



KOM TÆT PÅ EN JERNBANE- LEGENDE I SOMMERFERIEN 30. JUNI - 12. AUGUST

I april ankom en efterspurgt udstillingsgenstand til Danmarks Jernbanemuseum. Det røde Lyntog fra 1935 har været på magasin i mange år, men kan nu ses på museets Dronning Louises Station. I sommerferien vil det hver dag være muligt at høre historien om, hvordan lyntoget – sammen med Lillebæltsbroen – forkortede rejsetiden mellem landsdelene med flere timer. Komfortmæssigt var lyntogene ligeledes en revolution, da de rejsende nu kunne blive siddende i det samme tog hele vejen fra København til Aarhus. Lyntogene blev ført med færgeren over Storebælt og kørte over den nye Lillebæltsbro, så man ikke længere skulle skifte tog både ved Storebælt og Lillebælt.

Traditionen tro vil der være drejeskive-show, hvor vi viser drejeskiven i funktion, ligesom der er oplæg i museets store udstilling *Drømmenes Kupé*. Vi bestræber os på at tilrettelægge oplæggene, så både børn, voksne og udenlandske turister får en god oplevelse.

I løbet af sommeren kører vi med veteran tog på museets egen strækning, ligesom vores gæster kan få en tur rundt i Odense med museets veteranbus. På vores hjemmeside kan I se de dage, vi kører.

Som I kan læse i en anden artikel i dette *Nyhedsbrev*, så åbnede museets store lære- og legeområde *På Sporet af Historien* for et år siden. Det samme gjorde den ny-iscenesatte minitogsbane, hvor vi kører gennem det danske jernbanelandskab. Begge dele er klar til at tage imod museets gæster.

Alle aktiviteter er gratis med et medlemskort, eller når entréen er betalt. Se sommerferiens program på www.jernbanemuseet.dk



NY HAVEBANE
MED MODELTOG

ODIN - DANMARKS
FØRSTE LOKOMOTIV

BILLEDDATABASE
MED DSB-FILM

INGEN REJSE
UDEN BAGAGE

NYT FRA MUSEUMSDIREKTØREN

Som du kan læse i *Nyhedsbrevet*, står 2018 i høj grad i ODINs tegn. ODIN er (også) navnet på Danmarks første lokomotiv, som for længst er skrottet, ca. 30 år før de første tanker om et jernbanemuseum overhovedet begyndte at røre på sig. Men nu er ODIN genopstået – i form af en replika eller kopi i 1:1. Følg med på hjemmesiden og på de sociale medier. Vi begynder snart at varme op til den store præsentation i september.

Lige nu er årets store arrangement, Thomas Tog godt omme. Dejligt at se så mange klubmedlemmer, der deltog. Jeg håber selvfølgelig også, at mange af jer vil møde op i den kommende sommerferietid. Her ruller vi atter det store sommerferieprogram ud.

Vi indleder sommersæsonen med at indvie en ny havebane og markere et-årsdagen for *På Sporet af Historien*, museets populære lære- og legeområde.

En forudsætning for den gode museumsdrift er selvfølgelig, at der er styr på samlingerne, og at de er godt registreret. Museet har i 2018 afsat særlige

ressourcer til denne aktivitet, som i første omgang er koncentreret om genstandene. Således er arbejdet med uniformssamlingen netop afsluttet, og vi er nu i gang med effekter, der har med kufferter og bagage at gøre samt med belysning. Senere på året sætter vi også ekstra fart på ordning og registrering af arkivalier og tryksager.

Danmarks Jernbanemuseum lægger vægt på sin rolle som videnscenter, også i den digitale form. I forlængelse heraf er det selvfølgelig målet at stille så mange oplysninger om samlingerne og deres indhold til rådighed for interesserede. Det sker bl.a. via hjemmesiden, hvor vi netop har offentliggjort en helt ny udgave af den gamle billed-database.

Siden hedder nu jernbanekilder.dk, og her kan du finde fotos, film, tegninger, kort – og med tiden meget mere – om jernbanerne i Danmark. Søgemulighederne er optimeret, og senest er samlingen blevet forøget med tusinder af nye tegninger af jernbanebygninger og materiel, og vi udvider løbende.



