

Nyhedsbrev

December 2018



Løs ODIN-mysteriet

Vinterferien den 9.-17. februar

I vinterferien inviteres museets nysgerrige gæster til at løse mysteriet om ODIN. Hvordan har Danmarks Jernbanemuseum kunne bygge ODIN, når det originale lokomotiv og tegningerne for længst var borte? Det var heller ikke nogen let opgave for museets medarbejdere, men ved at gå på jagt i de historiske spor og kilder lykkedes det i september 2018 at færdiggøre ODIN – en køreklar 1:1 kopi af Danmarks første lokomotiv fra 1846.

Detektivarbejdet starter i udstillingen *Nye Tider! Odin og den første jernbane i Danmark*, hvor gæsterne møder ODIN og opgaverne, som alle er baseret på historiske spor. Når en opgave er løst, udløser det en talkode, der bruges til at finde næste opgave og dermed løse ODIN-mysteriet. Undervejs bliver detektiverne klogere på, hvordan ODIN kunne bygges, ligesom de får viden om begyndelsen på jernbanaeraen, og hvilken betydning den havde for borgerne og det



danske samfund. Der er også mulighed for at bygge og male sin egen træmodel af ODIN eller et andet lokomotiv. Kun fantasien sætter grænser. Til alle dygtige lokomotivbyggere er der en fin præmie. For de mindste gæster er der traditionen tro et stort legeområde i spor 17-18 med masser af tog, skinner og klodser i lange baner.

Kør med veteranog i vinterferien

Alle dage i vinterferien fyrrer vi op under kullene og kører veteranog på museets egen strækning. Der er afgang fra Dronning Louises Station. Trækraften bliver leveret af damplokomotivet Hs 415 fra 1901. Vognene er opvarmet. Hver tur varer ca. 10 min. Der fløjtes til afgang hver halve time i tidsrummet kl. 10.30-15.30, dog ikke kl. 12.30, hvor lokomotivfører og fyrbøder holder frokostpause.

Danmarks Jernbanemuseum



Nyt fra museumsdirektøren

Det har været et godt efterår på Danmarks Jernbanemuseum.

Den 15. september var 950 gæster med til at fejre, at ODIN-kopien var klar til de første kørsler på museets egen strækning. Præsentationen har givet genlyd de forskellige steder. Således skrev en avis i Japan, Asahi Shimbun Newspaper, om ODIN i november. Anledningen var arrangementet Railway on the Keyboard i Tokyo. Her blev Kjöbenhavns Jernbane-Damp-Galop af H.C. Lumbye fremført, mens en video af ODIN blev vist på storskærm. Der er en henvisning til videoen nederst på siden. ODIN præsenteres 2:12 minutter inde i videoen.

Vi fortæller mere om ODIN på et klubmedlemsmøde den 15. januar. Og ja: ODIN-udstillingen er stadig åben.

I efterårsferien var der fyldt på museet, og en enkelt dag nåede vi op på over 1.000 besøgende. Samtidig kørte vi stort set hele ugen med fyldte veteranog til Nyborg, Tommerup – en enkelt dag med afstikker til Aarup – og Middelfart. Både kørslen på Kystbanen i november og juletræstogene i december til Hvalsø/Skjoldenæsholm i samarbejde med Nordsjællands Veteranog og Sporvejshistorisk Selskab var udsolgte.

鐵道ピアノ音楽大全
Railway on the Keyboard

後藤 國彦 (ピアノ)
萩生 哲郎 (ピアノ連弾)

2018年
11月30日 (金曜日)
午後7時開演 (午後6時30分 開場)

12月...1日 (土曜日)
午後5時開演 (午後4時30分 開場)

会場
▶ 両国門天ホール

機関車とピアノは似ている。



Godt nytår og på gensyn på Danmarks Jernbanemuseum i 2019.

Steen Ousager

Jernbanen er andet end vogne og lokomotiver. Jernbanen er også kultur. Det havde vi et interessant eksempel på i november, da kunstnerne Kirsten Astrup og Maria Bordorff i rækken med JernbaneKULTUR kom forbi, fortalte om og viste deres film: Urolige Hjerte. Det er en filmkabaret om den danske jernbane i et historisk, fremtidigt og fiktivt perspektiv. Kunstnerne havde bl.a. lånt uniformer af Danmarks Jernbanemuseum og filmet i flere af museets togvogne.

