

Danmarks Jernbanemuseum: 50 år i Odense

Historien i store træk

Af René Schrøder Christensen

I 2025 har Danmarks Jernbanemuseum resideret i damplokomotivremisen i Odense i 50 år. Det markeres i løbet af året med forskellige arrangementer. Som optakt giver vi her en kort oversigt over museets seneste 50 års historie.

Danmarks Jernbanemuseum blev født som en samling omkring indgangen til det 20. århundrede, som det er fint beskrevet i en tidligere årgang af *Jernbanehistorie* (2016). Museet voksede, som det så ofte er set, ud af virksomheden – i dette tilfælde Statsbanerne – ved at særligt interesserede ansatte begyndte at sikre genstande, fotos og tegninger. I første omgang mindre genstande, billeder og arkivalier, men snart også de genstande, der gør et jernbanemuseum til noget særligt: lokomotiver og vogne. Fra det første damplokomotiv i 1928 er samlingen til stadighed vokset frem til 2010'erne, da en ny museal tilgang blev implementeret med en mere restriktiv indsamling og overvejelser om reduktion. De store rullende genstande kræver plads, og de blev i takt med udrangering/overtagelse af bevaringsinteresserede placeret, hvor det var muligt, på ledige arealer hos DSB – i ældre remiser og udenfor. Det betød, at den museale samling hos DSB var spredt over hele landet, og også de mindre genstande kom efterhånden til at kræve plads.

I 1975 åbnede et nyt jernbanemuseum i den dengang forholdsvis nye damplokomotivremise fra 1954. For første gang kunne der permanent udstilles både små og store genstande – hvilket den hidtidige placering på et loft i DSB's hovedkvarter i den gamle kasserne i Sølvgade i København ikke gav mulighed for. I april åbnede dørene til det nye jernbanemuseum, der fyldte seks spor i remisens sydøstlige ende ud mod den aktive jernbane. Indflytningen var dog begyndt nogle år tidligere, og i første omgang måtte museet dele pladsen med det egentlige DSB, der fortsat anvendte de øvrige spor til det oprindelige formål: garage for lokomotiver. Museet overtog den del af remisen, hvor privatbaneselskabet Nordfyenske Jernbane havde holdt til indtil nedlæggelsen i 1966, og begyndte allerede da at anvende sporene som magasin for jernbanemuseets lokomotiver og vogne. Efterhånden som DSB rømmede flere og flere spor, kunne

museet opbevare flere enheder, og efter en større ombygning genåbnede museet i 1988 i en udvidet udgave med nu 15 spor til udstilling. De sidste seks spor blev inkluderet i 1997, da DSB endeligt havde forladt bygningen, og samtlige 21 spor var nu jernbanemuseum. DSB benyttede stadig remisens velfærdsbygning til lokomotivføreres overnatning frem til midten af 2000-årene. Den sidste etage blev overtaget i 2008, hvorefter museet kunne indflytte sit bibliotek.

Udendørsarealet voksede tilsvarende gennem årene med supplering af arealer nord for remisen – arealer, der tidligere havde huset konserverfabrik og en trælasthandel – og mod sydøst ud mod det i 1995 nye banegårdscenter. Ved udvidelsen i 2012, hvor man erhvervede en tidligere rutebilsplads og busvaskehal, var det samlet grundareal nået op på 2,5 ha. Den ene længe af hallen blev nedrevet, og museet fik en busgarage til veteranbusser. Den sidste arealmæssige udvidelse fandt sted, da en arv i 2014 muliggjorde køb fra kommunen af en hjørnegrund mod nord til sikring af fremtidige udvidelser.

Organisation

Museet har i sin tid i Odense gennemgået flere større organisatoriske forandringer. Det nuværende Danmarks Jernbanemuseum voksede således ud af to forskellige spor hos DSB: museum og veteranog. Disse to er smeltet sammen til det museum vi kender i dag.

