



Artikelarkiv Arvesølv 2003

Livet på Dræby Station i 1950erne

af *Tormod Tønnesen*

Min familie

Danske privatbaner var som et familielandbrug. Hele familien deltog i det daglige arbejde, fra morgen til aften, og dette gjaldt også Kertemindebanen. Jeg er født i 1942, så mine erindringer om dagligdagen på stationen dækker mest 1950'erne. Jeg vil først skildre min familie.

Min farfar var med til at bygge Kertemindebanen. Da banen var færdigbygget, fik han og min farmor lov til at vælge den station de ville have, og valget faldt på Kølstrup Station da den lå smukkeste ned til Kertinge Nor. Min farmor startede som ekspeditrice (stationsforstander), farfar banearbejder, senere baneformand, hvor han passede de første morgentog og aftentog. Farfar blev forfremmet til stationsbestyrende portør og til sidst udnævnt til stationsmester, den gang rangerende på linje med skolelærere, gårdejer m.m.

Det var den gang en meget fin stilling, og min farmor blev så medhjælpende hustru. Dette nævnte mønster var typisk for privatbaner i al almindelighed. Jeg kan også nævne at min farfar skulle stille en garantisum på kr. 500,00 ved ansættelsen af min farmor, det var før ligeberettigelsen, og det har været mange penge den gang.

Min far blev født i 1905 på Kølstrup Station sammen med sine fire søskende, som også fik karriere inden for banerne. Et par af mine kusiner blev endda gift med jernbanefolk.

Jeg er nødt til at flette Kølstrup Station med ind i Dræby Station da de to på en måde arbejdede en del sammen. Efter min farfar og farmor døde, overtog min faster stationen. Hun var gift med en vognmand, der kørte gods ud fra Kølstrup, Dræby og Agedrup stationer. Han var også medhjælper på Kølstrup Station, og han tog lige så morgen og aftentog. Der skulle også laves mad, passes børn, gøres rent, m.m.; han havde dog mælketur om morgenen også, samt andet pri-



Stationsforstander Ejner Tønnesen på trinbrættet (1963) og på perronen

vat vognmandskørsel, men da Lindø kom, kørte han udelukkende for banen, dog beholdt han mælketuren.

På Dræby Station var min far alene om det, han var jo en "mand", indtil Lindøværftet kom. Da blev der ansat en af reserveposterne om eftermiddagen. Min mor fik løn for at gøre rent, vaske alle trægulvene og fyre i alle kakkelovnene. Opvarmning af ventesalen blev dog sparet væk. Min mor, som var uddannet skrædder, havde systue ved siden af. Jeg hjalp til med at skrive fragtbrevene ind på forskellige lister, der var jo meget gods derfra, og skrive vognsedler til godsvognene og roevognene. Når roetoget kom, skulle jeg skynde mig at sætte sedler på roevognene fra Trellerup. Men jeg var ulønnet, det var en af mine pligter. Dog på et område fik jeg løn, det var udkørsel af statstelegrammer ved bryllupper, sølvbryllupper m.m. Det bedste var i konfirmationstiden, der var altid mange, og det gav godt, jeg kan dog ikke huske hvad jeg fik pr. telegram. På banesiden hørte Trellerup og Vester-Kærby til Dræby og det gjaldt også statstelegrammerne, men på postsiden hørte Vester-Kærby til Agedrup Station. Det kunne godt give lidt problemer, for når kunderne kom med gods eller sukkerroer, klarede de også posten her, og det gik så fra Agedrup.

Hverdage

Dagens 1. og 2. tog

Det første tog der kom, var posttoget med postvogn, som var bemannet med en postpakmester, som sorterede posten og udleverede den til stationerne. Det andet tog der kom, var slæberen (godstog), her skulle læsses banegods af i pakhuset, hvor min far skulle hjælpe til, og som regel var der også banevogne med gods, tomme vogne til f.eks. hønseskaller m.m., tit og ofte landbrugsmaskiner, navnlig da mejetærskeren kom frem, som Dræby Maskinfabrik forhandlede. Om efteråret kørte slæberen også med damp, da man havde roeaffald og tomme vogne med, det var som regel til Hindsholm. Så kunne min far lige nå at få morgenmad. Ca. ved syvtiden kom postbudene for at sortere deres post og små pakker under 1 kg. Den gang havde man ikke sorteringsreoler, men placerede brevene mellem fingrene, senere fik man sorteringsreoler. Foruden breve og pakker havde man morgenaviser: Fyns Tidende, Politiken, Berlingeren, samt Kjerteminde Avis, som var eftermiddagsavis. Her skal nævnes at Kjerteminde Avis blev omdelt hver fredag gratis, senere kom den til at hedde Munkebo avis. De havde også penge med på turen, bl.a. aldersrente, feriepenge og meget andet. Derefter pakkede man cyklerne, og der var et anseligt læs på sådan en cykel. Jeg kan huske at Erling Posts cykel brød sammen, og han kom alvorligt til skade, og han var sygemeldt i en tid.

