

# Jernbanen

August

4/2024



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 Wetransfer. 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 18. august 2024.

Tryk: Dystan & Rosenberg ApS – Oplag: 3.100 stk.



## Forsiden

Arbejderne med den nye bane mellem Nykøbing F og Rødby er godt i gang. Her venter NRFAB/ContecRail ME 1534, i sporet fra Rødby, på at komme over i sporet mod Rødby, ved det midlertidige sporskifte ved Pommer Alle syd for Nykøbing Vest den 17. juni. Foto: Peer Kurland.



## Lederen

### Menneskefjendske stationer

Hvorfor er så mange stationer så menneskefjendske?

Hvad er det så, skribenten mener med det? Det er såre simpelt, for så godt som alle nyanlagte stationer som f.eks. Køge Nord, Favrholm, Jerne, den kommende nye Rødby og af ældre standsningssteder er Tistrup i Vestjylland et godt eksempel. Et eksempel på, at bygherren bestemt ikke har tænkt på passagerernes velbefindende. Der er oftest kun et lille diminutivt læskur, af og til sikkert tegnet af en arkitekt, men tydeligvis udført, så omkostningerne kan holdes nede. Desværre lever de ikke op til navnet, ofte er der hverken ly eller læ for vind og vejr, og varme på en kold vinteraften er der intet af.

Hvis man er heldig, er der virksomme skærme med informationer om toggangen, på mindre standsningssteder som Jerne og Tistrup er niveauet endnu lavere, der er kun en billetautomat i Jerne på den ene perron, mens der ikke er infoskærme i Tistrup. Her skal man enten bruge sin egen mobil eller, hvis man har viden nok om billetautomater, så kan man hente informationer om toggangen der.

Derudover er der absolut ingen faciliteter som kiosk og toilet, det er sikkert vurderet til at være for dyrt, det er i forvejen kostbart at anlægge en ny station. For det er kun for stationer med eksisterende bygninger, at DSB fik indført stationsstuen, et rigtig fint koncept, hvor man kan sidde og nyde lidt at spise og drikke, inden toget kommer. Her er eksempler som Haslev, Rungsted Kyst og Bramming, hvor man som passager føler sig velkommen.

Den næste pointe er, om det overhovedet er attraktivt for nye kunder at tage toget, hvis de oplever, at de bliver kolde og våde af at vente på toget i den kolde tid, at informationer kan være svært tilgængelige, hvis man ikke har fået sat sig ind i hverken Rejseplan eller billetautomat.

Især de større projekter som Favrholm og Køge Nord ville have stor glæde af en kiosk eller et supermarked ved eller på stationen, det vil uden tvivl være med til at lette folks hverdag. Ikke mindst vil det gøre besøget på stationen mere tåleligt. Selvfølgelig vil byggeriet så blive endnu dyrere, men hvorfor skal vi i Danmark altid gå efter laveste fællesnævner, når det gælder jernbanen? Hvorfor ikke gøre stationerne et lidt rarere sted at befinde sig?

Heldigvis kommer der på København Syd lidt faciliteter, til gengæld kan der være meget lang skiftetid, for der er langt over til S-tog mod København, de nye perroner på strækningen til Københavns Lufthavn bliver meget smalle, så hvis nogen har våde drømme om mange passagerer på København Syd, kan man med rette spørge, hvor skal de være?

Man kan nemt få den opfattelse af, at en station er et sted med en perron, hvor der standser nogle tog. Om det så er et rart sted at være, synes underordnet, bare så længe det ikke koster noget. Men skal vi have flere til at tage den kollektive trafik, må vi nødvendigvis gøre den mere attraktiv, end den er i dag. Det gælder også stationen, hvor den første del af rejsen tilbringes og opleves. Kunne man f.eks. forestille sig samme ventefaciliteter på en lufthavn? Eller i biografen, bowlinghallen eller teateret? Nej vel, for så ville kunderne sikkert ikke dukke op. Hvorfor er det så lige sådan, at de fleste stationer så er menneskefjendske?

Niklas Havresøe

# Indhold

Kasper Pedersen

50

Da den første MY fyldte 70 år, og det samtidig var 25 år siden, at de ti brugte MY'ere kom til Tyskland, valgte NOHAB-GM-Gruppe Deutschland e.V. at lave et flot arrangement i Wittenberge. I den forbindelse blev der den 2. juni kørt fotogodstog for arrangørerne af arrangementet. Her har DSB My 1135 dog sneget sig hen til en stribe helt nye tankvogne.

## 4 Ajour

34 Fjernbanens forsvundne FC – del 3

42 Tre jubilæer ved Lokaltog

46 Sydhavnsmetroen åbnet

48 På sporet af Trolldhedebanen – del 1

54 Farvel til Langå kommandopost

58 MY-jubilæer i Wittenberge

62 Den catalanske kystbane

64 Ajour 



Kasper Pedersen

38

Så blev Københavns metro fem stationer længere. Den 22. juni indviede Hans Majestæt Kong Frederik X M4-forlængelsen. Han ses her på Mozarts Plads Metrostation, sammen med transportminister Thomas Danielsen og Københavns overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, hvor de netop er steget ud af indvielsestoget.