

Nyhedsbrev

Juni 2019



Sommerferie

med fortællinger, museumsgenstande og kørsler med veterantog

29. juni – 11. august

Sommerferien byder på mange forskellige oplevelser og aktiviteter for børn og voksne på Danmarks Jernbanemuseum. Hver dag vil det være muligt at høre korte fortællinger om det ikoniske røde lyntog, sabotagen af Storebæltsfærgen M/F Sjælland og ikke mindst at se museets drejeskive i funktion.



Museet har en stor samling af genstande, som går mere end 100 år tilbage. Igennem årene er der indsamlet flere tusinde genstande. Langt de fleste af

Kan du gætte, hvad det er? Er det en firmagave til DSBs medarbejdere fra 1997, en unikajubilæums-gave til DSB? Eller noget helt tredje?

genstandene lever et stilfærdigt liv på museets magasin, da det kun er de færreste, der kan ses i udstillingerne. I sommerferiens aktivitet *Gæt en genstand* har museets inspektører plukket ni sjove og overraskende genstande ud af museets samling og placeret dem rundt på museet.

Se om du kan gætte de genstande, vi har fundet frem. Efter sommerferien trækker vi lod mellem de rigtige besvarelser om tre gavekort til museets butik. Vinderne får direkte besked.

Kørsel med ODIN og veteranbusserne

Hver tirsdag og lørdag i sommerferien kører vi veterantog på museets egen strækning. Langt de fleste gange er det med ODIN, museets nybyggede 1:1 kopi af Danmarks første lokomotiv fra 1846. I uge 29-30 og den 10. august vil det være Hs 415, som er trækraft i stedet for ODIN.

Der er også mulighed for at få en tur rundt i Odense med museets veteranbus. Se mere om tidspunkter og datoer på jernbanemuseet.dk

Danmarks Jernbanemuseum



Nyt fra museumsdirektøren



Steen Ousager

Vores nye hjemmeside har nu været i brug et par måneder, og det er vores oplevelse, at der er blevet taget positivt imod den. Ikke bare er design og layout selvfølgelig moderniseret; også indhold og tekster er fornyet, og samtidig er det blevet mere enkelt og overskueligt at navigere på sitet. Webshoppen er blevet nemmere at benytte, og så er der tilkommet en række såkaldte formularer. Det er dem, der gør, at man nu i systemet kan booke en rundvisning, et børnefødselsdagsarrangement, et undervisningsforløb eller tid i museets Videncenter. Interesserer du dig for vores virksomhed, kan du selvfølgelig også finde seneste årsberetning o.l. her. Brug siden og meld gerne tilbage, hvis du finder uhensigtsmæssigheder.

Årets Thomas Tog-arrangement er nu også "overstået". Det blev endnu en fest med omkring 8.000 glade børn med deres forældre og bedsteforældre. Det var som altid en god oplevelse for os på museet med mange positive tilbagemeldinger fra de besøgende.

Sommeren står for døren, og det kan I læse mere om i dette *Nyhedsbrev*. Vi prøver at køre så meget som muligt med ODIN på vores havnebane, så der vil være gode muligheder for at dykke ned i tiden, hvor den store industrialisering og moderniseringen af Danmark stod for døren. Vi beder så til, der ikke kommer dampforbud på grund af tørke, men skulle det ske, har vi også alternative planer i skuffen.

Som det fremgår af artiklen på midteropslaget, er det snart 30 år siden, at IC 3-toget blev en overordentlig velintegreret del af det danske samfund. Det kører hver dag for os alle sammen, og ingen kunne vel forestille sig de danske jernbaner uden dette dengang nybrydende, computerstyrede togsæt med stikkontakter, klimaanlæg, ordentlige sæder, god benplads og lukkede toiletsystemer. Det er en selvfølge i dag, men det var det faktisk ikke for 30 år siden.

Skulle man havde glemt det, er IC 3-toget også historien om teknologisk nytænkning og en kompliceret og til dels uforudsigelig politisk beslutningsproces. I historien indgår computerudvikling, Storebæltsbro, energi- og miljøovervejelser, styrkelse af sammenhængskraft og meget mere, for slet ikke at tale om jernbanens bidrag til det danske samfund. Det kan man reflektere over efter behag og overbevisning, når man står ved Danmarks Jernbanemuseums mock-up af forslaget til indretning af en af de første IC 3-kupeer. Og IC mock-up'en er ikke alene: Bag alle de andre udstillede lokomotiver, vogne og genstande gemmer der sig tilsvarende spændende historier. De fortæller også Danmarkshistorie, måske endda som du har oplevet den.

