



Hs 415 kører i påskedagene den 29. marts - 2. april.

Store udendørs oplevelser

I 2017 åbnede museet det store udendørs lære- og legeområde *På Sporet af Historien*. Nu har vi lagt vinterens mørke og kulde bag os, og det betyder, at museet igen indbyder til udendørs oplevelser. Træløkomotivet og vandtårnet er gjort klar til sæsonen. Mini-banen har fået nye skinner, så minitoget er klar til at bringe passagererne forbi og igennem de jernbanehistoriske ikoner på banen.

Det er ikke kun det lille tog, der kører. **Fra 29. marts til 2. april kører veterantoget på museets egen strækning.** Trækraften leveres af damplokomotivet Hs 415 fra 1901. Det er altid en stor oplevelse at se et opfyret damplokomotiv på nært hold. Man kan fornemme varmen fra kedlen og dufte røgen, der kommer ud af skorstenen. Hvis I er heldige, inviterer lokomotivføreren jer op i førerhuset, når lokomotivet holder stille ved perronen.



Gå på opdagelse i tenderen på det store træløkomotiv.

Drømmerejser

Der sker også interessante ting inde på museet. Vi inviterer fortsat på *Drømmerejser*, hvor I med et pas i hånden kan tage på en, to, tre eller helt op til fire Drømmerejser. Rejserne er baseret på rigtige ferierejser med tog fra 1970'erne. Når I har været af sted, får I en flot rejsebadge i butikken. I påsken vil der som noget særligt **hver dag fra 24. marts til 2. april være oplæg om Drømmerejser i børnehøjde**. Her fortæller vores formidlere, hvordan det var at rejse på ferie med tog i 1970'erne, hvad de rejsende oplevede, og hvad de drømte om. *Drømmerejser* er udviklet til børn i alderen 5-12 år, men alle er velkomne til at rejse med.

ALLE AKTIVITETER ER GRATIS,
NÅR ENTRÉEN ER BETALT



Med passet i hånden er Drømmerejserne gået til Norge.

TOGFØRERENS
RØDE BÅND

H 40: 150 ÅR
PÅ SKINNER

DRØMMEREJSER
TIL SKOLEELEVER

THOMAS TOG
I PINSEN

NYT FRA MUSEUMSDIREKTØREN

Danmarks Jernbanemuseum er et tilbud til alle med interesse for samfund og kulturhistorie i Danmark. Det er et indlysende tilbud til teknologinteresserede, til jernbaneentusiaster og børn i alle aldre og køn. Men det er også et tilbud til dem, der interesserer sig for jernbanen og transport i alle mulige sammenhænge.

Derfor var det dejligt at se, at så mange mødte op til museets Jernbane-KULTUR-arrangement i januar med forfatteren Helle Helle. Her fortalte hun om, hvorfor jernbaner og transport spiller en så stor rolle i hendes litteratur. Derfor var det et bud på, hvorfor tog og jernbaner er en del af vores dagligdag på mange niveauer, og hvorfor det – ud over en transportydelse – også betyder noget for den måde, vi lever og opfatter omverdenen på. Denne erindring, der er fælles for de fleste af os, er også en begrundelse for at gå på Danmarks Jernbanemuseum – og dermed et tilbud til alle.

Museet er også et tilbud til børn og skoleklasser. Vi antager, at dagens skolebørn er morgendagens besøgende, der forhåbentlig kan huske, at de havde en god oplevelse på museet. Samtidig er der også oplysning og læring indblandet. Meget tyder på, at primært folkeskolelærere har taget det til sig. Antallet af skoleklasser på besøg er stigende, og det er på alle måder godt for museet, hvor besøgstal selvfølgelig spiller en rolle. Det samlede besøgstal steg sidste år med 7%, og det er vi særdeles tilfredse med.