Veterantogsafdelingen, *DSB Museumstog*, var jævn gammel med jernbanemuseet i Odense. Det blev etableret som *DSB Damplokomotiver* i 1976 og havde som formål at istandsætte lokomotiver og vogne til veterankørsel. Fra 1979 begyndte en række veteranogssærkørsler omkring i landet. Museet blev omdøbt til *DSB Jernbanemuseum* i 1984, og fire år senere blev *DSB Damplokomotiver* omdøbt til *DSB Museumstog*. Få år senere fandt en større omorganisering sted, og i 1991 blev *DSB Museumstog* lagt under museet. I forbindelse med det store 150-års jubilæum for de danske jernbaner i 1997 ændredes museets navn til *Danmarks Jernbanemuseum*.



Danmarks Jernbanemuseums åbning 1975 (foto: Ulf Holtrup, DJM).

Der blev etableret en museumsbestyrelse i midten af 1980'erne – med tidligere vicegeneraldirektør E. Rolsted Jensen som første formand, og bestyrelsen er fortsat blevet ledet af personer fra DSB's ledelse – og efter opsplitelsen af DSB i DSB og Banestyrelsen/Banedanmark, har sidstnævnte institution besat næstformandsposten. Bestyrelsen har i øvrigt løbende været sammensat af personer med jernbanefaglige kundskaber og fra universitets-, arkiv og museumsverdenen, og med kommercielle kompetencer.

Frem til 1990 blev museet ledet af DSB-medarbejdere med adresse i DSB's hovedkvarter i Sølvgade i København – flere af dem med særlig interesse for tog og damp, som de også skrev om – bl.a. E. Parbøl og W. Dancker-Jensen, der begge også var involveret i Dansk Jernbane Klub. Museet var en del af en større enhed, der stod for museumsdriften i DSB. Dette indbefattede mange funktioner, der ikke er ganske museumsrelaterede, som restaurantdrift på en tidligere Storebæltsfærge, salg af genstande fra en butik i Lyngby og en reklameafdeling i Valby. Disse blev afviklet i 1990. Andre funktioner som vedligehold af Mindelunden i Fredericia, der faldt i museets lod efter bodelingen mellem DSB og Banestyrelsen, og drift af modeltog på forskellige stationer omkring i landet fortsatte en længere årrække, men er siden også afviklet i museets regi. Tilknytningen til DSB fortsatte frem til udgangen af 2016, da Danmarks Jernbanemuseum blev udskilt fra DSB som en selvstændig erhvervsdrivende fond. Hovedfundamentet for denne fond er

dog stadig støtte fra DSB og Banedanmark. Fra 1990 har museets direktører haft historiefaglig baggrund – og museet har gennemgået en stigende grad af professionalisering på det museumsfaglige område.

År	Museumsleder
1928 - 1946	A. Ohmeyer
1946 - 1951	Chr. Schmidt
1951 - 1969	E.L. Parbøl
1969 - 1975	William E. Dancker-Jensen
1975 - 1984	Ingrid Jönsson
1984 - 1990	Herluf Iversen
1990 - 2012	Poul Thestrup
2012 - 2016	Henrik Harnow
2016 - 2023	Steen Ousager
2023-	Jens Toftgaard

Medarbejderskaren voksede gennem årene fra en lille fast stab på ca. 10 ansatte på museets forskellige adresser til ca. 20 i løbet af 2010'erne og 2020'erne – alle i Odense. Dertil skal lægges de mange studentermedhjælpere i butik og rengøring, som får museet til at fungere – ikke mindst i weekender og skoleferier. Frivilligskaren har varieret i størrelse over årene – og mange var tilknyttet de respektive værksteder omkring i landet. I dag hjælpes museet af ca. 70 frivillige.

Fra besøgstal i de første år på omkring 40.000 faldt det i slutningen af 1980'erne til 30.000. Herefter voksede antallet af gæsterne støt fra udvidelsen og genåbningen i 1988. I en årrække lå besøgstallet på 65-75.000, men efter to nedlukningsperioder som følge af coronapandemien i 2020-2021 er tallet vokset til omkring 90.000 gæster årligt.