I forhold til billeddatabase har vi kunnet tilføje et helt nyt element, film og videoer, herunder gamle DSB-film. Takket været – og derfor stor tak til – Jan Williams, kan vi nu præsentere en række af de filmoptagelser, firmaet Grimstrup gennem de seneste årtier har udsendt i form af købe-DVD'er.

Se selv efter og læs mere om det her i *Nyhedsbrevet*.

På gensyn i sommerferien og til ODIN-arrangementet i september.

Steen Ousager

HVAD SYNES DU OM MUSEUMSKLUBBEN?

Danmarks Jernbanemuseum har knap 1.800 medlemmer af Museumsklubben. Vi kan se, at I medlemmer ofte bruger museet, både på hverdage, i weekender og ved særlige aktiviteter som f.eks. Thomas Tog.

Men hvad synes I om de fordele, vi tilbyder? Læs i *Nyhedsbrevet*? Og er der noget, vi kan gøre bedre i forhold til Museumsklubben?

Vi har i maj måned udsendt et spørgeskema til alle medlemmer med en gyldig mailadresse med det formål at høre

om jeres brug af og oplevelser med Museumsklubben. Resultaterne fra analysen skal bruges til at forbedre Museumsklubben til gavn for både nuværende og fremtidige klubmedlemmer.

I næste nummer af *Nyhedsbrevet* vil vi kort præsentere analysens resultater og de tiltag, vi iværksætter på baggrund af disse. På forhånd tak for jeres deltagelse.

Thomas Tog besøgte museet i pinsen til stor glæde for mange børn og voksne.



CAFÉEN TILBYDER

Kul og energi til de mindste

Pølsehorn 1 stk. / 2 stk. 20 kr. / 35 kr.
Mini pizza 1 stk. / 2 stk. 25 kr. / 40 kr.

Togstewardessens favoritter

Rugbrødsbolle 1 stk. / 2 stk. 18 kr. / 30 kr.
m/ æble & chokolade
Dagens kage 35 kr.
Økologisk frugtskål 35 kr.

Brændstof til lokomotivføreren

Frisksmurt sandwich 50 kr.
Dagens salat 55 kr.

Kolde og varme forsyninger

Sodavand 0,5 l ex. pant 25 kr.
Kildevand ex. pant 20 kr.
Filterkaffe / te 28 kr.
Specialkaffe 38 kr.
Varm kakao 38 kr.

Proviant til togrejsen (Ingen klubrabat)

1 stk. frugt, 1 pk. rosiner, 1 pølsehorn, 1 rugbrødsbolle,
1 figenstang, 1 juice og en overraskelse 55 kr.

the
food
stall

I sommerferien er The Food Stall klar i museets café med "kul og energi til de mindste", "brændstof til lokomotivføreren" og "togstewardessens favoritter". Husk, at du som klubmedlem får 15% rabat på mad og drikkevarer hos The Food Stall, også i deres café i Odense Banegårdcenter.

INGEN REJSE UDEN BAGAGE



Nogle aspekter af jernbanehistorien får mere opmærksomhed end andre. Det er egentlig ikke underligt, men selvom lokomotiver og vogne umiddelbart synes at have den største betydning, er der mange andre museums-genstande, der også er vigtige, hvis man gerne vil fortælle jernbanens kulturhistorie. Museets samling af bagage er sådanne genstande.

Jernbanehistorien handler nemlig ikke kun om teknologiudvikling, men også om den mulighed for bevægelse, som jernbanen skabte. Overklassen har altid rejst, men først med jernbanen fik også den almindelige befolkning mulighed for det.

I museets samling er der kufferter og rejsekister fra forskellige tidsperioder og samfundslag. Alle har deres egen historie. Overklassens bagage bærer præg af velstand. Deres rejsekister var ofte så store og tunge, at det enten var tjenestefolk eller dragere, der håndterede dem. For de fleste rejsende er det dog den almindelige håndkuffert, der er vigtig. Håndkufferten kan den rejsende selv håndtere. Den kan ses som et symbol på den mobilitet, som blevet skabt med jernbanen.

Den firkantede kuffert øverst til venstre kan fortælle historien om, hvordan den almindelige rejsendes bagage så ud i begyndelsen af 1900-tallet. Men den kan også fortælle om et mørkt kapitel i Danmarkshistorien, da Sønderjylland var tysk, og de unge mænd måtte gå i krig for tyskerne. Kuffertens tidligere ejer deltog ved Flandern i 1. Verdenskrig. Vejen til kasernen er formentlig foregået med tog.