God sommer på Danmarks Jernbanemuseum.

Ombytning og fornyelse af klubkort

I forbindelse med museets nye hjemmeside har vi også opdateret Museumsklubben med nye klubkort. Det betyder, at alle medlemmer i løbet af det næste års tid vil få ombyttet deres nuværende kort til det nye klubkort. Kortet ligner stort set det gamle, bortset fra at der ikke er udløbsdato printet på kortet. Dermed kan det samme klubkort genbruges, når medlemskabet fornyes. Udløbsdatoen vises, så snart du besøger museet, og kortet "bippes" i billetsalget. Køber du varer i butikken, så husk at vise dit kort. Er der rabat på de købte varer, vil rabatten automatisk fratrækkes købet ved betaling.

I museets butik og på webshoppen sælges krus med motiver fra museets samling: ODIN, H 40, MY 1101 og traktor 57. Alle leveres i flot gaveæske. Pris: 99 kr. pr. stk.

Fremover vil alle klubmedlemmer få tilsendt besked om fornyelse pr. mail eller brev, hvilket ikke tidligere har været muligt. Ved fornyelse fremsender vi ikke længere klubkortet. Det udleveres i stedet ved første besøg på museet. Vi håber, I vil tage godt imod de nye tiltag.





Isbåden fra Halsskov er seks meter lang. Den mangler ror og mast, men er ellers komplet. For at gøre det lettere at slæbe den over isen er bådens køl beklædt med en stålskinne.

Statsbanernes isbådsberedskab i jernbanemuseets samling

Søfart har spillet en stor rolle i dansk jernbanehistorie. Jernbanen har bundet landsdelene sammen, men på grund af Danmarks geografi havde det været en umulig opgave uden færger og broer. Derfor var det uden tvivl en af de mest markante nyanskaffelser i 2019, da Danmarks Jernbanemuseum i slutningen af marts fik overdraget en isbåd med tilhørende vogn fra ENIGMA – Museum for Post, Tele og Kommunikation.

I tidligere tiders isvintre var det normalt, at havisen forhindrede skibe i at krydse Storebælt og andre vigtige farvande. Så foregik transporten i stedet med isbåde, som kunne trækkes over isen og sættes i vandet, hvor der var isfri passager. På Storebælt bestod beredskabet af tre isbådsstationer: En på Knudshoved ved Nyborg, en ved Halsskov nord for Korsør og en på Sprogø, hvor mandskab og rejsende om nødvendigt kunne overnatte. Beredskabet hørte fra 1794 under postvæsnet, men blev i 1883 overdraget til Sjællandske Statsbaner, som to år senere blev lagt sammen med de Jysk-Fynske Statsbaner til DSB.

På det tidspunkt var behovet for isbådene gradvist på retur. Antallet af dage med isbådstransport var i snit nede på syv dage om året, mod 42 dage ved begyndelsen af århundredet. Årsagen til derouten var mildere vintre og ny teknologi. Statsbanerne oprustede med nye isbrydere i begyndelsen af 1890'erne. Mellem 1893 og 1922 var isbådene slet ikke i brug, og beredskabet blev aktiveret for sidste gang i 1929.

Danmarks Jernbanemuseum har indsamlet genstande fra isbådsberedskabet siden 1920'erne. I samlingen findes tågehorn, isøkser, trækseler og andet udstyr til isbådene samt inventar fra hotellet på Sprogø. En ældre kiste til transport af post – mærket *Nyborg-Korsør* – vidner om, at det ikke kun var passagerer, der blev fragtet. Men det er en historie, som er stærkest, hvis vi også har den centrale genstand: Isbåden.



I museets færgeudstilling findes et udvalg af isbådsudstyr, blandt andet isøkse, issav og et tågehorn.



Når mandskabet trak isbåden over isen, lagde de først årerne på tværs af båden og bandt trækseler, som denne, fast til årernes ender.



Postkiste fra den tid, hvor postvæsnet stod for isbådsberedskabet på Storebælt. Den blev overdraget til Sjællandske Statsbaner sammen med isbådene i 1883.