Danmarks Jernbanemuseum vil også gerne vide, hvad vore gæster og besøgende mener om vores tilbud. Vi har i efteråret gennemført telefoninterview med udvalgte medlemmer. Analysen viste bl.a., at mange er glade for Nyhedsbrevet og Jernbanehistorie, der udsendes i januar-februar. Den viste også, at rigtig mange gerne vil modtage Nyhedsbrevet digitalt.

Fra næste år vil vi derfor udsende Nyhedsbrevet elektronisk samtidig med, at vi løbende orienterer om nyt, og hvad der sker på Danmarks Jernbanemuseum. Vi håber, at mange vil tage godt imod det digitale Nyhedsbrev. Pakning og udsendelse af det papirbårne Nyhedsbrev er nemlig dyrt, ressource- og mandskabskrævende. Og produktionsprocessen er ret lang.

Vi ved dog, at nogle af jer gerne vil have et print i hånden. Det vil derfor fortsat være muligt at tilvælge Nyhedsbrevet fremsendt på traditionel papirvis. Ønsker du fortsat at modtage Nyhedsbrevet med posten, kan det også lade sig gøre. Det kræver, at du sender en mail til info@jernbanemuseet.dk senest den 15. januar 2019 og angiver, at du ønsker Nyhedsbrevet i papirformat.

ODIN i Japan:
<https://youtu.be/yw-fBM6BaAQ>

Ingen tog uden skinner

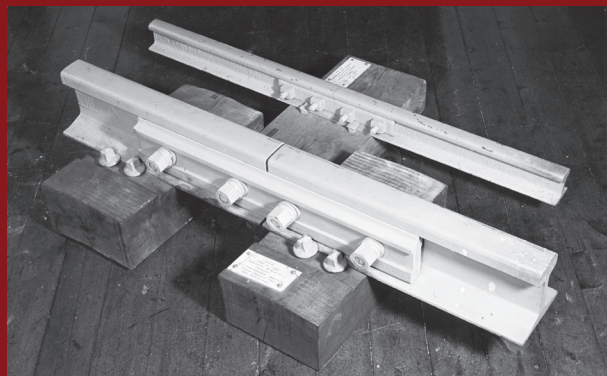
Danmarks Jernbanemuseum har mange imponerende lokomotiver og vogne i udstillingerne i remisen i Odense. Men ligeså vigtig som det rullende materiel er skinnerne, som ligger lidt gemte under togets hjul. Det er skinnerne, der gør det hele muligt. Det ligger i selve ordet – *jernbane*.

At bygge og vedligeholde et jernbanespor er på den ene side tungt arbejde. I dag udføres det meste af arbejdet med maskiner, men førhen krævede det store arbejdshold, som flyttede jord og lagde spor med håndkraft. På den anden side er det også arbejde som kræver nøjagtighed, for sporet skal ligge meget præcist, for at et tog kan befare det ved høj hastighed uden risiko for ulykker.

Derfor er der adskillige måleinstrumenter blandt det værktøj, der bruges til spor anlæg. Et af de simpleste, men også vigtigste, er spormålet, som bruges til at sikre den korrekte afstand mellem sporets to skinner. Typisk er der blot tale om en stang af stål eller træ med to afstandsklodser.

Et andet vigtigt instrument er skinnetermometeret, som bruges til at holde øje med skinnens temperatur. Metal udvider sig og trækker sig sammen, og det har betydning, når man lægger et jernbanespor. Hvis enderne af to skinner ligger for tæt på hinanden, er der risiko for, at skinnen slår sig, når stålet udvider sig på en varm sommerdag. Det kaldes for solkurver og kan i værste fald få et tog til at afspore.

For at sikre tilstrækkelig afstand mellem skinneenderne bruges små klodser kaldet skinneblik. De findes i forskellige tykkelser, som vælges ved hjælp af skinnetermometeret. Jo varmere det er, når sporet lægges, jo tyndere skal skinneblikket være, mens der skal bruges et tykkere stykke, når det er koldt, og stålet har trukket sig sammen.