Museet er også et tilbud til turister fra ind- og udland. Ca. 15% af de besøgende kommer fra udlandet og kan også

på denne måde lære noget om det danske samfund. Og endelig er det et tilbud, der i øvrigt går begge veje, til interesserede om på frivillig basis at bistå med restaurering, kørsel med veteran tog og meget mere. Det er der heldigvis mange, der allerede gør. Men vi vil gerne være flere.

I den sammenhæng spiller genstandene på museet den helt centrale rolle. Ikke blot er det storheden ved et damplokomotivs mere end mandshøje drivhjul, brølet fra et diesellokomotivs motorer eller interiøret i en S-togsvogn fra 1930'erne. Det er også den materialitet, der knytter sig til genstandene. De kan berøres og – i vid udstrækning – tåle berøring, og man kan lugte dem. Bøffel læderet på sofaerne i en gammel kupévogn giver noget særligt. Det gør mixet af olie, metal og træ i museets værksted også. Det samme kan man sige om kufferten, rygsækken og interrail-kupéen med sure sokker.

Alt det kan ikke opleves i den digitale verden. Men det betyder ikke, at der ikke også skal være et digitalt univers knyttet til genstande og samlinger. Det vil ofte være her, de fleste begynder rejser ind i museets verden. I 2018 tager vi derfor nogle nye skridt på den vej. Det er planen at få moderniseret museets hjemmeside, så vi både kan kommunikere bedre end nu og vise nyheder, film og andet. Samtidig udbygger vi vores digitale tilbud. Webshoppen er én del, en anden er digitalisering af fotos, tegninger, kort og arkivalier.

For nylig har museet lagt en større samling bygningstegninger ud. Når dette



læses, er vi meget tæt på at have skabt adgang til en stor samling tegninger af lokomotiver og vogne. Samtidig har vi ved indgangen til 2018 forstærket arbejdet med at registrere samlingerne, så alle kan se, hvad vi har i vore udstillinger, arkiver og gemmer i øvrigt, og hvad vi har at køre med. Det, sammen med museets Videntcenter, er et andet tilbud, hvor du og jeg på egen hånd kan gå et skridt dybere ned i jernbaneland.

Det er selvfølgelig ikke det eneste, der sker i 2018. Pinsens Thomas Tog står for døren. Frem til sommer er der mulighed for at komme på *Drømmerejser* til Harzen, Paris, Athen og Norge, og i sommerhalvåret bliver der en række tilbud om kørsel med veteran tog, både med motorvogn, damp og med vore nyistandsatte MY-lokomotiver. Årets store nyhed bliver præsentationen af en kopi i 1:1 af Danmarks ældste damplokomotiv, ODIN, fra 1847.

Velkommen på Danmarks Jernbanemuseum. Her er noget for alle.

Steen Ousager

FORDELE SOM KLUBMEDLEM



Som klubmedlem får du 10% rabat på legetøj købt i museets butik ved fremvisning af gyldigt medlemskort. Der er et stort udvalg af Duplo, Lego og Thomas Tog-legetøj i museets butik.

Som medlem af Museumsklubben får du 15% rabat på mad og drikke i museets café i de perioder, hvor The Food Stall bemander caféen. Det er også muligt at få samme rabat, hvis du køber mad og drikke hos The Food Stall i Odense Banegårdcenter. Gyldigt medlemskort skal fremvises inden betaling.

CAFÉEN TILBYDER		the food stall
Kul og energi til de mindste	Brændstof til lokomotivføreren	
Pølsehorn 1 stk. / 2 stk. 20 kr. / 35 kr.	Friskmurt sandwich 50 kr.	
Mini pizza 1 stk. / 2 stk. 25 kr. / 40 kr.	Dagens salat 55 kr.	
Togstewardessens favoritter	Kolde og varme forsyninger	
Rugbrødsbolle 1 stk. / 2 stk. 18 kr. / 30 kr.	Sodavand 0,5 l ex. pant 25 kr.	
Flødeskive 35 kr.	Klodevand ex. pant 20 kr.	
Dagens kage 35 kr.	Flødeskive / te 28 kr.	
Økologisk frugtskål 35 kr.	Specielkaffe 38 kr.	
	Varm kakao 38 kr.	
Proviant til togrejsen (uden kaffe) med 1 stk. frugt, 1 pk. rosiner, 1 pølsehorn, 1 rugbrødsbolle, 1 figenstang, 1 juice og en overraskelse 55 kr.		