Roetoget

I hælene på slæberen kom roetoget, også fremført med damp, med affaldsvogne, tomme vogne til roer og æbler til Rynkeby Mosteri. Her kørte lokomotivet baglæns, da det ikke kørte længere end til Kerteminde, for man kunne ikke vende lokomotivet der. Det minder mig om at private sendte egne æbler til Mosteriet og fik dem tilbage som æblemest på flasker.

Der blev rangeret lidt frem og tilbage til rampen, og de vogne som af leverandørerne ikke var læsset færdige, blev rangeret væk, og så måtte man læsse fra jorden. Der var stort pres på sporet om morgenen, det var det evindelige hele morgenen, hvor slæberen og roetoget skulle krydse syvtoget mod Odense.



Det lange roetog for fuld damp.



Det bakkende lokomotiv trækker roetoget mod Kerteminde.

Iltog

Senere returnerede posttoget som iltog med pendlere udelukkende fra Kerteminde og Hindsholm, og det skulle også krydse slæberen og roetoget. Der var en ringen frem og tilbage på linietelefon hele morgenen; var der ændring af krydsningen blev der skrevet en grøn krydsningsseddel, som lokomotivføreren skulle skrive under på, og den var jeg gerne ude med. Ikke nok med det, men om efteråret er det tåget, og "ladesporet" (dvs. læssesporet) lå i forlængelse af stationen, så man kunne ikke se armsignalet; derfor måtte min far løbe ud med "spejlæg-

get" (dvs. håndsignalet) og på den måde få toget ind på stationen. Min far stod dog på trinbrættet tilbage. Så ringede far til de pågældende bønder, at nu var roevognen klar, eller der var affald samt andet vognladningsgods samt tomme DSB-godsvogne til hønseskaller, til halmpressere og kværne m.m.



Holdepladsen eller "trinbrættet" ved Trællerup med skoven ved Ulriksholm i baggrunden.

Store tog

Roetogene med affald og tomme vogne var meget lange på grund af, at de fleste af vognene var tomme. Lokomotivet kunne næsten ikke stå fast i den skarpe kurve til Trællerup på grund af fedtede skinner om efteråret, man kunne høre om morgenen at hjulene løb løbsk, man tog farten af, prøvede forsigtigt igen, og det lykkedes altid at klare det. ♥

Syytoget

Så kom syytoget, som man nok i dag ville kalde pendlertoget. Det var hovedsaglig skolebørn, studerende, lærlinge der gik på teknisk skole og kontorfolk, der benyttede toget. På studenternes sidste dag var toget pyntet og der var en god stemning. Man kom cyklende langvejs fra, helt ude fra det yderste af kommunegrænsen ved Snekkeled, helt ude ved kommunegrænsen til Kerteminde og Drigstrup, vel nok en 6-7 km. Uanset vejret så kom man cyklende. Nogle stillede cyklerne på stationen, men de fleste stillede cyklen hos Marta over for på et lille husmandssted, mod betaling Det gjaldt også hvis man skulle med rutebilen. De skolebørn der skulle møde kl. 09.00 måtte tage rutebilen, da der ikke var noget tog der passede, men de måtte tage toget hjem, for her var der ikke nogen rutebil der passede. Det med rutebilerne er en hel anden historie.

Jeg kan lige nævne at under krigen og et stykke tid efter kørte rutebilerne kun til Dræby, og jeg kan huske der var mange rejsende. Ventesalen var fyldt helt op.