Spredning

Allerede i begyndelsen af 1900-tallet blev der opbevaret genstande i DSB's maskinafdeling på Gammel Kongevej (DSB's tidligere hovedkvarter), på centralværkstedet i København og på Hovedbanegården, og rullende materiel var hensat på forskellige stationer omkring i landet. Som følge af at museet og veterantoget var del af det større DSB, og at der aktivt blev indsamlet mere og mere, voksede antallet af adresser med historisk materiel. Det betød, at der i løbet af 1980'erne var mulige opbevaringssteder i og ved stationer og remiser som Østerport, Bramming, Brande, Fredericia, Gedser, Haderslev, Kolding, Nyborg, Næstved, Nørrebro, Skælskør, Skjern, Struer, Tinglev, Varde, Viborg, Aabenraa og Århus. Opbevaringsbehovet var enormt, og flere steder måtte vogne og lokomotiver stå udenfor – bl.a. på det københavnske centralværksted. Her var museets materiel flyttet ind i og omkring det nedlagte malerværksted samt på den modsatte side af en udendørs skydebro i det oprindelige vognreparationsværksted, hvor der var aktivt værksted.

Veterantogskørslen tilsagde, at der var behov for værksteder til istandsættelse og vedligehold, og mange af de udstillede genstande i Odense er blevet istandsat/restaureret/rekonstrueret af frivillige i en af afdelingerne – og andet er blevet indkøbt fra klubber/private.

I remiserne i Randers og Roskilde (fredet 1992) samt på centralværkstedet i København blev der således etableret værksteder i museumstog-regi, og de kom under museets vinger i 1991. På hovedmuseet i Odense blev der ligeledes etableret et værksted i to spor i 2002 – og samme år ansat

værkstedsledere i Roskilde/København og Odense som supplement til den eksisterende i Randers. I 2010 blev værkstedskapaciteten yderligere udvidet med inkorporeringen af den nedlagte Kolding Lokomotivklubs værksted i Remisen i Lunderskov. Da havde museet fem aktive værksteder baseret på frivillig arbejdskraft med fire værkstedsledere. Alleerede i 2014 blev Lunderskov-afdelingen dog atter udskilt og blev genetableret som klubben Sydjyllands Veterantog.

Remisen i Randers var tidligere delt med andre lejere, men i 1988 blev lejemålet udvidet og man kunne derfor rumme opbevaringssteder i Varde, Brande og Haderslev. Siden blev der udvidet med toghaller i 2001 og 2009.

Opretholdelsen af de mange aktive værksteder og lejemål var ikke rentabel – og samlingen af rullende materiel var efterhånden nået på 4-5 km i længden, hvis de blev placeret på samme spor. Et utal af lejemål var dog stadig ikke nok til at huse alt materiel, og meget stod udendørs, hvilket bestemt ikke er befordrende for bevaringen.

Museets mindre samlinger var også spredt. Der var genstande og historisk materiale i Sølvgade såvel som i bygninger og kældre på hovedmuseet – og i Odense lejedes i 1996 et eksternt genstandsmagasin på 500 m² tæt ved museet, og senere et større magasin på godt 1500 m², der efterhånden blev fyldt. Der var tillige andre mindre lejemål, som bl.a. en del af Sydfyenske Jernbaners remise i Odense mm.

