme navn. 8-10 skoleår + gymnasiet.
- 6. Ud at rejse med DSB.** Undervisningshæfte til brug i forbindelse med film af samme navn. Bhkl. + 1-3 skoleår.
- 7. Stationer.** Undervisningshæfte til brug i forbindelse med film af samme navn. 4-10 skoleår + gymnasiet.
- 8. Lejrskole med overblik.** Brochuren om frirejseordningen til lejrskoler. Indeholder også DSB skoleservice's lejrskolearrangementstilbud.
- 9. DSB områdebeskrivelser.** Til brug ved planlægning af lejrskoler. Materiale om lejrskole i Danmark og Sydslesvig, delt op i 9 områder.
- 10. DSB jobavis.** Brochure om job og uddannelse i DSB.



Alle materialer er gratis.  
Ved bestilling af rejsekufferten (nr. 1.) tager vi et ekspeditionsgebyr på 50,- kr.  
Ved bestilling af et classesæt (24 stk.) af Mads og Mette (nr. 2.) og af På sporet (nr. 3.) tager vi et ekspeditionsgebyr på 30,- kr.

Materialerne kan rekvireres hos:  
DSB Skoleservice  
Postboks 419  
1504 København V

Til Noter