Nitoget

Ca. ved halvottetiden kørte postene ud på deres postruter. Kl. 09,00 kom nitoget som også var et pendlertog mod Kerteminde, men anderledes, ikke i så stort omfang som syytoget. Der var blandt andet en kontormand der var ansat hos entre-

prenør Karl Hansen, som blev hentet i bil hver dag og retur igen. Det skal lige nævnes at der altid holdt en lillebil eller to (Ivars Lillebiler) ved alle tog. Der var ofte læringe til Dræby og Munkebo Brugs, Dræby Maskinfabrik, samt lærerinde fr. Larsen på Dræby Forskole. Det sjove var at også handelsrejsende brugte toget den gang. Der var også urmagere, parfumesælgere og uldkræmmere med bylt, som besøgte de private forbrugere. Handelsrejsende til de små erhvervsvirksomheder, købmænd, brugser, erhvervsvirksomheder m.m, havde cykler med; jeg kan huske der sad adskillige snore på deres cykelstyr fra cykelmærkerne. Disse handelsrejsende vendte tilbage ved femtoget igen.

Særtog

Tit og ofte var der særgodstog, om formiddagen til Kerteminde, mange gange var det store oversøiske trækævler til Kolds Savværk fra Odense Havn. Godstogene uden for roesæsonen var med motorvogn (Md-vognene). Senere blev der mange særtog til Dræby, også da Lindø kom; der blev for øvrigt bygget nyt ladespor og to portalkraner, udelukkende til Lindøgods.

Baneformanden

Så kom dagens højdepunkt, når baneformanden kom cyklende på banecykel. Han kontrollerede sporene hver anden dag, fra Odense til Trellerup. Det meste af formiddagen kom der ellers kunder for at hente postpakker, sende post og penge m.m., den gang var der posthus på stationer undtaget i Bullerup.



Stationsforstander Tønnesen og konduktør Sørensen i røg og damp ved pakhuset.

Posttog kl. 11 og persontog kl. 12

Der kom et posttog ved ellevetiden og et almindeligt persontog ved tolvtiden, begge mod Odense, disse tog var typisk med rejsende der skulle handle i Odense. Landbofamilier handlede meget i Nørregade, navnlig hos købmand Fischer, Tre Trin Ned, frisøren på Vestre Stationsvej og slagter Rasmussen, man sluttede mange gange på Lundsgård Konditori med en kop kaffe, måske lagkage. Nogle skulle også rejse længere. Den gang var der service, skulle det ske en enkelt gang, at toget var forsinket, gik konduktøren igennem toget og spurgte, om der var rejsende der skulle længere, og var der det, så ventede DSB. De senere år gik toget ofte i stykker, så blev de rejsende, der skulle med DSB, sendt med lillebil, som det hed dengang; det var min far der skulle meddele forsinkelser til Odense Station.

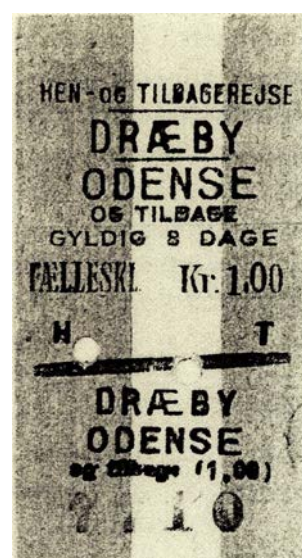
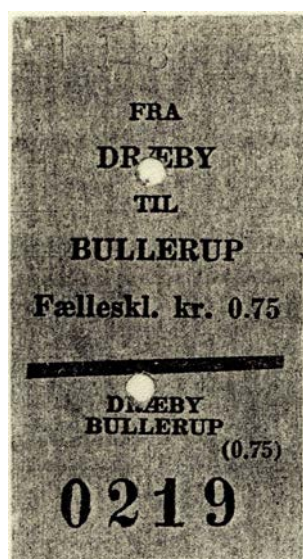
Dræby Station var middagslukket fra kl. 13.00 til 14.30. Om formiddagen kom min onkel fra Kølstrup Station for at køre banegods samt postpakker ud. Han døde inden banens lukning i 1966, efterfølgeren var indehaveren af madrasfabrikken i Dræby, Marinus Christensen.

Grisetog

Der var også et grisetog midt på formiddagen om mandagen, men det ophørte først i halvtredserne. Der var en grisefold på stationen med en sliske, som grisene blev tippet ned af. Bønder kom kørende med hest og vogn med grisekasser, senere blev grisene samlet op af en lastbil (entreprenør Karl Hansen) på gårde. Det var lige på det tidspunkt hvor tipladet var opfundet, og hvor man bare tippede alle grisene ned af slikken. Det var hård behandling, og det skete at grisene brækkede benene. Grisefolden var delt op i to, da der ind imellem kom kvier, tyre og malkekøer også. Grisefolden var bygget sammen med side og enderampe. Ellers gik grise og kvier der hele formiddagen, og når grisetoget nærmede sig, jog min far grisene op i banevogne. Der var som regel to vogne, han var iført den sædvanlige blå kittel og støvler, som var standard ved alle baner også DSB, det lugtede ikke godt. Forinden grisene blev jaget op, skulle der stryges grus ud på gulvet i banevognene, som for øvrigt kom fra banens egen grusgrav i Bullerup. Der fandtes også nogle store gitre til at dele banevognen op med, så grise og kreaturer kunne gå adskilt. Det var ikke lige til, for der skulle hammer og søm til. Alle grisene var øremærket hjemme fra, men det skete de ikke var mærket, og så måtte min far klare det. Det var nogle blikmærker, som blev klemmt på med en tang, og grisene skreg.