Den isbåd, som museet nu har fået overdraget, hørte til isbådsstationen ved Halsskov og var del af det materiel, som postvæsnet overdrog til Sjællandske Statsbaner. Den er værdifuld for museet, fordi den fuldender en vigtig del af vores samling af genstande fra DSBs søfartsafdeling. Til gengæld var isbåden af mindre betydning for ENIGMA, som har en anden isbåd med stærkere tilknytning til postvæsnet del af historien.

IC 3

Den store udfordring før Storebæltsbroens indvielse var, at traditionelle tog skulle rangeres ind og ud på færgerne ved en omstændelig procedure. Det blev meget hurtigere med IC 3. Nyborg i 1990'erne.

Enhver, der kører med DSB, har formentlig på et eller andet tidspunkt siddet i et IC 3-tog. Det har de sidste mange år været grundstammen i den nationale jernbanedrift, ligesom det også har været vidt omkring på de regionale ruter og på forbindelserne til udlandet. Det er nu ved at være 30 år siden, at den store offentlighed blev præsenteret for dette nyskabende og ikoniske tog, der stadig har en spændende fremtid for sig.

I alt er der til DSB bygget 96 togsæt i årene 1989-98 hos det, der førhen hed Scandia, siden Bombardier. Et togsæt består af tre vogne til brug for den landsdækkende trafik, hvoraf navnet InterCity 3, med plads til omkring 140 passagerer. Forreste og sidste vogn er dieseldrevne motorvogne med litra MFA henh. litra MFB og en mellemvogn, litra FF. De er bygget i aluminium med en meget karakteristisk front og en særlig gummimembran, der gør sammenkoblingen let. Togsættene kan sammenkobles i tog med helt op til 5 sæt. Maksimalhastigheden er 180 km/t.

Jernbaneplaner og IC 3

I dag kan man vel ikke forestille sig et DSB uden IC 3. Men det stod ikke skrevet i stjernerne eller andre steder, at det netop var dette tog, der skulle fremstilles. Faktisk var for-



Mock-up eller model af IC 3-kupe, bygget af Scandia i 1989, med den udformning, som IC 3-togene endelig fik, da leveringen begyndte i 1989. Modellen er udstillet på Danmarks Jernbanemuseum.

historien, at der skulle udvikles et lyntog, men uden egen trækraft. I stedet skulle de skubbes eller trækkes af et tilkoblet lokomotiv. Der nåede at blive bygget to såkaldte prototypelyntog med øgenavnet Pansertoget, fordi de var meget tunge, i 1981 og 1982. De var meget behagelige at køre i, og de rejsende blev tilbudt et væld af for den tid avancerede funktionaliteter. F.eks. var der radio ved hvert sæde, og så var der også som noget nyt lukkede toiletsystemer.

Kontrakten om prototypelyntogene var indgået i 1978, og året efter, i 1979, blev det politisk besluttet, at de fleste danske strækninger øst for Storebælt og hovedstrækningerne vest for, dvs. Nyborg-Esbjerg og Padborg-Frederikshavn, skulle elektrificeres over en 15-årig periode. Trækraften skulle derfor være elektrisk, også til lyntogene, men i overgangsperioden skulle der bruges diesellokomotiver. Derfor blev der samme år indgået aftale om levering af de diesellokomotiver, vi i dag i blå forklædning kender som litra ME i den sjællandske regionaltrafik. Ideen var, at de skulle konstrueres således, at de kunne ombygges til el-lokomotiver, når elektrificeringen var nået så vidt.

Sådan gik det som bekendt ikke, for allerede i 1980 blev det opgivet at elektrificere i det planlagte tempo. Desuden blev det i 1983 vedtaget at fastholde udsættelsen af et Storebæltsbyggeri. Udsigterne til et miljøvenligt og mere effektivt, elektrisk DSB på tværs af Storebælt begyndte at fortone sig.

Nytænkning

Atter måtte DSB tænke nyt, hvad den meget innovative organisation, der bl.a. på grund af oliekriserne havde nogen vind i sejlene, var god til. Allerede i 1984 kunne planerne om en helt ny og nærmest revolutionerende togtype offentliggøres, og året efter blev der skrevet kontrakt med Scandia og tyske Duewag om levering af 23 togsæt. Det måtte jo så blive dieseltogsæt, og ideen var at gøre togsættene så lette som muligt bl.a. ved brug af aluminium, og så vidt muligt med anvendelse af en række tekniske standardkomponenter som billige og velafprøvede lastbilmotorer.

