

# Jernbanen

Juni

3/2024



Dansk Jernbane-Klub

# Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

ISSN 0107-3702

*Jernbanen* er medlemsblad for Dansk Jernbane-Klub. Bladet dækker aktuelle og historiske jernbaneforhold. *Jernbanen* forventes udsendt i slutningen af månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Til foreningens medlemmer udsendes desuden bladet *Jernbanen M*.

Skrivning og redigering af *Jernbanen* sker – som alt andet arbejde i DJK – udelukkende på frivillig og ulønnet basis, hvorfor vi håber på forståelse ved eventuelle forsinkelser.

## Adresseændringer og reklamationer

DJK Sekretariatet  
Marielundvej 35  
2730 Herlev  
Tlf. 33 33 86 97 – mandag aften  
djk@jernbaneklub.dk



## Redaktion, scanning og opsætning

Ansvarshavende redaktør: Tommy O. Jensen, tlf. 61 24 33 99  
Niklas Havresøe, Hans-Erik Jørgensen, Finn Madsen, Jonas Stibro  
jernbanen@jernbaneklub.dk

Redigering af Ajour varetages af:

Myndigheder og DSB: Tommy O. Jensen, ajour@jernbaneklub.dk  
Andre operatører: Kasper Pedersen, gods@jernbaneklub.dk  
Lokalbaner: Ole-Chr. Munk Plum, privatbaner@jernbaneklub.dk  
Bybaner: Steffen Nørgaard, bybaner@jernbaneklub.dk  
Veterantog: Finn Madsen, veterantog@jernbaneklub.dk  
Sverige og Baneerhverv: Jan Lundstrøm, skaane@jernbaneklub.dk  
Norge: Christian Bruun, norge@jernbaneklub.dk  
Nordtyskland: Ole Jensen, slesvig-holsten@jernbaneklub.dk

## Indsendelse af indlæg og fotos

Tilsendelse eller overdragelse af materiale til *Jernbanen* er ensbetydende med, at indsenderen giver samtykke til, at det uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale.

Manuskripter til artikler, læserbreve og andet kan efter aftale sendes på en USB-nøgle, med E-mail, via Dropbox eller Wettransfer. Manuskript eller datamedie kan ikke påregnes returneret. Illustrationer returneres kun, når indsenderen anmoder herom med ordet „RETUR“ og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi. Ellers indgår billederne i foreningens jernbanehistoriske arkiv. Digitale billeder skal minimum være 2200 pixels bredde, for at have en egnet størrelse til tryk. Farvebehandling bør undgås.

Indlæg, der ikke er signeret af et eller flere bestyrelsesmedlemmer, tegner ikke nødvendigvis foreningens holdning.

## Gengivelse

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde. Citering af artikler er tilladt med tydelig kildeangivelse!

## Deadline for nyheder og billeder til ajour

Den 10. i alle ulige måneder.

## Dette nummer

Redaktionen af dette nummer er afsluttet den 9. juni 2024.  
Tryk: Dystan & Rosenberg ApS – Oplag: 3.100 stk.



## Forsiden

Per Holm Nørgaard, direktør Hirtshals Havn, Birgit Wirth, CEO DB Cargo Scandinavia A/S, Alexander Wehnert, Business Development Manager, DB Cargo Scandinavia A/S og Martin Sort Mikkelsen, CEO Nordjyske Jernbaner A/S foran MZ1453 i Hirtshals den 2. maj. Foto: Morten Larsen.



## Lederen

### Togsommer 2024

Sommeren nærmer sig, og hvad er mere naturligt, end at benytte lejligheden til at besøge en af de mange veteranbaner og jernbanemuseer, der findes rundt om i Danmark? Hov, har vi ikke læst dette en gang før, vil læseren med den gode hukommelse straks tænke, og slå op i medlemsbladet sidste år. Og jo, ganske rigtigt, det var emnet for lederen for præcis et år siden, og meget af det der stod dengang, gælder bestemt også i dag. Men der er også sket flere ændringer siden da, både triste og gode.