Andet gods - siderampe og enderampe

Som tidligere nævnt var grisefolden bygget sammen med side og enderampe. Siderampen blev brugt meget til læsning af hønseskaller. Når lastbilen holdt oppe på den, kunne man bære sækkene på ryggen ind i banevognen, og de blev næsten lagt helt op under taget. Man læssede også heste ind herfra og senere blev den brugt til roer til eksport. Enderampen blev brugt meget af Dræby Maskinfabrik til af- og pålæsning af landbrugsmaskiner, entreprenørmaskiner fra Entreprenør Karl Hansen, Munkebo, og under bygningen af Lindøværftet blev den brugt hver dag. Da man ophørte med grisetransport med tog, blev griseindhegningen revet ned, men selve griserampen overlevede til banens lukning, da man brugte den til at hale DSB-containerne op ad. Der var da anbragt et spil. Det var Ika's Isolering fra Munkebo der nok brugte den mest, da de producerede asbestlofter, som blev pakket i containere



Billetter med priser fra Dræby Station. Billetten til venstre er en barnebillet.

Eftermiddagstog.

Jeg har ikke nævnt alle togene, men kun dem der var lidt specielt ved. Stationen åbnede over middag igen. Skoletoget kom. Her var der altid mange skolebørn og rejssende. Skoletoget var også posttog. Om lørdagen var toget altid ekstra langt. Her kom eftermiddagsaviserne, Fyns Stiftstidende, Fyns Socialdemokrat, Fyns Venstreblad og om tirsdagen ugeblade: Hjemmet, Femina, Anders And og mange andre, som blev bragt ud af et par bude.

Post- og banepakker

Postbudene vendte tilbage med post. Dengang havde posten breve, pakker, girokort og indbetalingskort med som skulle sendes. Jo, dengang behøvede man ikke gå på posthuset. Da kunne man bare betale til postbudet, da havde postvæsenet service. Tit og ofte havde postbudene ekstra private jobs på turen. Når man nu kørte turen alligevel, kunne man da også sælge forsikringer samt klas-selotteri m.m.

Hele eftermiddagen var der liv på stationen. Kunderne kom for at sende breve og postpakker, hæve feriepenge; den gang havde man en feriemærkebog. Der blev også sendt mange banepakker. Det var billigere (konkurrence til posthuset). Det var mest erhvervskunder der brugte dette. Jeg kan nævne at de to madrasfabrikker sendte mange banepakker, der var en møbelfabrik, der var underleverandør af specielle lister til andre møbelfabrikker, og der var skibsskruer eller ditto renoverede fra Korshavn Motorfabrik

Banevogne

Ellers blev der sendt gods af alle arter. Der var mange gartnerier i området, og i højsæsonen kunne de fylde en banevogn op. Min onkel kom med lastbilen fyldt helt op hovedsagelig med møbler. Sommetider kørte han to gange. Der var også mange møbelfabrikker, og som sagt to madrasfabrikker samt Korshavn Motorfabrik med store skibsmotorer og skruer, som også kunne fylde en banevogn.

Tit og ofte blev der sendt hønseskaller fra Tornø, kværne til eksport, halmpressere fra Dræby maskinfabrik, markfrø, ærter (håndplukkede), samt heste og køer m.m.

Ål

Der blev også sendt en del ål (Peter Johan), som gik til Kolding. Det var ikke altid lige populært for personalet. Ålene stod i kasser på perronen for ikke at svine pakhuset til, og de skulle smides op i E-vognen, der var indrettet med træriste i bunden, så slim og vand kunne løbe fra. Det var meget store tunge kasser.