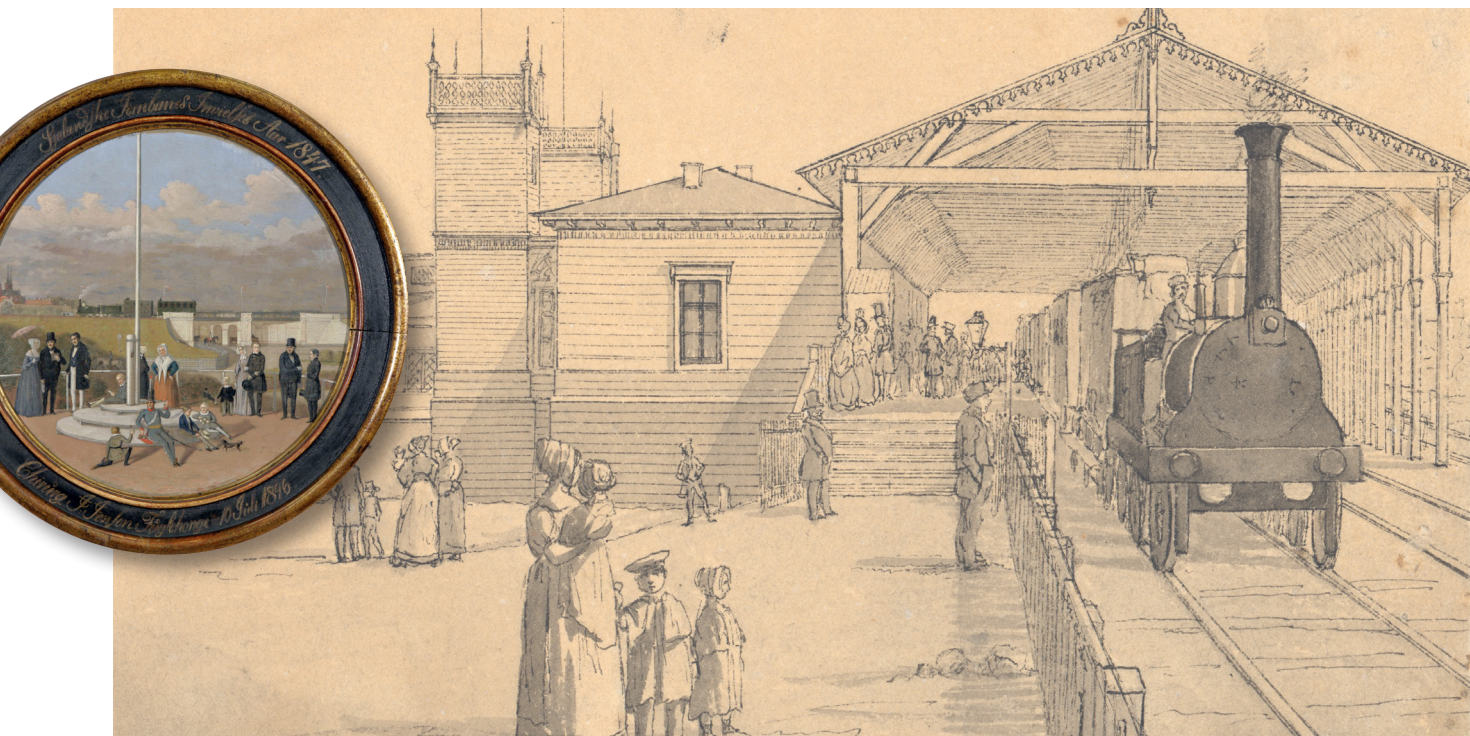
Kufferten ovenfor mærket CA fortæller historien om de københavnske ferie-børn. I en periode på langt over hundrede år blev tusindvis af børn fra fattige og dårligt stillede hjem sendt på landet i sommerferien for at få sol og solid kost. De første ferie-børn blev sendt af sted efter kolera-epidemien i København i 1853, så børnene kunne komme ud af byen. Børnene havde frirejser med statsbanens tog, samt med en lang række privatbaner og færgeruter i perioden 1854-1967. Fra 1893 til 1961 rejste ferie-børnene med særtog fra København og ud i det ganske land.

Disse genstande kan – i modsætning til lokomotiverne – derfor sige noget om de mennesker, der rejste med banen, og den betydning jernbanen har haft.