Desuden blev computerteknologien taget i anvendelse, dels til togets styring, dels til information af kunderne under rejsen. Der var også radiostik ved hver plads, der tillige var forsynet med stikkontakter, der modsat radiostikket bliver mere og mere populære. Endelig var der pantryer, hvorfra personalet kunne rulle ud med salgsvogne til servicering af de rejsende, der endda i en kort overgang kunne tilbydes egentlige måltider, i hvert fald på 1. klasse. Og så var togene malet hvide. Det gamle "røde" DSB skulle nu være fortid.

Det var et politisk krav, at togene skulle bygges i Danmark, og det måtte så blive Scandia, der imidlertid, som forventet, fik store problemer undervejs i processen og måtte rekonstrueres med assistance fra ejerne, Lønmodtagernes Dyrtidsfond og DSB. Heller ikke overraskende gjorde det togene noget dyrere end forudsat, ligesom leveringen trak ud.

Det lykkedes trods alt

Beslutningen om IC 3-togene var rigtig. Planerne for elektrificering af jernbanenettet blev konstant ændret op gennem 1980'erne og 90'erne, og el-driften er jo som bekendt endnu ikke nået nord for Fredericia. Men som med alle nye tog var der også store problemer med IC 3-toget, og der gik flere år med fejlrettelser. Faktisk var der meget store problemer med at få togene, ikke mindst med den helt nye, automatiske sammenkoblingsfunktion, ud at køre. Den lette fra- og sammenkobling var helt central for konceptet. Ideen var jo også dengang, at togene med flere togsæt skulle kunne rulle samlet ud fra København for så at blive delt i Fredericia til viderekørsel på de jyske strækninger mod Padborg, Esbjerg, Holstebro-Struer og Aalborg-Frederikshavn, uden at de rejsende skulle foretage togskifte undervejs eller ved Storebælt, så længe færgerne endnu skulle benyttes.

Hen på 1989 var man endelig ved at være klar, og den 16. september blev det første togsæt som et led i en ny form for markedsføring navngivet ved en ceremoni i Odense med deltagelse af H.K.H. Kronprinsen. Ikke overraskende blev navnet H.C. Andersen. Siden blev alle sættene "døbt" og togenes vestibuler i øvrigt kunstnerisk udsmykket i overensstemmelse med de nye toner, der også på denne front kom fra DSB i disse år. Togsæt 84 og 85 er opkaldt efter to af IC 3-konceptets "fædre": Civilingeniør Niels Tougaard Nielsen og DSBs chefarkitekt i perioden Jens Nielsen.

Den 13. januar 1990 kørte de første togsæt i almindelig drift, men det var først med 1991-køreplanen, K 91, at det blev alvor. Siden da har IC 3 været grundstammen i DSBs landsdækkende intercity- og lyntogstrafik og vil fortsat være det en del år endnu. Sammen med Storebæltsbroen blev IC 3-togene dermed den største og mest vidtrækkende fornyelse af jernbanetrafikken i nyere tid, på linje med de røde lyntog og Lillebæltsbroen i 1935, men uden sammenligning i øvrigt.

På Danmarks Jernbanemuseum kan du se en mock-up af en kupé til de første prototyper. Vi vil fra september desuden markere 30-året. Følg med på vores hjemmeside jernbanemuseet.dk.



Blandt de mange nye funktionaliteter ved IC 3-toget var den automatiske sammenkobling og den helt særlige gummifront. På billedet ses en af idémændene bag toget, civilingeniør Niels Tougaard Nielsen, der oprindeligt blev ansat i Køreplanskontoret.



H.K.H. Kronprins Frederik, der er protektor for Danmarks Jernbanemuseum, ved navngivningen af det første IC 3-tog 16. september 1989. "Dåben", som var den første i en lang række, foregik på Danmarks Jernbanemuseum. Det er en begejstret generaldirektør, Peter Langager, der tegner og fortæller. Odenses borgmester Verner Dalskov er parat med paraplyen.



DSB nr. 670 fra 1957, som kørte ruten Odense-Ringe-Svendborg frem til 1967.

Museets busser

Busdriften har fra 1930'erne været en del af jernbaneselskabernes drift – ikke mindst hos DSB. Danmarks Jernbanemuseum har derfor ikke kun en samling af lokomotiver og vogne. Vi har også en lille repræsentativ samling af busser.