Som klubmedlem kan du købe billet til vores veteran togskørsler til en særlig pris. Som kortindehaver kan du købe billet med rabat, både til dig selv og én ledsager. Ved billettering ombord på toget skal gyldigt klubkort fremvises.

TOGFØRERENS RØDE BÅND



Huebånd for stationsforstander 1887-1906. Båndet skulle bæres ved togekspedition, enten af stationsforstanderen eller dennes stedfortræder.

Som rejsende i dag møder man hovedsageligt to typer ansatte i toget. Den ene er lokomotivføreren, og den anden er togføreren. Går vi tilbage til begyndelsen af 1900-tallet, var der langt mere personale, både i toget og på stationerne.

I 1906 indførte statsbanerne armbind for medarbejdere med særligt ansvar med det formål at gøre det nemmere for kollegaer og passagerer at se dem i mængden. Lokomotivføreren fik et lyseblåt armbind. Togføreren, som havde det overordnede ansvar for toget, fik et rødt armbind, og pakmesteren (togbetjent med særligt ansvar for indskreven bagage og stykgods) fik et grønt.

I praksis viste de nye armbind sig at være besværlige, så i 1909 blev de erstattet af huebånd. Statsbanernes stationsforstandere havde siden 1887 været forpligtet til at bære et rødt bånd om uniformskasketten ved togekspedition. Nu blev stationsforstanderens bånd rødt med syv vandrette, sorte striber, mens lokomotivfører, togfører og pakmester hver fik et sort bånd med en stribe i deres respektive farve.

Togføreren røde huebånd blev et af de træk ved DSB's uniformer, som holdt ved i længst tid trods skiftende uniformdesigns. Formelt blev det erstattet af et grønt huebetræk i 1974, men allerede i

1977 vendte det tilbage i form af en smal, rød stofstrimmel foran på togførernes kasketter.

Med 1984-uniformen vendte de gamle huebånd atter tilbage, men blev endeligt afskaffet med indførelsen af den nuværende DSB-uniform i 2002 – og så alligevel ikke. Til 2002-uniformens kasket findes en blå og en rød snor, som viser, om bæreren hører til henholdsvis lokomotiv- eller togpersonelet. Nu ses snorene dog sjældent, blandt andet fordi togpersonelet ikke længere er forpligtet til at bære kasket.



DSB-kasketter model 1909 med huebånd. Togfører til venstre, lokomotivfører til højre. Båndene skulle bæres ved togtjeneste.



I 1973 indførte DSB en brun uniform med grønt huebetræk for togførerne, men få år efter blev betrækket erstattet af et smalt bånd i den kendte, røde farve.



I 1984 skiftede DSB tilbage til en mere traditionel, mørkeblå uniform, og huebånd af den gamle model blev genindført. Her er det en togførerkasket.



DSB-kasket model 2002 med den røde snor for togfører. Siden har DSB skiftet logo, men kasketten er den samme.

H 40 ALIAS JACOB: 150 ÅR PÅ DANSKE SKINNER

Jernbanæraen i Danmark indledtes i virkeligheden med oprettelsen af Jernbanekommissionen i 1835. Først var det i Holsten og Slesvig, at jernbaneplanerne blev udviklet, men det blev dog også til en lille udflugtsbane mellem København og Roskilde i 1847. Herefter fortsatte presset for baner i Slesvig, og efterhånden kom også kongeriget nord for Kongeåen med i udviklingen. I 1861 lå planerne til et dansk hovedbanenet parate, og byggeriet kunne gå i gang. På Fyn blev hovedbanen taget i brug i 1865, i 1866 Vamdrup-Fredericia og i 1868, altså for 150 år siden, den østjyske længdebane fra Fredericia til Aarhus.