Rejsekisten står i stor modsætning til de almindelige håndkufferter. Alle tre stykker bagage stammer fra 1. halvdel af 1900-tallet og viser tydeligt den forskel i rejsemåderne, som klasseforskelle betød. Jernbanen åbnede muligheder for at rejse, men den kunne selvfølgelig ikke i sig selv ændre på forskellen mellem rig og fattig.

ODIN - det moderne gennembrud



ODIN var det første af fem lokomotiver leveret til en jernbane i det danske kongerige. Sådan blev de gengivet i samtiden: På tegningen fra 1849 forlader toget stationen i København med ODIN eller et helt tilsvarende lokomotiv i front. På den indsatte skydeskive, malet i 1847 til årets fuglekonge i Roskilde, ses toget i baggrunden på vej over broen Røde Port uden for Roskilde. ODIN og jernbanen havde i den grad samtidens bevågenhed.

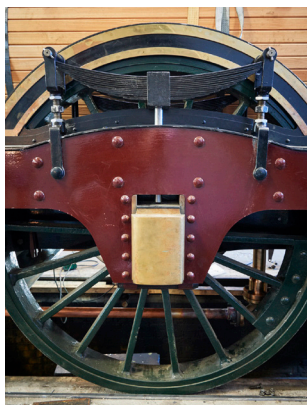
Det kan i dag forekomme besynderligt. Men lokomotivet havde intet førerhus, og lokomotivpersonalet måtte derfor opholde sig i blæst, kulde og hede uden noget værn, når turen gik til Roskilde eller tilbage til København. Det samme gjaldt for overkonduktøren, der på tenderen havde et bagudvendt sæde – på Danmarks Jernbanemuseum betegnet som "Togsmedens Stol". På tenderen var der derfor også trin og håndtag, så den, som det hed i en samtidig beskrivelse, "uden vanskelighed eller fare kunne bestiges bagfra."

Fra denne stol skulle overkonduktøren så holde udvig bagud, hvis der blev givet signal fra konduktørerne på de enkelte vogne om at stoppe lokomotivet. Konduktørerne sad i en form for fremadrettet kaleche på tagene af vognene. Herfra kunne de betjene vognenes bremser. Men de skulle også holde øje med, om toget tabte en vogn. Hvis det skete, skulle de signalere til togføreren, som så skulle advisere lokomotivpersonalet. Var det vinter eller blot køligt, var de udstyret med en lamme-pels. På kolde dage hørte varmt øl ved afgang også med til udrustningen.

INGEN FARTKONTROL

På lokomotivet var det forbudt at sidde ned, og der var heller ikke mange hjælpeinstrumenter til at kontrollere togets fart. Der var ingen fartmåler, og der manglede også en trykmåler, der kunne fortælle noget om damptrykkets størrelse og dermed, om lokomotivet overhovedet kunne køre. Ville lokomotivføreren vide det, måtte han lette på sikkerhedsventilen med tommelfingeren. Desuden var kedlen beklædt med trælister. Der var en værktøjskasse på den seks-hjulede tender, så tilpasninger og små reparationer kunne ordnes undervejs. Selve lokomotivet var også noget specielt med kun et drivhjulssæt, og pufferne var blot en træklods beklædt med læder på et tyndt krølhårsunderlag.

Det var ikke nødvendigvis præcis sådan, lokomotivet så ud ved leveringen. Nogle kilder peger således på, at "Togsmedens Stol" først skulle være kommet til to år senere, og det er heller ikke helt sikkert, hvornår værktøjskassen blev anbragt. Til gengæld ved vi, at det ikke var det allernyeste skud på stammen, og at det ikke var det, køberen egentlig ville have haft. Der



ODIN tager form i remisen i Roskilde takket været en kæmpe indsats fra utallige frivillige og museets medarbejdere. Fra venstre mod højre: Akselkasse, kedel, sandkasse, drivstænger til den indvendige styring og røgkasse. Alt, undtagen kedlen, er bygget fra grunden.

havde imidlertid ved bestillingen været så stor efterspørgsel på lokomotiver i Europa, at leverandøren, Sharp Brothers & Co. i Manchester, fik overtalt den danske køber til at modtage en lidt ældre type. Med sine 125 HK og en tjenestevægt incl. tender på 29 tons var det heller ikke særlig ydedygtigt trods navnet, der fremgik på siden: ODIN. Det blev hurtigt klart, at det kun kunne trække 10 vogne. Og så skulle det fyres med koks.