De første rutebilselskaber, der blev etableret, var private. Den første rute blev åbnet i 1904, som konkurrent til jernbanedriften. DSB indsatte året efter en elektrisk bus til befording mellem Hovedbanegården og Malmøfærgeren i København. Den private buskonkurrence til jernbanen var i vækst i de næste årtier, men DSB gik først for alvor ind i busdriften i mellemkrigstiden. Fra 1932 begyndte DSB at overtage busruter – hvoraf nogle dog blev solgt videre til privatbaner. DSBs første rutebilstrækning kom i drift på Als den 1. juli 1932, og senere samme år åbnede ruterne Århus-Silkeborg, København-Stege og Roskilde-Korsør. I begyndelsen blev nogle af busserne overtaget fra private vognmænd sammen med ruterne, men fra 1932 anskaffede DSB egne busser. Blandt de fire første busser var to leveret af Triangel-fabrikken i Odense. Museet har bevaret en sådan Triangel-bus, som er udstillet på museet og udgør den ældste bus i samlingen.

Husk, at du på udvalgte onsdage og torsdage kl. 11-14 i sommerferien (uge 27-32) kan få en tur i en af vores veteranbusser. Har du billet til museet, er turen gratis. Se hvilke dage på jernbanemuseet.dk

De første busser var som nævnt eldrevne, men alle DSB-busser i 1930'erne var benzindrevne, indtil de første med dieselmotor i DSB-regi blev sat i drift i 1939. Pga. forsyningsmanglen af benzin og olie under krigen var det almindeligt at ombygge til gasgeneratordrift – det gjaldt også museets Triangel, der dog fik benzinmotor igen efter krigen.

Fra begyndelsen af 1950'erne nåede DSB op på over 400 busser i drift, stigende til mere end 500 i løbet af årtiet. Dette niveau blev holdt frem til 1980'erne, da man nærmede sig 600. Fra ca. 1980 blev busdriften i stort omfang udført på kontrakt med amter/trafikelskaber uden for hovedstaden, og DSB drev primært landevejsbusruter.

I 1995 blev DSB Busser A/S udskilt fra moderselskabet til Trafikministeriet og skiftede i 1997 navn til Combust. Det økonomisk trængte selskab blev solgt pr. 1. januar 2001 til den nye private aktør Arriva, der som bekendt også beskæftiger sig med togdrift.



I museets samlinger findes seks busser, der repræsenterer forskellige udviklingstrin fra begyndelsen i 1935 til 1979. Det drejer sig, ud over Triangel-bussen, om fire busser fra Volvo og en fra Leyland, men fælles for alle er, at karosseri eller chassis er bygget i Danmark hos enten Volvo-ejede Aabenraa Karosserifabrik eller Leyland/Scania-ejede Dansk Automobil Byggeri (DAB) i Silkeborg.

To af Volvo-busserne fra storhedstiden i 1950'erne og 1960'erne anvender vi til kørsel med museets gæster.

DSB 215, Triangel 1935, 20 siddepladser + chauffør. Bussen kan ses i remisen ved spor 8.



Thomas Tog og Hansine på Dronning Louises Station, klar til kørsler med børn og voksne.

Besøg af det blå lokomotiv i bededagsferien

Store og små Thomas Tog-fans kiggede forbi museet i maj måned, hvor Danmarks Jernbanemuseum havde besøg af det blå lokomotiv fra Sodor. Der var gæster fra hele landet, ja endda fra Norge, Sverige, Schweiz og Tyskland. Thomas Tog og hans danske lokomotiv-veninde Hansine fik kørt mange ture på museets egen strækning med glade børn og voksne. Der blev bygget og leget med tog i lange baner i det store legeområde, og mange børn gik hjem med en Thomas Tog-tatovering på armen. Flere har spurgt, hvornår Thomas Tog kommer igen. Det annonceres på jernbanemuseet.dk og via Facebook.

Flere end 10.000 fotos kan nu ses på jernbanekilder.dk

Det er ikke sket af sig selv. Det har krævet ressourcer i form af både arbejdskraft og penge i de seneste fire år.

Fremdrift i processen er helt afhængig af de to frivillige, som er tilknyttet museets Videncenter. De sørger for scanning af fotos, både papir og negativer. Undervejs rengør de billederne for støv og ompakker i syrefrie kuverter, der påføres det løbenummer, som billedfilerne er tildelt. Billeder og negativer arkiveres i den rækkefølge, de er scannet i, så de om nødvendigt kan tages frem igen.