Skinneprøver fra museets samling. Den forreste prøve har et "svævende" stød, hvor samlingen befinder sig mellem to sveller. Størrelsen af det lille mellemrum mellem skinneenderne blev afmålt ved hjælp af skinneblik og -termometer.



Termometeret er i sig selv ret simpelt: Et stykke skinne med et termometer i et messingrør, som placeres i et lille hul i skinnens ene ende.



Kasse med skinneblik i forskellige størrelser. De har været anvendt som afstandsstykker, når man lagde skinner.



Tre spormål i forskellige aldre, men alle udmåler de en sporvidde på 1.435 mm – det såkaldte normalspor, som bruges i de fleste europæiske lande. Det øverste er samlingens ældste og har været anvendt ved det Sjællandske Jernbaneselskab i 1870'erne.



1

To jubilarer i museets samling

Vi har tre jubilarer i museets samling i 2019: Rangermaskinen O L2, sneplov 8 og B 45 kan alle fejre 150-års jubilæum. De er alle bygget i 1869 til de jysk-fynske jernbaner (JFJ). I denne artikel koncentrerer vi os om O L2 og sneploven. Begge er besluttet bevaret som museumsgenstande, hvilket indebærer, at de i så høj grad som muligt skal forblive i deres nuværende tilstand, så eftertiden kan studere datidens teknikker.

Begge genstande tiltrækker sig opmærksomhed fra museets gæster. Sneploven med sin nærmest futuristiske form, og rangermaskinen med sin opretstående kedel, der også har givet den tilnavnet kaffemøllen. Børn og voksne skal lige hen og se nærmere på de usædvanlige skabninger.

Rangermaskinen fra Glasgow

Rangermaskinen er en af de første små, lette damplokomotiver, som blev bygget med det formål at rangere med vogne på en station eller en havnebane – en opgave, der ellers fortrinsvis blev varetaget af rangerheste. Lokomotivet blev bygget i Glasgow på fabrikken Alexander Chaplin & Co., der havde patent på lodretstående kedler, som blandt andet kunne anvendes i damplokomotiver.

Imidlertid blev lokomotivet udrangeret i 1884, fordi det med sine kun 9 Hk ikke var kraftigt nok til opgaverne på JFJ's værksted i Århus, men det overlevede – i demonteret stand – som stationær dampmaskine ved centralværkstedet. Da interessen for tidlige damplokomotiver var vakt i 1920'erne, blev maskinen genopbygget med de dele, der var bevaret – og tilgik Danmarks Jernbanemuseum i 1929, som genstand nr. 811.

Eftersom Danmarks Jernbanemuseum endnu ikke havde fast tilholdssted, var det i de første mange år ikke muligt at udstille lokomotiver og vogne. De blev derfor opmagasineret i remiser rundt i landet.

O L2 var i en periode udlånt til Teknisk Museum, og siden udvidelsen af Danmarks Jernbanemuseum i Odense i 1988 har den været udstillet i Odense – når den da ikke lige har været rundt i Europa i sin egenskab af Danmarks ældste køreklare lokomotiv. Maskinen er undervejs blevet tilbageført til sit oprindelige udseende, nemlig med træbeklædning.

I 1997 var O L2 i centrum ved museets jubilæumsparade i anledning af 150-året for jernbanen mellem Roskilde og

København. Her startede det lille rangerlokomotiv paraden ved at være det første, som ankom til Hovedbanegården i København i en lang række af lokomotiver, som skulle vise udviklingen fra damp til el.

Der blev rangeret med heste og med damplokomotiver af forskellig størrelse frem til 1930'erne, hvor dieseldrevne rangertraktorer begyndte at tage over. De var billigere i drift end både heste og damplokomotiver. Først i 1960'erne var det dog endelig slut med dampen til rangering.

Den aktive sneplov

I jernbanens tidligste tid, dengang der fandtes sne i store mængder, viste det sig hurtigt vanskeligt at holde de ny-anlagte baner fri for sne. Først forsøgte man med hundredvis af mænd med skovle, dernæst med løse sneskrabere, der kunne påmonteres godsvogne, inden man i 1867 byggede de første egentlige sneplove på egne hjul. Det skete på vanger af smedjern og med tværvanger og skelet af egetræ beklædt med bøgtræ og forstærket med jernplader på oversiden. For at give ploven tilstrækkelig vægt, blev hulrummet fyldt op med jernskrot.