Ikke desto mindre skulle ODIN blive indledningen til et trafikalt gennembrud i Danmark, hvis vi ser bort fra de dengang dansk styrede hertugdømmer. Det ankom i 1846 fra England til København som den første af en serie på fem, og det kørte ved åbningen af den første jernbane i kongeriget mellem København og Roskilde det første tog på indvielsesdagen. Det var lørdag den 26. juni 1847, og det var som forløber for det egentlige indvielsestog, som medbragte Christian VIII, dronningen og 200 særligt inviterede. Dagen efter åbnede banen for ordinær trafik med tre tog pr. dag i hver retning.

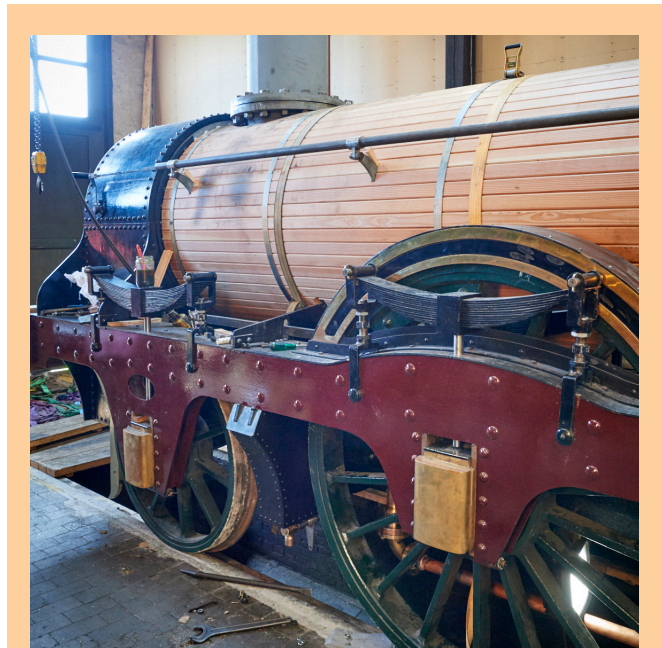
FRA 200.000 TIL 200 MIO.

Banen blev med det samme en kæmpe succes, selv om godstrafikken først kom i gang noget senere. Allerede året efter skrev det sig ind i den store Danmarkshistorie. I 1848 blev tropperne, der skulle nedkæmpe de oprørske hertugdømmer i den første såkaldte slesvigske krig, således sendt af sted med tog til Roskilde, hvor de steg om til fortiden og måtte gå eller køre med hestevogn til udskibning i Korsør.

Dermed blev jernbaneæraen for alvor indledt i Danmark. Det varede ganske vist nogle år, før Roskildebanelen blev forlænget til Korsør. Men snart efter stod et dansk stambanenet færdigt. Fra 1880'erne fulgte færgeforbindelsen over Storebælt og et stort antal lokalbaner, og fra 1890'erne eksploderede banetrafikken formeligt. Både for den nødvendige omstilling af dansk landbrug og for industrialiseringen i Danmark var jernbanen blevet et redskab, man ikke kunne komme udenom. Det gav danskerne helt nye muligheder, og den er stadig en helt central del af det danske samfund, som alle danskere har et forhold til. Hvor der i 1850 var 226.000 rejsende med jernbanen, er det tal nu oppe på lige under 200 mio. årligt.

Godt 220.000 km nåede ODIN som det første lokomotiv i Danmark at køre inden udrangeringen i 1862, kun dog for at gennemgå en større ombygning med genbrug af ramme og hjul. Som sådan – og nu med førerhus – blev det bl.a. sat ind på den nyåbnede Klampenborgbane. De sidste år kørte det som entreprenørmaskine ved flere sjællandske baneanlæg, indtil det endelig efter 295.714 km og 30 år på fodpladen blev opbrugt i 1876 med litrabetegnelsen A11.

Desværre er ODIN fra 1846 ikke bevaret. På Danmarks Jernbanemuseum kan man dog se en model, der er bygget i 1:10, med tilhørende personvogn. Men endnu bedre: Efter 13 års arbejde er opbygningen af en ny kopi eller replika nu ved at blive afsluttet. I løbet af sommeren kommer ODIN til museet i Odense for at blive gjort helt færdig.