Koncentration

Fra midten af 2010'erne ændredes museets strategi. Der kom nu fokus på at koncentrere mest muligt omkring museumsdriften i Odense – og der blev i løbet af det næste årti løbende skåret ned på antallet af adresser omkring i landet og arbejdet på at samle al materiel i nærheden af museet. Der var udkig efter mulige steder at etablere et stort moderne togmagasin, og endelig i 2016 blev der erhvervet en stor grund i Marslev øst for Odense. Denne strategi betød, at de eksterne magasiner og bemandede værksteder efterhånden blev nedlagt. Museet flyttede ud af Viborg (2012),



Ny facade 1988 (foto: Gottlieb Paludan, DJM).

udskilte Lunderskov (2013/14) og flyttede ud af Næstved og Kolding Havn (2017), mens de øvrige aktiviteter blev standset i Randers (2014), Centralværkstedet i København (2017) og Roskilde (2020) – og lokaliteterne fortsatte en stund som materieldepoter. Den endelige udflytning fra København var afsluttet i 2022 og Randers 2023 – og i de kommende år følger Roskilde og Kalundborg.

Omdrejningspunktet for denne koncentration var etableringen af en stor ny langremise i Marslev. Dette stort planlagte projekt blev realiseret i 2023-2025 med en bygning, der kan rumme ni spor på samlet 2,1 km samt et stort spornet på de ca. 5 ha grundareal. Her samles alt museets rullende materiel. Det var forudsætningen for, at museet kunne forlade de mange adresser – og samtidig få bedre opbevaringsforhold.

Samlinger

Indsamling af jernbanemateriel til museet har fundet sted siden 1928 og i forskellige tempi. For en stor dels vedkommende skete det i forlængelse af materiellets udrangering. De fleste damplokomotiver blev indsamlet før museet åbnede i Odense, men i slutningen af 1970'erne frem til begyndelsen af 2000'erne blev der yderligere indsamlet damplokomotiver og flere kom til i forbindelse med, at Kolding Lokomotiv Klub blev inkorporeret i museet i 2010. Før 1975 var der kun indsamlet ganske få motorlokomotiver og motorvogne – det første i 1950'erne. Hovedparten blev indsamlet i 1990'erne og begyndelsen af 00'erne. De to lyntog blev indsamlet hhv. 1973 (Det røde lyntog) og 1990 (Sølvpilen). Efter 2012 er der bl.a. tilgået samlingerne et diesellokomotiv (ME), et ellokomotiv (EA), et IC2-tog, samt Y-tog (tilbyttet for ét, der var indsamlet i 2008). For togvogne er historien den samme – med hovedvægt på 1990'erne og 2000'erne.

Gennem årene er mange restaurerings- og vedligeholdelsesprojekter gennemført til udstilling og kørsel. I 1990'erne blev bl.a. kongevognen fra 1900, en Wagons Lits spisevogn og salonvognen fra Gedserbanen restaureret/rekonstrueret

til udstilling – og i de følgende årtier gjaldt det bl.a. en Wagons Lits Sovevogn, en rød B-vogn (interrail-vogn) og ikke mindst restaureringen/rekonstruktionen af den ældste personvogn C2 fra 1862, såvel som bygningen af et helt nyt lokomotiv: Odin. Der er desuden lagt mange frivilligkræfter i at holde damp- og diesellokomotiver kørende, såvel som person- og godsvogne. Det seneste igangværende projekt er renoveringen af en MO-motorvogn.

Museets samlinger rummer også mindre genstande som signaler, toginventar, lygter, redskaber, uniformer, billetter, men også malerier, arkivalier og bibliotek. Dette er løbende indsamlet – og overtaget fra DSB – bl.a. ved nedlæggelser af afdelinger som DSB rederi i 1997, som betød at museet overtog en færgesamling, og Combis i 2000 (efter nedlæggelsen af DSB busser i 1995), der betød, at museet overtog en bussamling. Flytningen af DSB's hovedkvarter fra Sølvgade i København til Telegade i Høje Taastrup i 2012 gav også basis for indsamling – foruden den løbende indsamling fra især personer med tidligere tilhørsforhold til jernbanen.