Museets sneplov blev bygget i 1869 til de jysk-fynske jernbaner på banens eget værksted, i øvrigt efter amerikansk forbillede. Den nåede en aktiv karriere på næsten 100 år, inden den blev udrangeret i 1966 og overdraget til Danmarks Jernbanemuseum. I mange år stod den desværre udendørs, så en omfattende restaurering var nødvendig i 1992.

Danmarks Jernbanemuseum vil markere jubilæerne ved et aftenarrangement i løbet af 2019. Arrangementet annonceres på hjemmesiden og Facebook.

1: O L2 ved det nu nedrevne maskindepot ved Østerport i 1952.

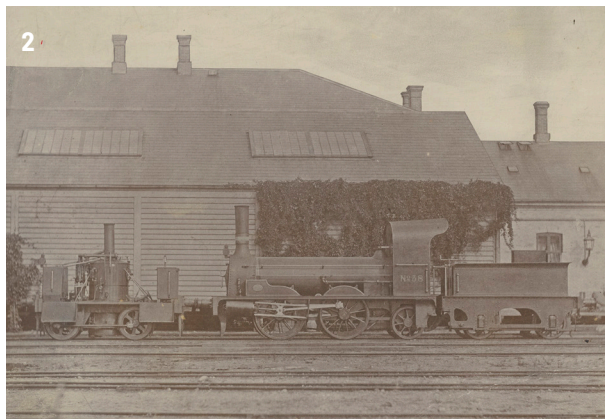
2: 150 års-jubilæren, rangerlokomotivet litra L nr. 2 fotograferet sammen med det et år ældre lokomotiv litra H fra 1868.

3: Fastkørt sneplov fremført af en D-maskine mellem Bedsted og Hurup, februar 1945. Trafikassistent Helge Brogaard.

4+5: Fastkørt sneplov i Sinding mellem Frederikshavn og Hjørring, vinteren 1899/1900. Johs. M. Knudstrup.

6: Der findes så vidt vides ingen fotografier af 150 års-jubilæren, sneplov nr. 8, fra 1869, hvor den blev fremstillet. Derimod blev dens søster fotograferet i 1867 foran de jysk-fynske baners værksted i Randers. Herren med bowler og urkæde over maven er konstruktøren overmaskinmester Blair. I baggrunden Canada-lokomotiv nr. 7 fra 1864.

Foto: Danmarks Jernbanemuseum/www.jernbanekilder.dk



Nye tider og naturfag i TRAINLAB

Hvorfor er jernbanen stadig aktuel?

Når der kommer skoleelever på museet til undervisningsforløb i TRAINLAB, oplever vi, at de ser tog og jernbanen som noget nyt og spændende – ja nærmest eksotisk. Derfor overrasker det dem, når de på museet erfarer, at jernbanen har været der siden 1847. Der er en stor gruppe af elever, der aldrig selv har prøvet at køre med tog, især børn bosat uden for Hovedstadsområdet, på Fyn og i Jylland. Når børnefamilier rejser i dag, foregår det oftest i bil eller med fly til fjerne destinationer. Der er med andre ord sket et skred i børn og unges opfattelse af transportmulighederne, og derfor er det stadig aktuelt at formidle jernbanernes historie og ikke mindst mulige fremtid.

Da jernbanen kom til Danmark

Den 1. oktober lancerede TRAINLAB undervisningsforløbet ODIN – Da jernbanen kom til Danmark. Forløbet henvender sig til grundskolens mellemtrin, og det er udarbejdet med henblik på at skabe forståelse for nogle af de synspunkter, der gjorde sig gældende i midten af 1800-tallet, da jernbanen var helt ny i Danmark.

Eleverne møder foregangsmanden G. Schram, maskinmesteren Otto Busse, den skeptiske bonde anno 1847 og den senere tids landmand, der kort inde i det 20. århundrede har fået ganske megen velstand ud af, at jernbanen er kommet og nu udbredt til store dele af landet. Eleverne skal arbejde med de fire karakterers holdning til jernbanen, og gennem små historiske scenarier selv erfare, hvordan jernbanen blev opfattet.