Danmarks Jernbanemuseum bygger en replika af Danmarks første lokomotiv

Siden 2005 har Danmarks Jernbanemuseum arbejdet på at få bygget en replika af ODIN. Ideen blev oprindeligt undfanget af museets daværende leder, Poul Thestrup. Siden da har et stort antal frivillige og specialhåndværkere brugt en betydelig del af deres fritid på sammen med museets medarbejdere – og her i særlig grad lokomotivfører Jørgen Lindevall – at bygge lokomotivet.

Det er sket, så vidt muligt, på samme måde, som det oprindeligt blev bygget. Udfordringerne har stået i kø, bl.a. fordi der ikke har foreligget originale tegninger til lokomotivet. Men efter utallige arkivstudier af bl.a. tegninger fra tilsvarende lokomotiver i udlandet, lykkedes det at producere nogle tegninger og beskrivelser, som således har dannet forlæg. Vi fortæller hele historien, når udstillingen om ODIN åbner den 15. september på museet i Odense – samtidig med præsentationen af replikaen.

Kan du ikke vente, kan du læse mere om konstruktionen i et hæfte og i en bog om ODIN og lokomotiver fra den tid forfattet af Poul Thestrup. De kan købes i museets butik og i webshoppen.

Den 15. september præsenterer vi kopien i 1:1. Følg med på vores hjemmeside og mød op på dagen. Vær med til at fejre ODIN i Odins by som markør for det moderne gennembrud i Danmark. Det bliver guddommeligt!





1 ÅR MED PÅ SPORET AF HISTORIEN

En gang imellem er der en anledning til at sige tillykke til sig selv. For få dage siden – den 17. juni – fejrede museet, at *På Sporet af Historien* og den ny-iscenesatte minitogsbane fyldte 1 år. Det gav os lejlighed til at tænke tilbage på året, der var gået og vores erfaringer med det nye, store tiltag.

Først og fremmest har det været en stor glæde at se vores gæster – jer – tage imod de nye tiltag. Sommer og efterår var der hver dag børn, der legede på det store trælokomotiv og i vandtårnet. Rutsjebanerne blev flittigt brugt, og børnene gik på opdagelse i det indre af damplokomotivet, der er opbygget næsten som et rigtigt lokomotiv. Hver dag kørte minitoget gennem det danske jernbanelandskab med mange passagerer.

Da museet opgjorde besøgstallet for 2017, kunne vi med stor glæde konstatere, at museet havde haft en stigning på næsten 7.000 gæster sammen-

lignet med 2016. *På Sporet af Historien* er en væsentlig årsag til det. En stor del af fremgangen var i sommerferien.

Gennem året er museet enkelte gange blevet spurgt, hvorfor vi har prioriteret en "legeplads" fremfor andre aktiviteter med større vægt på materiel eller jernbanehistorie. *På Sporet af Historien* er ikke en legeplads i traditionel forstand. Området formidler jernbanehistorie for de mindste, og en grundtanke bag projektet er blandt andet, at det store trælokomotiv giver børnene indsigt i, hvordan et damplokomotiv ser ud indvendig. Det skal også skabe nysgerrighed efter at se det originale lokomotiv, som trælokomotivet er inspireret af, nemlig E-maskinen. Børnene skal herigennem gerne blive interesserede i jernbanehistorie. De er potentielle gæster til andre aktiviteter i fremtiden.

Det har været vigtigt for museet at undersøge, om området fungerer efter

hensigten – og hvis ikke – overveje hvilke tiltag, der kan gennemføres. Det er vanskeligt at måle læring, især ved mindre børn, der kan have svært ved at formulere sig. Museet har via et spørgeskema tilstræbt at formulere spørgsmål, der kan give et indblik i, hvilken betydning *På Sporet af Historien* har haft for vores gæster, og om de synes, de har lært noget. Undersøgelsen blev sat i gang allerede inden *På Sporet af Historien* åbnede for dermed at have et sammenligningsgrundlag for museet som helhed. For at give et så dækkende billede som muligt har undersøgelsen været i gang i et år efter åbningen. Ved redaktionenens afslutning er der indsamlet mere end 700 besvarelser. Tallene skal analyseres, hvorefter museet får et billede af, hvordan gæsterne bruger området, og om de føler, de har lært noget. Vi er spændte på resultatet og vil fortælle om det i et kommende *Nyhedsbrev*.