Generelt var tendensen i musemsverdenen, at der frem til 1980'erne og 1990'erne blev indsamlet store mængder af genstande, som reaktion på, at dele af kulturarven tidligere var blevet overset. I jernbanemuseets sammenhæng var der stor sammenhæng med hvornår, der blev udrangeret togmateriel. Nedlæggelsen af lokal- og privatbanestrækningerne frem til slutningen af 1960'erne betød i første omgang, at veteranklubber blev etableret og overtog materiellet. Jernbanemuseet, der da var i DSB-regi, fokuserede først senere på denne type materiel – og overtog fra 1995 forskelligt materiel fra klubber og private.

Den stigende professionalisering i museet har betydet, at der i det seneste årti er arbejdet efter anbefalinger fra Slots- og Kulturstyrelsen, og det har haft stor betydning for håndteringen af museets samlinger. Dels tilsluttede museet sig det nationale registreringssystem REGIN i 2014 (som overgik til SARA i 2018) – og dels har en gennemgang af alle samlinger og medfølgende kassation været nødvendig for at sikre bedst mulig og mest rationel opbevaring af de museale



samlinger. Åbningen af et videntcenter i 2016 med nyoprettet bibliotek i det tidligere direktørkontor, indrettet hvor der frem til 2011 var udstilling, var led i en strategi om at åbne adgangen til museets samlinger – i forlængelse af tilslutningen til den statslige registreringsdatabase – og den påbegyndte samlingsgennemgang. Det rullende materiel blev gennemgået 2013-2017, arkiv og bibliotek i 2019-2024 og arbejdet med genstande har været i gang siden 2014 og fortsætter. Billedsamlingen bliver løbende tilgængeliggjort på jernbanekilder.dk – en proces, der startede i 2018.

Museet

I 1975 blev der til museets seks spor etableret indgang i det tidligere værkmasterkontor mod nord, hvortil der blev bygget et vindfang. Det er her man i dag finder Videntcenter og toiletgang. Her var indrettet en færgedstilling, et stationskontor anno 1900 samt en udstilling om signaler og sikkerhed. Ved åbningen af museet stod der endnu et vandtårn fra begyndelsen af 1950'erne sydøst for Remisen – et tårn, der dog kort tid efter blev nedrevet.

I forbindelse med Odenses 1000-års jubilæum arbejdede lokale kræfter og folk i DSB for en udvidelse af museet, som kunne genåbne i 1988 – udvidet til 15 spor og med en ny glasfacade ud mod Odense Banegård. Der var også blevet plads til en foredragssal, der dog fungerede som bibliotek frem til 2010, da dette blev flyttet til velfærdsbygningens øverste etage – og foredragssalen blev genetableret. Ved spor 5-6 blev et stationsmiljø iscenesat – Slotsløkken Station. I selve rundremisen var der indrettet caféområde på flere spor og der blev bygget en balkon over spor 8-12. Dr. Louises station, der overdækkede to spor nord for remisen, blev rejst i slutningen af 1980'erne som del af det nye udvidede museum.

Næste udvidelse fandt sted i 1997, da de sidste seks spor blev overtaget, og året efter blev balkonen udvidet til spor 1-7 – og cafeen blev flyttet op på balkonen. Der blev etableret ny indgang, hvor den findes i dag – forsinket af at være fungerende buskontor mens det nye banegårdscenter blev bygget færdigt.

I 2002 blev spor 16-19 opgraderet, og igen i 2010 med nyt trappe- og elevatortårn, og udvidet balkon med cafékøkken



Danmarks Jernbanemuseum 2024 (foto: DJM).

Udendørsarealet på museet blev opgraderet i 2005-2008 med nye spor, som forberedelse til en mulig udstillingshal, og der blev etableret en kulgård med vandkran og askekasse. Som led i en strategi om synliggørelse ud mod byen, blev der i 2020 i samarbejde med Torden&Lynild frisket med formidling på hegnene omkring museet, og der arbejdes fortsat på yderligere at opgradere udendørsarealerne.