Men hvordan var det nu lige, at alt dette skulle gøres, og af hvem? Ganske vist søgte staten fra begyndelsen at sikre sig optimal indflydelse på anlæg og byggeri, men det var i hovedsagen private, der kom til at stå for anlæg og drift, fordi det kneb med de statslige finanser. Dog blev de jysk-fynske hovedbaner bygget for statskassens regning, men driften

blev i 1862 udliciteret til et privat selskab, og det gik galt. Fra 1867 overtog staten derfor det private driftsselskab.

Et af problemerne var, at der ikke var anskaffet lokomotiver nok til de jysk-fynske baner. Det nye statsbaneselskab indledte derfor sin virksomhed med at bestille tre meget effektive lokomotivtyper fra den berømte lokomotivfabrik Robert Stephenson & Co. i Newcastle. Den ene type var et to-koblet persontoglokomotiv, altså med to drivhjulaksler, af litra B, som kunne løbe helt op til 90 km/t. Til godstog anskaffedes ti kraftige, trekoblede godstogsmaskiner af litra E, og så var der seks to-koblede lokomotiver af litra H til lette persontog. Lokomotiverne blev alle leveret i 1868 og indsat på den nyåbnede østjyske længdebane, H-maskinerne vistnok især på Fredericia-Vamdrup-strækningen.

Danmarks Jernbanemuseum ejer både en B- og en H-maskine, der er udstillede ved siden af hinanden i rundremisens

spor 1 og 2. B-maskinen hørte dog til en senere bestilling og ankom til Danmark i 1869 med byggenummer 1900. Museets H-maskine med byggenummer 1900 er derimod fra første leverance i 1868 og dermed Danmarks ældst bevarede. Det blev taget i brug af de jysk-fynske jernbaner den 7. december 1868.

Alle tre typer var yderst levedygtige og kørte med få undtagelser helt frem til 1920'erne og for enkeltes vedkommende endda ind i 1930'erne. Længst overlevede museets H 40. Det var – sammen med H 41 – i 1914 kommet til den private Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane, der samme år var blevet forlænget fra Vandel. Her kørte lokomotivet, nu som VVGJ nr. 4 og kendt under kælenavnet *Jacob*, helt frem til 1945, da det omsider blev hensat. Året efter blev det overtaget af Det Danske Petroleum Aktieselskab, DDP A (ESSO), hvor det blev brugt som stationær forvarmekedel for bunkerolie i Københavns Frihavn.

Allerede dengang var der interesse for historiske lokomotiver. Berlingske Tidende havde før hensættelsen lavet en fotobeskrivelse af *Jacobs* færd over heden til Grindsted, og i samarbejde med nogle jernbaneentusiaster lod DDP A *Jacob* friske op, så det i 1947 kunne overdrages DSB og DSB's jernbanemuseum i anledning af 100-året for den første bane i kongeriget. Ved jubilæumsudstillingen på Østerport Station var *Jacob* da også en af stjernerne, opstillet på sporene mellem *Gamle Ole*, det første danske rangerlokomotiv fra 1869, og en repræsentant for det største og sidste danske damplokomotiv, en E-maskine. Sidstnævnte skulle ifølge vedholdende, samtidige presseforlydender, der ikke blev dementeret, kunne komme til at køre mere end dobbelt så hurtigt som *Jacob*, nemlig hele 150 km/t. Det passede selvfølgelig ikke, og det hjalp heller ikke E-maskinen. H 40 overlevede denne med mange årtier. Sammen med H 40, alias VVGJ 4, alias *Jacob* finder man også *Gamle Ole* og en (anden) E-maskine udstillet på museet i Odense.

Der er derfor en helt særlig grund til at fremhæve H 40. I 77 år var det i drift, hvilket er rekord, og sin 79-års fødselsdag kunne det fejre på udstillingen i 1947 med over 1,7 mio. km i hjulene. Sammen med færdiggørelsen af den østjyske længdebane er H 40 – og de to



H 40, som det ser ud i dag, i udstillingen på Danmarks Jernbanemuseum.