KULTUR PÅ SKINNER

2018 er det europæiske år for kulturarv. Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation (DVF), Sporvejsmuseet og Danmarks Jernbanemuseum arrangerer i den forbindelse *Kultur på skinner* – en tidsrejse med tog og sporvogn. Der udbydes to rejsepakker, som er en form for rundrejsebillet, hvor deltagerne bliver en del af tidsrejsen. Det er en enestående chance for at opleve mere end 100-års kulturarv med relation til kollektiv trafik i hele landet.

Kultur på skinner foregår i perioden den 28. juli-12. august. Aktiviteterne omkring *Kultur på skinner* har arrangementer øst for Storebælt i uge 31 samt på Fyn og i Jylland i uge 32. Foruden

kørsel med tog eller sporvogn får deltagerne en speciel kulturarvsoplevelse ved de enkelte baner og museer, som deltager.

Mandag den 6. august kommer deltagerne på en rundvisning i remisen på Danmarks Jernbanemuseum. Her er der fokus på de danske jernbaners historie og jernbanens kulturelle betydning, der strækker sig helt op til nutiden. Deltagerne får også en tur i udstillingen *Drømmenes Kupé*.

Billetter til *Kultur på skinner* sælges via Veterantog.dk. På samme hjemmeside er der også mere information om de enkelte rejsepakker.

NY HAVEBANE

Museets havebane ved Dronning Louises Station har i flere år set trist og nedslidt ud. Da museet gennemgik en facaderenovering i efteråret 2017, var



det en velkommen lejlighed til at overveje, hvad der skulle ske med den gamle bane. Under alle omstændigheder skulle den afmonteres i forbindelse med facaderenoveringen. Det blev hurtigt besluttet, at en ny bane skulle opbygges.

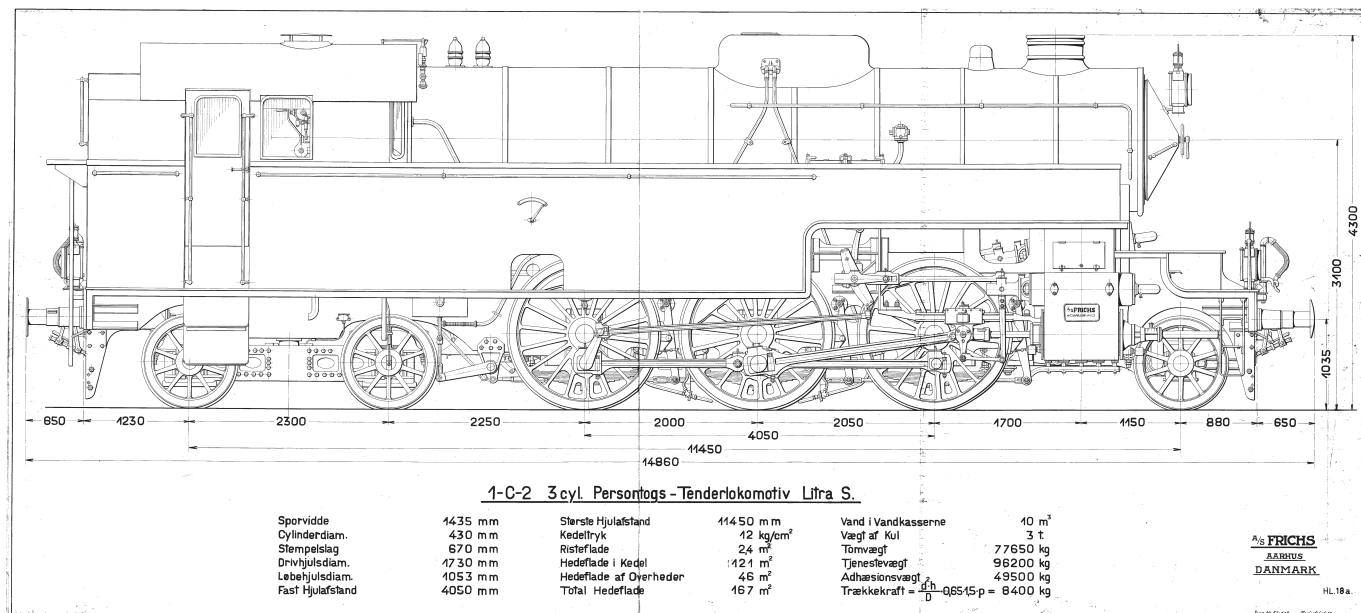
Museet indgik en aftale med Rolf Brems om at hjælpe med projektet. Rolf har været tilknyttet museet i mange år. Han bygger selv modelbaner og var med til at bygge den gamle bane. Den nye bane består af tre baner, ligesom den gamle, men der er skabt en forhøjning mellem skorstenen og muren til museet, som togene kører igennem eller over. Det er med til at skabe et mere levende landskab.