Den triste er, at det er blevet sværere at drive veteranbane. Sporarbejder, nyt signalsystem og krav til at dokumentere nærmest hvad som helst, inden et veteranog kan rulle ud af remisen, kan tage pusten ud af mange ildsjæle, som driver veteranbaner. I foråret kastede Sydjysk Veterantog håndklædet i ringen og meddelte at de vil lukke foreningen ned. Tidligere kunne veteranbanen tjene gode indtægter ved de årlige sommerkørsler i Grejsdalen, men det sluttede, da strækningen blev omlagt til ERTMS sidste år. Kørslen med TKVJ nr. 12 på Haderslevbanen var den sidste mulighed, og den vil også forsvinde om nogle år, når ERTMS rulles ud i Sønderjylland.

Samme problem står Veterantog Vest også snart i, når Tønderbanen til næste år bliver digitaliseret. Så er det slut med de populære ture til bryggeriet i Ribe og julemarkedet i Tønder, for indbygning af udstyr til det nye signalsystem i M152 har lange udsigter; DJK har simpelthen ikke de adskillige millioner, der skal til for at få adgangsbillet til de statslige jernbanestrækninger. På Limfjordsbanen kører der heller ikke nogen veteranog til sommer, i heldigste fald kan det måske ske til efteråret eller jul. Aalborg Station bygges nemlig fuldstændig om, og de spor, som FFJ nr. 34 eller Ardel'ten kører på, er bogstaveligt talt gravet op. Desuden har sporadgang til remisen været fjernet i flere år, så alt materiel skal ud at „flyve“ med kran et par gange om året, for at kunne anvendes. Dyrt og besværligt. Og måtte der alligevel være et spor til remisen, så er det bestemt ikke sikkert, at det er godkendt til kørsel. Dette slås MY veteranog med i Hustedsted, hvor driftsvognene stadig holder indespærret.

Så med de mørke solbriller på, så er det faktisk nu, du og din familie skal drage ud i sommerlandet og se på veteranog, mens de endnu kører. Hvordan fremtiden kommer til at se ud, er svært at spå om, men det bliver sikkert ikke på det moderniserede statslige jernbanenet, du skal nyde oplevelsen af veteranog.

Det gode er så, at flere veteranbaner heldigvis klarer sig fint, især dem, der ikke har adgang til det statslige jernbanenet. På Mariagerbanen kan du nyde samlingen af flotte motorkøretøjer, med RHJ M4 „Hadsund-Peter“ som den nyeste i flåden af køreklare motorvogne. På Museumsbanen i Maribo er den lille damper „Kjøge“ atter kommet i drift sammen med „Papegøjen“, den kendte firkantede Frichs-lokomotivtype fra 1930'erne. Hos vores venner i Bryrup er det nu muligt at se to forskellige F-maskiner i drift, efter at F 665 har fået en ordentlig overhaling. På Sydfyn og i Nordsjælland kan man høre marcipanbrødene VLTJ M12 henholdsvis HFHJ M9's karakteristiske brummen i sommerlandet.

Som du kan se i udgivelsen denne gang, har vi i år valgt at dedikere *Jernbanen M2/2024* fuldstændig til Togsommer 2024. Visionen er, at hæftet kan udgives hvert år i juni og med tiden også kan omfatte det nære udland. Hjemmesiden [www.togsommer.dk](http://www.togsommer.dk) lever også videre, og her er det muligt at læse mere om de enkelte attraktioner og få et link til hjemmesider, hvor gældende køreplaner, åbningstider og billetpriser kan findes.

Se vi igen til Togsommer?

Finn Madsen og Tommy O. Jensen



# Indhold

Thomas Hauserlev

52

Verdens stejleste jernbane ligger i lidt syd for Luzern i Schweiz, og formår en stigning på 500 meter, på blot 4.600 meters strækning. Her et kig bagud fra et af Pilatusbanens tog med krydsningsstationen Ämsigen og Alperne i baggrunden den 26. maj 2022.

## 4 Ajour

30

Fjernbanens forsvundne FC – del 2

38

På sporet af Ukraine...

42

K74 – vendepunktet for DSB

50

Jyllandskorridoren på sporet

52

Pilatusbahn

56

## Ajour



Keld Haandbæk

42

Den 26. maj var det 50 år siden, at K74 trådte i kraft med Intercitytog som ny grundstamme i landsdelstrafikken. Trafikformen blev en succes, og var en af grundene til at den nye jernbane via Køge blev bygget. MZ 1425 buldrer forbi Enghave Station med et Intercitytog mod Aarhus den 25. juli 1982.