Søsterlokomotivet H 39 i Struer ca. 1910, Danmarks Jernbanemuseum.



H 40 fremfører tog på Vejle-Vandel-Grindstedbanen, ca. 1917, Danmarks Jernbanemuseum.

andre bevarede lokomotiver fra denne tid – samtidig en vigtig markør for den udvikling, der netop for 150 år siden tog fart. Det var den statslige satsning på at skabe udvikling i Danmark med jernbanen som en helt afgørende drivkraft. Det gjaldt både i forholdet til udlandet (via Vamdrup indtil 1920), mellem landsdelene og til den store omlægning, som den gryende industrialisering og det moderne gennembrud i det hele taget var lige på vej med.

Sammen med tenderen er H 40 knap 11 meter langt. Det har en vægt på godt 19 tons plus 11 tons til tenderen, og det kunne køre op til 70 km/t. Fra H 40's reparationsbog i Danmarks Jernbanemuseums arkiv ved vi, at det som resultat af hyppig brug blev holdt i god stand ved statsbanerne selv efter forrige århundredeskifte. Det var næsten hvert år til større reparationer og eftersyn af op til en måneds varighed i Aarhus med afdrejning af hjul, udtagning og eftersyn af kedel, indsætning af kedelrør, udskiftning af fyrkasse, nye fodplader og reparation af trækstang mellem

lokomotiv og tender. Løbende reparationer blev desuden foretaget i remisen. Det kunne være isættelse af ny murbue, røgbrænder, bærefjedre, blyprop- per, støttebolte og reparationer af hele det system af plejl- og kobbelstænger, der overførte dampkraften til drivhjulene via de to cylindre. Faktisk skulle der hele tiden laves noget på det allerede dengang aldrende lokomotiv.

Sidste store reparation i DSB-regi fandt sted i 1911. Lokomotivet kom på værksted den 5. juli, hvorefter alt blev skilt ad, repareret, slebet til, fornyet, justeret, målt op og sat sammen igen. Det var et lokomotiv så godt som nyt, der kørte på prøvetur den 15. september, men herefter tyndede det noget ud med værkstedsbesøgene. Næste gang var i 1914, lige før salget. Her kunne man nøjes med at reparere en række mindre ting og malingen. 31 år blev det herefter til på de midtjyske skinner, hvor man til sidst måtte sende det til reparation efter hver eneste tur.