Det nybyggede ODIN-lokomotiv giver grundskoleelever et unikt indblik i, hvordan verden så ud i midten af 1800-tallet. Det er god basis for en samtale om, hvad det betød, at Danmark nu for alvor fik tilført en ny teknologi. Det perspektiv tages op til nutiden, hvor vi igen står overfor nogle af de samme udfordringer med hensyn til, hvordan vi modtager nye teknikker, hvordan vi forholder os til ekspropriation ved



Elever fra 7. klasse på Kroggårdskolen og Seden Skole, Odense, deltog i naturfagsdagen sammen med studerende fra UCL's læreruddannelse. Her afprøvede de deres ideer til ny undervisning inden for naturfag.

f.eks. højspændingskabler, vindmøller, anlæggelser af nye veje eller jernbaner og letbaner. Eleverne oplever nu, at disse problemstillinger dels ikke er nye og dels stadig er aktuelle. ODIN er med til at skabe bro mellem fortid og nutid, og det er det, skolefaget historie bl.a. skal kunne.

Naturfag i undervisningen

TRAINLAB arbejder på at udvide tilbuddene til skolerne med naturfaglige undervisningsforløb, hvor fokus dels er på fortidens indførelse af ny teknologi, nemlig dampmaskiner, og dels på nutidige og fremtidige måder at køre på jernbane. TRAINLAB havde inviteret et hold studerende fra et fysik/kemihold på UCL's læreruddannelse og disses underviser til at idéudvikle undervisningsaktiviteter og efterfølgende afprøve dem sammen med elever fra to af Odense Kommunes skoler. Det foregik på en solbeskinnet sensommerdag i september.

Eleverne fik mulighed for i fire workshops at afprøve og arbejde med dampteknologi, trækraft, tryk og magnetjernbane. De fire workshops var udviklet af lærerstuderende i samarbejde med TRAINLAB og egen underviser. Med afsæt i denne dag er det målet, at TRAINLAB tilpasser et udvalg af de præsenterede aktiviteter til et mere permanent tilbud til vore gæster, der kommer på museet i skolesammenhæng.

TRAINLAB er inde i en spændende periode, hvor der arbejdes på at skabe bro mellem fortid, nutid og fremtid og ikke mindst mellem fagene. Ideen er at formidle dette til skolebørn, så de oplever en sammenhæng mellem de fag, de kender fra skolen og det, de oplever sammen med deres lærere, når de besøger Danmarks Jernbanemuseum. TRAINLAB og museet skaber bro mellem skolen og den virkelighed, der omgiver eleverne og skolen.



I slutningen af 1930'erne blev dokumentarselskabet Minerva Film hyret til at producere en film om byggeriet. Filmfotograf og medejer Ingolf Boisen ses til venstre.

Foredrag om Den Transiranske Jernbane

I januar inviterer Danmarks Jernbanemuseum til foredrag om en danskbygget jernbane meget langt væk. Det drejer sig om Den Transiranske Jernbane, som i august 2018 har haft 80-års fødselsdag. Torsdag den 24. januar kl. 19.00 præsenterer vi journalist og forfatter Morten Hansted, der beretter om, hvordan det gik til, at danske ingeniører kom til at stå i spidsen for byggeriet af denne eksotiske jernbane i 1930'erne. Banen går gennem særdeles vanskelige bjergområder, og byggeriet regnes for en af de største danske ingeniørpræstationer nogensinde. Morten Hansted viser billeder fra byggeriet og medbringer også billeder af de tog, som de iranske shaher kørte rundt i på Den Transiranske Jernbane frem til den iranske revolution i 1979.

I forbindelse med jubilæet i august 2018 fik Morten Hansted en sjælden rundtur i den remise tæt på Teherans hovedbanegård, hvor de gamle vogne er gemt væk. Han var inde i flere af de togvogne, der blev brugt ved indvielsen af Den Transiranske Jernbane i 1938. I januar 2019 er det 40-året for den iranske revolution, og i foredraget trækkes derfor tråde fra byggeriet af Den Transiranske Jernbane i 1930'erne og til de spændinger, der 40 år senere banede vej for revolutionen i Iran og den sidste shahs fald.