Formidling

Udstillingerne på museet har forandret sig i løbet af de 50 år. Forskellige paradigmer har præget tilgangen. Fra begyndelsen var udstillingerne iscenesat med indrettet stationskontor og senere iscenesættelser som stationsmiljø – en udstillingsform, der rækker tilbage til slutningen af 1800-tallet. De første dukker dukkede op i 1988 og blev løbende suppleret frem til 2011. Dukkerne fungerede som statuer i udstillingen, og demonstrerede funktioner som rangering med hest, passagerer, lokofører, fyrbøder, portør og togfører, såvel som telegrafist og tyske soldater. I nyere tid er fokus mere på den personlige fortælling – gennem lyd og tekster.

I 1975 var målet at skabe et udstillingsmiljø, der bedst præsenterede samlingen af lokomotiver og vogne, at gøre adgangen til et nærmere studie af dem attraktiv og oplysende, at supplere udstillingen af vogne og lokomotiver med skiftende udstillinger baseret på relevant jernbanehistorisk materiale og at udføre udstillinger på tidssvarende måde efter moderne museums-principper. Meget lig nutidens mål. På spor 5-6, hvor man i dag kan opleve Drømmenes kupé, var der opstillet en undervisnings-modelbane. Museet udstillede en håndfuld damplokomotiver og vogne. Herunder to kongelige salonvogne, og en postvogn samt en personvogn. Der var opbygget træperroner til indkig. Jernbanemuseet var imidlertid ikke helt flyttet til Odense, og der var også fortsat udstilling på loftet i DSB's hovedkvarter i København.

og toiletter – med det formål at kunne afholde større arrangementer. Den gamle balkon fra 1988 blev udskiftet i 2004 til en større – og to år senere kunne en ny permanent udstilling åbnes her.

Den til remisen oprindeligt tilhørende velfærdsbygning var det sidste af museets nuværende område, som DSB flyttede ud af. Endnu i 2005 blev dele af bygningen anvendt til ophold for lokomotivførere, men også til museets magasin. Museet kunne endelig overtage hele bygningen i 2007-08.

Butikken, der i 2010 fik ny skranke og en make-over i 2016 bl.a. med nye skabe, bygges atter om i 2024/2025.

I 2014 blev stueetagen i velfærdsbygning renoveret og sat i stand som ny kontorgang for museet personale. Desværre var bygningen af dårlig kvalitet – og efter gentagne bekæmpelser af fugt og skimmel gennem årene måtte personalet i efteråret 2020 evakuere bygningen til fordel for en midlertidig pavillon og andre kontorer i remisen – og i 2024 måtte arkivet følge trop til sin egen arkivpavillon efter en skimmelsanerung af arkivalierne. I de kommende år arbejdes på mere permanente løsninger på husning af personale og arkivalier.

Ved genåbningen i 1988 var de første spor ud mod banegården indrettet som et åbent torv med café og modelbane, og udstillingen fra spor 5-6 til 15 havde en tilnærmelsesvis kronologisk struktur. Efterhånden blev der etableret mere tematiske udstillingsområder på museet. I 1992 åbnede i anledning af det kgl. sølvbryllup et nyt permanent udstillingsområde med kongevogne, som blev udvidet i 1995 med kongevognen fra år 1900, og i 2001 med Dronningevognen fra 1937/1984. I 1994 åbnede en ny permanent færgeudstilling baseret på modeller.

I 2006 trådte den kronologiske fortælling mere frem med åbningen af en mere traditionel montreudstilling på balkonen – baseret på modeller, malerier og tableauer. I 2010-2011 fik udstillingen i selve remisen en opgradering med en mere udtalt kronologisk struktur. Der blev bygget nye perroner på spor 1-6 og den iscenesatte Slotsløkken Station blev nedlagt. Der blev desuden bygget platforme med handicaplift, så der blev lettere adgang til kongevogne, S-tog samt iscenesættelser af gods- og posttransport.