Herefter uploades billedfilerne til registreringsprogrammet Cumulus, hvor filerne afventer, at museets billedregistrator beskriver de enkelte billeder og tilgængeliggør dem i lav opløsning. Det varer mellem 5 og 10 minutter at registrere et enkelt foto. Hvis der er flere fotos optaget samme sted eller ved samme lejlighed, går det hurtigere, men da museets billedregistrator er ansat én arbejdsdag om ugen, har registrering af de 10.000 fotos krævet frivilligt arbejde på et vist niveau. Strukturen i databasen er udarbejdet af registratoren på frivillig basis i samarbejde med programudvikleren.

Billedfilerne hostes hos et firma, hvor der betales for mængden af opbevaret data. Der hostes langt mere end de omtalte 10.000 fotos. Det er lige nu muligt for alle at se 42.739 fotos, videofilm, tegninger og kunst. Forude venter

i dette øjeblik registrering og tilgængeliggørelse af ca. 70.000 digitale fotos, overdraget til museet fra en privat samling, samt 116.000 små og store filer, overdraget fra DSB, da billederne ikke længere var i brug.

Scanningerne opbevares også i høj opløsning på museets server for at lette museets daglige arbejde med levering af billeder til forlag og private personer samt til museets egen formidling, i udstillinger, nyhedsbreve og årbøger.

I museets billeddatabase kan man blandt meget andet finde fotos af DSB-ansatte, her maskinarbejdere og arbejdsfolk på drejerværkstedet ved centralværkstedet i København, i 1890.



Afsked med S-maskinen

Til september kører Danmarks Jernbanemuseum desværre for sidste gang med det ikoniske damplokomotiv S-maskinen (S 736), fordi kedlens dage er talte. Lokomotivet er en museumsgenstand, og derfor kan vi ikke længere foretage de nødvendige reparationer.

Det helt rigtige sted at foretage en afskedstur er på Nord-/Kystbanen mellem København og Helsingør, hvor S-maskinerne fra 1920'erne til 1960'erne var i almindelig drift.

Vi afslutter med manér ved at fremvise en autentisk typisk togstamme med AC, CL og CLE-vogne, som den ville have set ud på Kystbanen i 1950'erne. Museet er selv kun i besiddelse

af to af vognene og har derfor lånt materiel af veteranklubber for at kunne lave den fulde oprangering.

Damplokomotivet S 736 blev bygget af A/S Frichs Maskinfabrik- og Kedelsmedie i Aarhus i 1928. Der blev bygget 20 af typen i perioden 1924-1928. De første to var importeret fra Tyskland, mens de næste 18 var bygget af den århusianske virksomhed. S-maskinerne var i drift, frem til de blev ud rangeret i løbet af 1960'erne.

Lokomotivet har i øvrigt den særlige historie, at det var offer for den første egentlige sabotage i Danmark under 2. verdenskrig, da det i november 1942 blev afsporet ved Snekkersten.



S 736 kører afskedstur lørdag den 14. september på strækningen København-Helsingør

Sommerkørsler

I løbet af sommeren tilbyder Danmarks Jernbanemuseum desuden mange andre muligheder for at køre med veterantog:

- **Søndag d. 18. august:** kører vi med motorvogn MO 1846 på strækningen Odense-Fruens Bøge. Vi har tre afgang.*

Vi tilbyder i år mulighed for veteranture i det midtjyske Søhøjland. Der vil være tre daglige afgang over to weekender:

* hold øje på vores hjemmeside for præcise klokkeslæt.

- **Lørdag-søndag d. 17.-18. august:** Silkeborg-Ry, med dampmaskinen K 563, tre afgang pr. dag.*
- **Lørdag-søndag d. 24.-25. august:** Silkeborg-Ry, med dampmaskinen K 563, tre afgang pr. dag.*

Kystbaneturen køres:

- **Lørdag d. 14. september:** København-Helsingør, med dampmaskinen S 736 og autentisk vognstamme.

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

Danmarks Jernbanemuseum



Bidragydere: Steen Ousager, Gitte Lundager, René Schrøder Christensen, Nanna Anette Møller Larsen, Frederik Birkholt Kolding og Gitte Høegh van Deurs • Henvendelser til redaktionen på info@jernbanemuseet.dk • Fotos: Flemming Wedell, og Danmarks Jernbanemuseum • Følg os på Facebook, hvor vi jævnligt informerer om kommende aktiviteter og fortæller spændende historier fra museet og værkstederne