Tungt gods

Jeg kan nævne mange andre ting. De store skibsmotorer var et stort problem, da man dengang ikke havde trucks, løftevogne og paller. Man rullede skibsmotoren ind i pakhuset på ruller, og her måtte postbudene hjælpe til, hvis de var hjemme, eller andre der havde ærinde på stationen. Det samme problem havde man, når den skulle ruller fra pakhuset ind i godsvognen, når slæberen kom, men her var der mandskab til rådighed, nemlig lokomotivfører, fyrbøderen, to konduktører, postpakmester og min far

Roetog mod Odense

Midt på eftermiddagen kom roetoget mod Odense, og der blev rangeret lidt frem og tilbage for at få roevognene med. Sommetider, når stykgodsvognen var færdiglæst, tog man også den med, så var man fri for at rangere, når slæberen kom senere, man ville hjem til familien, det var meget kollegialt.

Femtoget

Så kom femtoget fra Kerteminde. Det var det alle banepakkerne kom med, og det var for øvrigt en af de gamle bænkvogne J81, som i gamle dage blev brugt til badetogene til Kerteminde. Den er nu ved at blive renoveret i Fåborg. Det var det tog som de handelsrejsende, lærlinge m.m., der var kommet med nitoget, returnerede i.

Sekstoget

Senere kom sekstoget, pendlertoget, fra Odense, som returnerede med dem der var med syvtoget om morgenen, dog ikke skolebørnene, men måske nogle af dem der gik på studenterkursus.

Syvtoget

Så kom syvtoget, hvor der som regel ikke var mange rejsende med udover elever fra studenterkursus.

Aftenslæberen

Så kom slæberen - aftenens højdepunkt - hvor der skulle læsses varer ind fra pakhuset, som tidligere nævnt, og der skulle tilkobles stykgodsbanevogn og en vogn med grøntsager. I efterårsperioden tog man sommetider roevogne med her fra Dræby, men ellers var det roevogne der var med fra Hindsholm. Slæberen tog ofte rejsende med. Det var som regel folk, der skulle ind at se niforestillingen i biografen. Slæberen havde også postvogn med, og det var det dagens post kom med. Det var godt at røvere ikke var opfundet den gang, for der var mange penge med fra alle stationerne.

Fyraften - aftentogene

Så var det fyraften for min far, armsignalet blev sat på halv. Det betød at stationen var ubetjent. Ellers var der lidt trafik hele aftenen. Det var hovedsaglig erhvervsfolk, der afleverede deres breve i postkassen, som blev tømt af togpersonalet. Titogget havde ofte godsvogne med samt fiskevogne, som der ikke var plads til efter slæberen.

Sidste tog var ca. kl.11.30, her kom biografgængerne, dem der gik på teknisk skole og handelsskoleelever hjem. Det var en lang dag. Jeg var selv handelsskoleelev og tog toget kl 07.02 om morgenen på arbejde og kom med det sidste tog hjem.

Søndage

Avistog

Det første tog, der kom om søndagen, var avistoget. Det kom ca. kl. 9. Om sommeren var det allerede fyldt op med badegæster til Kerteminde. Her kom også alle aviserne, som blev bragt ud af bude. Der var ikke post om søndagen. Der var en leben og trafik, mange afhentede selv deres avis, som jeg udleverede. Ellers var søndagen stille, men der var mange rejsende.

Badetog

Det, der vakte stor opsigt ved badetogene, var at de var så lange. På gode søndage med helt op til 1500 rejsende. Den gang man kørte med damp, kørte lokomotivet baglæns, da det, som før nævnt, ikke kunne vende i Kerteminde. Da man gik over til motorvogne, havde man en til at trække og en til at skubbe. Der var to badetog, et formiddag og et eftermiddag, som vendte tilbage om aftenen. Det ene kørte dog som iltog hele året.

Middagstoget - fodbold

Middagstoget var også meget langt. Her havde man også to motorvogne på. Det var særlig langt, når OB og B 1909 spillede lokalopgør. Det samme gjaldt også det sidste tog mod Odense. Senere hen blev søndagene ubetjente. Ellers brugte min far søndagen til regnskab.

Højdepunkter

Julen

Julen var hyggelig og sjov, det var en oplevelse jeg aldrig glemmer. Det var helt utroligt hvad der blev sendt af julegaver, julekort samt solgt af julemærker.

Hvad var der i de julegaver? Ja, det var lige fra legetøj til mad, og det sidste var mange gange et problem, for pakkerne kunne ikke holde så længe, når der var mad i. Der kunne bl.a. løbe kødsaft ud, eller hvis det var henkogte varer, kunne glassene gå i stykker, og det kunne ødelægge andre julegavepakker.