Jacob er heldigvis stadig med os. Fra at have været stjerne på Østerport Sta-

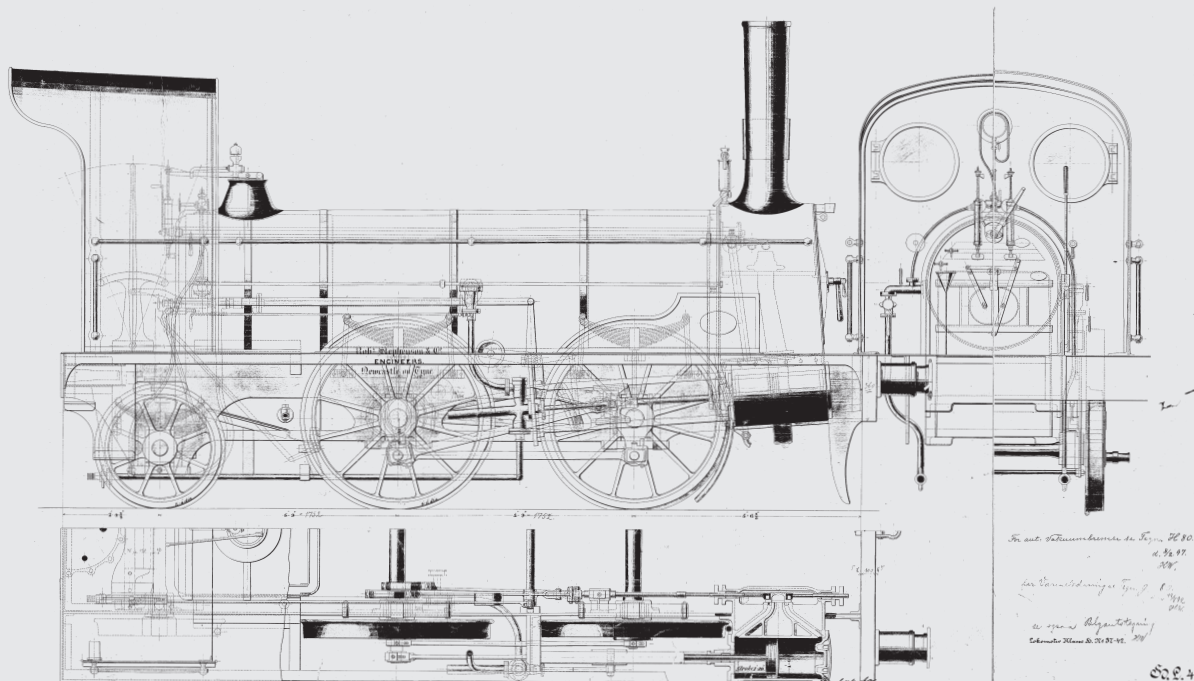


**Danmarks
Jernbanemuseum**

Det er H 40, der lyser én i møde, hvis man kommer til Odense ad motorvej E20.

tion i 1947 er det nu "star" på Danmarks Jernbanemuseum i Odense sammen med en perlerække af andre både næsten 150-årige og lidt yngre. Og lige om lidt kommer det i selskab med den ældste af dem alle: replikaen eller kopien i 1:1 af ODIN, Danmarks første damplokomotiv fra 1847.

På museet glæder vi os til at skåle med *Jacob* på 150-års dagen den 7. december 2018. Vi håber, at I vil bruge hele 2018 til at hilse på.



Originaltegning til første leverance af H-maskinerne.

De fik først dom i forbindelse med en kedeludskiftning i 1885-86, Danmarks Jernbanemuseum.



Reklamefoto fra Goslar, der skal være med til at sælge rejsen til den historiske by. Herunder ses byens rådhus, og på billedet over ses gaden Sacksgasse.

EN DRØMMEREJSE TIL GOSLAR

Goslar (Harzen)

SELSKABSREJSE

7 dage (påsken 5 dage)

Den, der søger storladent natur, idyl og den atmosfære af fortid og historie, som får fantasien til at synges, kan ikke vælge noget bedre end Goslar – den gamle kejserby i Harzen.

Som ferieby er Goslar forbilledlig – omkranset som den er af skovbevoksede bjerge, og betagende som den er med sine smalle gader, de statelige bygningsværker og de middelalderlige bindingsværkshuse, hvoraf flere er næsten 1000 år gamle, men velbevarede, for heldigvis blev Goslar under krigen erklæret for åben by og blev derfor skånet for krigens hærgen. Når man går tur i disse bedagede gader, slentrer langs det brusende vandløb, som løber gennem byen, og når man står ved den gamle, ægte vandmølle, føler man sig hensat til en romantisk fortid.

Intet under, at denne by gennem tiderne har haft en så stor tilkøkkelse for rejsende, for resten ikke mindst fra Danmark. Enhver, som tager til Goslar, får en rigdom af minder med sig hjem, ikke blot om byens og stedets herligheder, men også om den lokale befolknings gæstfrihed. For i Goslar bliver man virkelig af hjertet behandlet som en kær gæst.

Uddrag fra rejsebrochuren Rejser med DSB 1972.

I tiden før flyrejser blev almindelige, og før de fleste havde egen bil, var der mange, der rejste med toget på ferie til udlandet. Rejsebureauerne solgte ferier til utallige destinationer. Rejserne var pakkerejser, hvor alt var planlagt, og der var en dansk rejseleder, mens andre rejser var mere individuelle, hvor de rejsende selv havde valgt hotel og selv besluttede, hvad de ville se og opleve.