I 2014 og 2017 åbnedes to nye tematiske udstillinger om hhv. jernbanesikkerhed og rejser (Drømmenes Kupé), og den kulturhistoriske vinkel var nu mere fremtrædende end den teknikhistoriske. Et stigende fokus er mennesket i fortællingen. Seneste skud på stammen er udstillingen Brændstof på fem spor om den sorte og grønne omstilling i persontransporten.

Der har selvfølgelig gennem årene været adskillige særudstillinger med forskellige vinkler, som fotoudstillinger, legetøj, plakater og modeller – nogle af dem tilbagevendende (H.C. Andersen 2003 /2014 og Letbaner 2011/2021) – og i en årrække små udstillinger med nyt fra magasinet.

Et stigende fokus på børn og børnefamilier afspejlede sig i etableringen af permanente lege- og læringsområder både inde og ude. I samarbejde med legepladsproducenten Monstrum i 2015 og 2017, opførtes de populære *børnebanegården* indenfor med MY-er, togvogne og Odense Banegård og på *sporet af historien* udendørs med, E-maskine, vandtårn og en minitogtur gennem det danske jernbane-

landskab med bl.a. Hovedbanegården, Lillebæltsbroen og en storebæltsfærge. Det var også i 2015, at der mere formelt blev sat fokus på skoleområdet – med etableringen af en skoletjeneste (Trainlab), der siden har leveret undervisningsmateriale og omvisninger for skoleklasser.

Arrangementer

Fra midten af 1990'erne satsede museet i højere grad på større arrangementer – og legeområdet Togland blev introduceret i 1995 som en tilbagevendende begivenhed. Her blev flere spor i remisen indrettet til legeområde med modeltog mm. Det fortsatte op i 2010'erne og er siden droslet ned til et mindre areal i foredragssalen i alle skoleferier. I en årrække fra 2002 til 2007 blev der årligt afholdt modelbanetræf over nogle dage i remisen. Store arrangementer kræver mange koncentrerede ressourcer – og i de senere år har museet satset mere på at fordele besøgstallet mere jævnt over året – og mindre på de store arrangementer.

Særligt for Jernbanemuseet er arrangementer, hvori indgår kørsler med lokomotiver og vogne. Nogle var henvendt til voksne, som de gentagende træf af forskellige lokomotiver som damplokomotiver eller de store GM-diesellokomotiver – bl.a. ved materiellets jubilæer. Disse havde deres storhedstid i 1990'erne og 2000'erne. Det helt store børnenvendte arrangement var dog Thomas Tog, der løb af stabelen hvert forår i perioden 2007-2018. Det var en stor publikumsmagnet, der dog efterhånden havde dalende tilslutning. Coronanedlukning og Brexit i 2020 var medvirkende til, at det ophørte. Det skyldtes, at Thomas Tog var lejet i England, og omkostningerne blev efterhånden for store. I stedet var museet begyndt at udvikle et alternativ, Koblingerne, som blev lanceret i 2022 – lidt forsinket efter coronatiden. Her har seks af museets lokomotiver fået persontræk, og der knyttes fortællinger, teater og bøger til universet – og i modsætning til Thomas Tog kan børnene altid møde lokomotiverne på museet.

I samme periode blev der også sat fokus på jernbanen i kulturen med introduktionen af arrangementsrækken *Jernbanekultur* i 2013, hvor jernbanens rolle i musik, film, litteratur og kunst blev formidlet – ofte via koncerter, forfatterforedrag og filmfremvisninger.

Kørsler

Jernbanemuseet leverer fire typer kørende aktiviteter, som alle er meget populære hos vores gæster. For det første veteranogskørslerne, der voksede ud af DSB museumstog. Da der var mange værksteder rundt i landet, var der stor aktivitet med mange kørsler omkring i landet – i særdeleshed i 1990'erne og 2000'erne. Både særkørsler ved særlige begivenheder og som formidlede veteranure. Intensiteten er dog dalet gennem de senere år, ikke mindst pga. at ressourcerne har været brugt på at rømme adresser og etablere Marslev.