Banen indeholder to forskellige miljøer, der viser to epoker indenfor havebanebygning. Det ene afsnit af banen

består af et Western-miljø fra omkring år 1900, mens det andet afsnit består af et tysk bymiljø omkring år 1960. De tog, der kører på banen, hører tilsvarende til de to epoker. Den nye havebane præsenteres medio juni.

Da *Nyhedsbrevet* gik i trykken, var arbejdet med havebanen ikke færdigt, og vi kan derfor ikke bringe billeder af den nye bane. Kig forbi museet og se den nye havebane.





Tegning til DSB's tenderlokomotiv litra S, 1932.

JERNBANEKILDER.DK

Danmarks Jernbanemuseum har netop ibrugtaget sin nye dokumentationsbase: jernbanekilder.dk, som er en udbygget og kraftigt forbedret udgave af museets hidtidige billedportal. Der er sket væsentlige forbedringer af billedportalens brugerflade og af søgefunktionerne.

Således kommer det solide datagrundlag for alvor i spil, når det skal styre museets kilder om de godt 4.000 danske jernbaneekspeditionssteder, der fordeler sig på de mere end 300 banestrækninger, som i årenes løb har været trafikeret af mindst 500 forskellige transportoperatører.

Det er nu muligt at tilgå jernbanekilder.dk fra pc, tablet og mobiltelefon og bl.a. se de første 75 dokumentarfilm, som er blevet gjort tilgængelige. Godt halvdelen udgøres af film fra firmaet Grimstrup, som producenten, Jan Williams, har overdraget til museet. De resterende - de ældste film - er produceret for DSB af Teknisk Film Compagni.

Udover fotos og film giver jernbanekilder.dk nu adgang til godt 1.000 bygningstegninger og 26.000 tegninger af lokomotiver og vogne. Ca. 11.000 af disse tegninger er i sin tid scannet som tegningsgrundlag for bl.a. restaureringen af museets 3-vognslyntog fra 1935, motorvogne og damplokomotiver. Resten udgøres af ca. 15.000 Scandia-tegninger af relativt nyt rullende materiel (fra 1945 og frem), som er udgået af drift hos DSB og derfor slettet i DSB Materiels tegningsdatabase, men bevaret hos museet.

En stor del af disse tekniske tegninger er endog meget tekniske og viser diverse detaljer på lokomotiver og vogne. Vi forventer næppe interesse for disse detailtegninger fra andre end jernbaneklubber. Hovedtegninger til rullende materiel samt bygningstegningerne forestiller vi os vil vække bredere begejstring blandt de jernbaneinteresserede. Vi håber, at også lokalhistorisk interesserede vil opdage, at der er masser at hente.

Endnu kan kun en meget lille del af museets samlinger fremfindes on-line, men gradvis vil jernbanekilder.dk blive en hjørnesten i den digitale formidling af museets samling af ikke blot fotografier, film og tegninger men også kunst, plakater, kort og sporplaner, arkivalier, småtryk og meget andet til belysning af de danske jernbaners historie.

Tegning til stationsbygninger på privatbanen SNB, Svendborg-Nyborg Banen, 1896.



DANMARKS JERNBANEMUSEUM
The Danish Railway Museum · Das dänische Eisenbahnmuseum

Bidragydere: Steen Ousager, Anna Back Larsen, Gitte Lundager, Line Holm Thomsen og Gitte Høegh van Deurs · Henvendelser til redaktionen på info@jernbanemuseet.dk · Fotos: Flemming Wedell, Danmarks Jernbanemuseum og DVF · Nyhedsbrevet udsendes fire gange årligt til Danmarks Jernbanemuseums klubmedlemmer, som desuden modtager museets årsskrift · Følg os på Facebook, hvor vi jævnligt informerer om kommende aktiviteter og fortæller spændende historier fra museet og værkstederne