DSB åbnede sit første rejsebureau i 1889, og i løbet af 1900-tallet åbnedes flere i hele landet. I 1970'erne var det stadig normalt at tage toget på ferie, men konkurrencen fra fly og biler kunne for alvor mærkes. Det oplevede man også på europæisk plan, hvor den Europæiske Jernbaneunion fra 1972 derfor tilbød en ny rejseform, Interrail. I 1970'erne tilbød DSB fortsat et stort antal ferierejser til udlandet. Det gjaldt både kortere week-endrejser og længere ferier på en uge eller mere. Rejserne blev beskrevet i rejsebrochurer, som man kunne søge inspiration i.

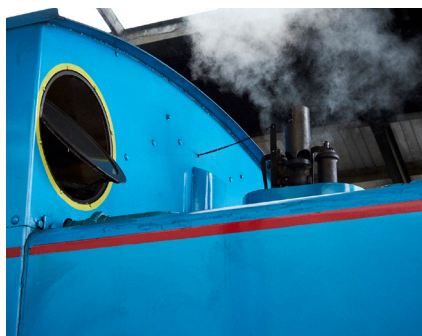
I 1972 udgav DSB brochuren *Rejser med DSB 1972*. Rejserne i denne brochure var planlagte pakkerejser, og DSB tilbød et større antal rejser til europæi-



ske lande. Destinationerne er malerisk beskrevet med de klassiske turistattraktioner i centrum, ligesom pris og rejsetider fremgår. En klassisk rejsedestination var Harzen, og i brochuren er der to rejser, der har Harzen som mål. Den ene rejse gik til Harzens største by, Goslar. I brochuren er der fotos fra byen, og i en tid før internettet var disse billeder ofte det eneste, de rejsende kunne basere deres forventning til stedet på.

På mange måder minder rejsen til Goslar og de andre pakkerejser, DSB tilbød, om nutidens charterrejser med fly. Når charterrejsen er betalt, er alt ofte også planlagt. Mange af turistattraktionerne er de samme, og det er stadig normalt at have en dansk rejseguide og et fuldt booket program.

Thomas Tog kommer til Odense i pinsen



Thomas Tog er klar til mange kørsler fra Dr. Louises Station.



Freja læser Thomas Tog-historier, hvis I trænger til en pause i løbet af dagen.



Kig ind i det kreative værksted og lav jeres egen figur med Thomas, James eller Kontrolchefen.

I pinsen 18.-21. maj kommer Thomas Tog til Danmarks Jernbanemuseum. Som klubmedlem kan du komme ind fra kl. 8.30 ved at benytte den særlige indgang foran museets store glasfacade. Der er igen i år et fuldt aktivitetsprogram. Der er kørsler med Thomas Tog flere gange i løbet af dagen; der er et stort legeområde, biograf, oplæsning og også et kreativt værksted, hvor børnene kan farvelægge Thomas-tegninger eller lave en Thomas-figur. The Food Stall er klar i caféerne og ved Dr. Louises

Station med mad og drikke. Der vil være barnevognsparkering og puslepladser flere steder på området. I museets spor 1-2 findes også en stor butik med alskens Thomas Tog-legetøj, bøger, film og tøj.

Vi glæder os til at give jer en god oplevelse. Som klubmedlem har du gratis adgang til arrangementet, og du kan tage én voksen eller to børn (5-17 år) gratis med. Børn under 5 år har gratis adgang.

DRØMMEREJSER TESTES

I forbindelse med aktiviteten *Drømmerejser* har vi udviklet et undervisningsforløb til mellemtrinnet i grundskolen, som er testet af to 6. klasser fra vores samarbejdsskole, Seden Skole, samt Giersings Realskole og Tingkærskolen.