Hvis min far havde mistanke om, at der var mad i pakkerne, blev det påtalt. Min far spurgte om pakken kunne tåle at falde ned fra bordhøjde. Kunne den ikke det, måtte man hjem og pakke om. Det skete også man ville have det sendt forsigtigt, i den tro at det så blev behandlet forsigtigt, men den skulle kunne tåle lidt af hvert alligevel. Der var så mange julepakker at man måtte have en godsvogn tillige med postvognen, ja det skal være oplevet for at man kan forstå det.

Julekort var det samme, men de fyldte dog ikke en banevogn. De skulle sorteres til de enkelte posthuse i landet, og jeg kan huske at man skulle vide hvor de lå. Der var ind imellem en råben, "hvor ligger den by?" o.s.v.; men hvordan sorteringen var i enkeltheder, kan jeg ikke huske.

Men sorteringen var noget af et problem, for man havde ikke sorteringsregler, men måtte sortere ud på alle de borde der var til stede. Bordene i ventesalen blev også brugt - samt gulvet. De skulle også håndstemples, og det var min primære opgave, for jeg vidste ikke hvor alle byerne lå.

Der var også mange rejsende, som skulle på juleindkøb i Odense. Her var der sat ekstra vogne ind på togene. Der var en tæt trafik på stationen hele dagen, og min mor og jeg hjalp til, samt alle postbudene. Den sidste dag blev afsluttet med en hjemmebagt klejne og kijafa.

Skiftedag

Skiftedagene var 1.maj og 1.november. Det var også noget af en oplevelse. Der var mange tårer den dag, når karle og piger rejste. Man var jo kommet til at holde meget af dem; alle karle og piger var en stor del af landsbyen, de deltog i sport og mange andre ting. Alle havde et klædeskab eller en kommode med, problemet med dette var at benene somme tider faldt af, og det var skidt.

De skabe og kommoder fyldte godt op i pakhuset, så de dage var slæberen altid meget forsinket. Det var mange skabe og kommoder der skulle læsses ind fra alle stationerne, og der gik jo lige så mange den anden vej.

Københavnerbørn

Så havde vi også alle københavnerbørnene i sommerferien, og der var mange. Den dag de kom, var der sat ekstra vogne ind på toget. De familier der skulle have børnene modtog dem på stationen. Børnene havde manillamærkeseddel om halsen, så værterne kunne finde dem.

Her havde vi den samme scene igen, når de skulle hjem, da man jo legede med dem. Mange af dem kom flere år i træk.

Tørv

Jeg kan huske der kom banevogne med tørv helt op til halvtredserne. Tørvene solgte de forskellige købmænd til forbrugerne. De sidste tørv blev ikke solgt, og de ligger under roerampen, da den blev bygget i 1950.

Medicin

Der var indrettet en medicinhylde i ventesalen. Medicinen kom fra Kerteminde Apotek. Her kunne man afhente sin medicin uden opsyn, også når stationen var ubetjent. Den gik nok ikke i dag.

Brugserne

Bullerup Brugs, Dræby Brugs, Munkebo Brugs og Drigstrup Brugs lavede sommetider fællesindkøb af forskellige produkter. Det jeg husker bedst var, da man havde købt et par banevogne køleskabe. Det var dengang alle hjem skulle have køleskab. Mange af kunderne hentede dem direkte på stationen.



Personalet p å Dræby station og posthus. Fra venstre Helge Post, Erling Post (postbud og Helges far), Niels Sørensen (afløser), Arne Pedersen (postbud, Ahuset), Johann es Knudsen (postbud), Ejner Tønnesen (stationsforstander), Poul Nielsen (postbud, Ny Møllegård). Billedet er fra 1961 og taget den sidste dag før Erling Post og Poul Nielsen blev forflyttet til Munkebo Postkontor.

Efterskrift

Ja, det var jo slut med Kertemindebanen i 1966. Men alle stationerne, bortset fra Agedrup, ligger der endnu som privatboliger, og banelegemet kan stadig spores i terrænet og er mange steder endnu intakt, fra Vollsmose og ind til Odense og fra Mesinge og nordpå til Martofte som cykelsti. Det er alt sammen for de lidt ældre af os et rart minde om tiden før bilen blev næsten allemandseje, om de mange togture gennem det velkendte landskab og om mødet med det travle liv og de kendte ansigter på banens stationer.



Et smukt foto af roetoget ved Dræby Station på vej mod Odense. 21.10.1964