Morten Hansted har gennem en årrække udforsket dansk-iranske relationer og er desuden forfatter til bogen "Danske eventyr i Iran", der udkom i maj 2017. Et af bogens kapitler handler om byggeriet af Den Transiranske Jernbane. Bogen kan købes i museets billetsalg.

Billetsalg

Billetter til foredraget den 24. januar købes via Billet.dk. Som klubmedlem fås billetten til klubpris á 50 kr. (inkl. gebyr). Du kan købe rabatbillet til både dig selv og én ledsager.



Aviserne i Danmark var fyldt med omtaler, da Den Transiranske Jernbane blev indviet i august 1938.

Invitation til klubarrangement

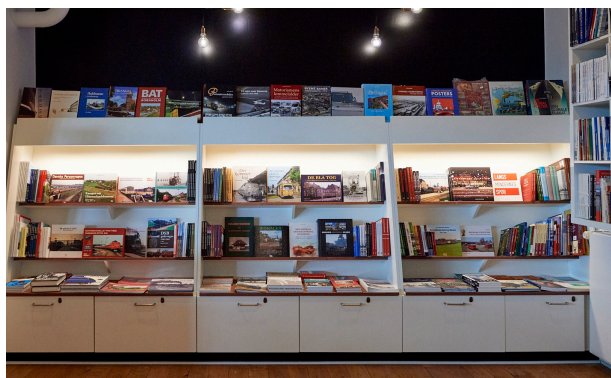
Danmarks Jernbanemuseum inviterer alle klubmedlemmer til en spændende eftermiddag tirsdag den 15. januar kl. 16.30-17.30, hvor vi fortæller om ODINs tilblivelse. Hvorfor bygger Danmarks Jernbanemuseum en replika af Danmarks første lokomotiv fra 1846? Hvordan griber man et sådant projekt an, når hverken det originale lokomotiv eller tegningerne eksisterer længere? Hvor går man hen efter messingskærme, puffer og sikkerhedsventiler, når de ikke kan købes i Silvan? Museumsdirektør Steen Ousager og lokomotivfører Jørgen Lindevall, manden bag ODIN, vil sammen fortælle om det omfattende og komplicerede byggeprojekt, som ODIN har været. Selv for Jørgen, som er uddannet lokomotivfører og gennem årene har restaureret adskillige lokomotiver. Han har dog aldrig før bygget et fra bunden.

Vi slutter arrangementet med en ODIN-øl. Arrangementet er henvendt til voksne. Tilmelding til arrangementet er nødvendig og skal ske senest den 9. januar på mail til gvd@jernbanemuseet.dk.

Jørgen Lindevall er manden bag ODIN. Her ses han foran ODIN den 19. juni 2018, hvor ODIN netop er ankommet til museet i Odense fra remisen i Roskilde. ODIN manglede at blive malet inden præsentationen i september.



Nye klubfordele fra 2019



Som klubmedlem er der mange kontante fordele. Fra 2019 bliver der endnu flere. Vi tilbyder som noget nyt 10% rabat på alle bøger købt i museets butik, webshoppen dog undtaget. Desuden yder vi 10% rabat på børneprisen, hvis I booker en børnefødselsdag på museet. I kan vælge mellem to forskellige menuer, og på dagen sørger vi for mad, drikke, et pyntet fødselsdagsbord og en gave til fødselsdagsbarnet. Og som noget nyt kan I få 10% rabat på køb af sodavand og varme drikke i museets butik. De øvrige fordele med bl.a. rabat på kørsler med veterantog og 10% rabat på køb af legetøj i museets butik gælder fortsat. Gyldigt klubkort skal vises for at opnå de angivne rabatter.

Dannebrogsgade 24 • 5000 Odense C • www.jernbanemuseet.dk

Danmarks Jernbanemuseum 

Bidragydere: Steen Ousager, Gitte Lundager, Nanna Anette Møller Larsen, René Schrøder Christensen, Frederik Birkholt Kolding, Ulrik Vestergaard Jensen og Gitte Høegh van Deurs • Henvendelser til redaktionen på info@jernbanemuseet.dk • Fotos: Flemming Wedell, Morten Hansted og Danmarks Jernbanemuseum