Drømmerejser kan gå til Paris med Wagons-Lits, til Athen på Interrail og med tog til Goslar i Harzen eller Ål i Norge. *Drømmerejser* er et historisk scenarie, hvor årtiet 1970'erne danner rammen om rejsen tilbage til en tid, da verden så lidt anderledes ud end i dag, når det gjaldt ferieplaner. Det har vi forsøgt at genskabe, så eleverne får et pas, der ligner de gældende i perioden. Heri er der en række opgaver, som eleverne skal løse ved at se på DSB-rejse-reklamefilm, optryk af køreplaner og dele af rejsebrochurer.

Derudover skal eleverne lave en fotoserie til en digital scrapbog i programmet *BookCreator*. Dette fastholder elevernes oplevelser før og undervejs på drømmerejser, og samtidig er

det et produkt, de har til rådighed efter museumsbesøget. For at gøre mere ud af det historiske scenarie findes der stempler til passet, tøj, bagage, et eksempel på landenes valuta og andre rekvisitter fra årtiet på destinationerne passende til de fire forskellige rejseformål.

Eleverne skal bruge alt dette i deres opbygning af fortællingen om deres egen rejse, og hjemme på skolen kan de sammenligne dette med nutidige drømmerejser. På museet får eleverne slutteligt en badge med hjem som vidne om, at de har besøgt rejsedestinationen og også Danmarks Jernbanemuseum – på samme måde som nogle vælger at vise, hvor de har været, f.eks. med et mærke bag på bilen, på rygsækken eller campingvognen.

Eleverne og deres lærere har med stor interesse taget imod aktiviteten, og de giver udtryk for, at det er lærerigt – især fordi der er megen aktivitet indbygget i modsætning til at sidde stille i et klasselokale på skolen.



Giersings Realskole i fuld gang med at teste undervisningsforløbet til Drømmerejser.





Tenderen er et flot syn, men man kan ikke se, hvad der foregår i førerhuset. Derfor vil der blive tilbudt livestreaming ved flere kørsler i 2018.

VETERANTOGSKØRSLER OG FORMIDLING

De seneste år har museet tilbudt en særlig type veteranogsture, hvor kørsler bliver kombineret med en byvandring med et jernbanehistorisk tema. I 2016 kørte museet til Fredericia, hvor der blev gjort holdt først ved den nuværende station fra 1935, hvorefter turen gik til DSB Mindelund, hvor DSB-medarbejdere, der er omkommet i tjenesten, bliver mindet. Vandringen sluttede ved Fredericias første banegård fra 1868, der ligger ved færgenhavnen, hvorfra jernbanefærgerne

sejlede til Fyn. Det er en fagperson fra museet, der tager passagererne med på den guidede tur. På veteranogsturene er der også lagt vægt på formidlingen i toget. Museets frivillige har ældre uniformer på, de tjekker billetter og uddeler papbilletter, som bliver behørigt klippet.

I 2018 vil der blive tilknyttet yderligere formidling til nogle kørsler. I september testede museet livestreaming fra førerhuset på S-maskinen i forbindelse med *Dage med fuld damp*.

Livestreaming vil blive tilbudt ved flere af museets kørsler i 2018. På nogle kørsler vil der ligeledes blive uddelt et formidlingshæfte, der beskriver kørslen, materiellet og de jernbanehistoriske miljøer, der kan ses i det landskab, toget kører forbi.

FØLG MED PÅ MUSEETS HJEMMESIDE, HVOR ÅRETS KØRSLER ANNONCERES



Klar til afgang!



Fortælling om Fredericia Banegård.



DANMARKS JERNBANEMUSEUM
The Danish Railway Museum · Das dänische Eisenbahnmuseum

Bidragydere: Steen Ousager, Frederik Birkholt Kolding, Ulrik Vestergaard Jensen, Anna Back Larsen og Gitte Høegh van Deurs · Henvendelser til redaktionen på info@jernbanemuseet.dk · Fotos: Flemming Wedell, Danmarks Jernbanemuseum og DSB · 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