For det andet er der veteranogskørsler på museets egne spor – og ud til Åløkke Allé ad det gamle havnebanespor. Dette har gennem alle årene været en kerneaktivitet på museet – især i skoleferierne. Der er anvendt forskellige typer materiel – ikke mindst replikaen af Danmarks første lokomotiv Odin, som har været aktiv siden 2017.

For det tredje har museet siden 2000 haft veteranbusser, som ført af museets frivillige giver gæsterne mulighed en tur rundt i byen.

Mest populært hos vores mindste gæster (og nogle af de større) er dog minitoget, der fragter gæster rundt på matriklen. Siden 1990'erne er aktiviteten løbende udvidet og sporet omlagt flere gange. Seneste opgradering var i 2017 i sammenhæng med etableringen af legepladsen.

Planer om udvidelser

I de seneste 30 år er der gentagne gange arbejdet med udvidelsesplaner på museets grund. Hovedårsagen er manglende muligheder for at udstille togsæt indendørs – de er for lange – det gælder ikoner som det røde lyntog fra 1935

og Sølvpilen fra 1963 – og potentielt nyere tog som IC3. I 1995 var der tanker om frilandsmuseumselementer på museet område med genopførte jernbanebygninger som station, banevogterhus, pakhús, signalpost, perroner mm. – kun signalhuset blev realiseret. Der var også planer om en overdækket perronhal over sporene ind mod drejeskiven samt en udbygning af remisen ved at forlænge fire spor (14-17) mod nord. Knap 10 år senere i 2003 gik planerne på en ny udstillingshal på områdets vestligste del tæt ved den da planlagte stibro over baneterrænet, Byens Bro, og der blev opkøbt jord til formålet. Også i henholdsvis 2014-15 og 2020-21 var der nye forslag til udvidelser i form af en udstillingshal, og der arbejdes i 2024 videre på sagen – ligesom der arbejdes ihærdigt på en ny permanent udstilling i remisen.

Litteratur

- Christensen, René Schrøder, Danmarks Jernbanemuseums samling af rullende materiel, *Jernbanehistorie*, 2017, s. 72-99.
- Christensen, René Schrøder, Gitte Lundager & Henrik Harnow, Bevaringsplan – for rullende materiel i Danmarks Jernbanemuseum, *Jernbanehistorie*, 2013, s. 86-105.
- Dancker-Jensen, W. (red): *DSB Jernbanemuseum*, Odense, 1988.
- Dancker-Jensen, W.E. Jernbanemuseets historie, *Årsskrift, Jernbanemuseets Venner*, 1988, s. 8-10.
- Danmarks Jernbanemuseum: 45 år i Odense*, Banedok, www.jernbanemuseet.dk/viden/banedok/danmarks-jernbanemuseum-45-aar-i-odense/
- Danske veteranog. En hilsen til Jernbanemuseet fra de danske jernbaneklubber*, 1988.
- DSB 1847-1947*, DSB 1947.
- Jernbanehistorie* 2013-ff.
- Jönsson, Ingrid m.fl.: *DSB Jernbanemuseum*, Odense, 1990.
- Kolding, Frederik Birkholt, "Alle 'Væsener' har deres eget Musæum" – Begyndelsen til Danmarks Jernbanemuseum 1906-1931, *Jernbanehistorie*, 2016, s. 82-97.
- Larsen, Anna Back, Drømmenes Kupé, *Jernbanehistorie*, 2016, s. 60-81.
- Larsen, Anna Back, En udstilling om sikkerhed!, *Jernbanehistorie*, 2014, s. 74-91.
- Thestrup, Poul, Danmarks Jernbanemuseum i mere end to årtier, *Tog i tiden*, 2012, s. 2-15.
- Thestrup, Poul, DSB Museumstog i 2010, *Tog i tiden*, 2011, s. 69-71.
- Tog i tiden*, Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum 2002-2012.
- Årsskrift, Jernbanemuseets venner, 1987-2001.