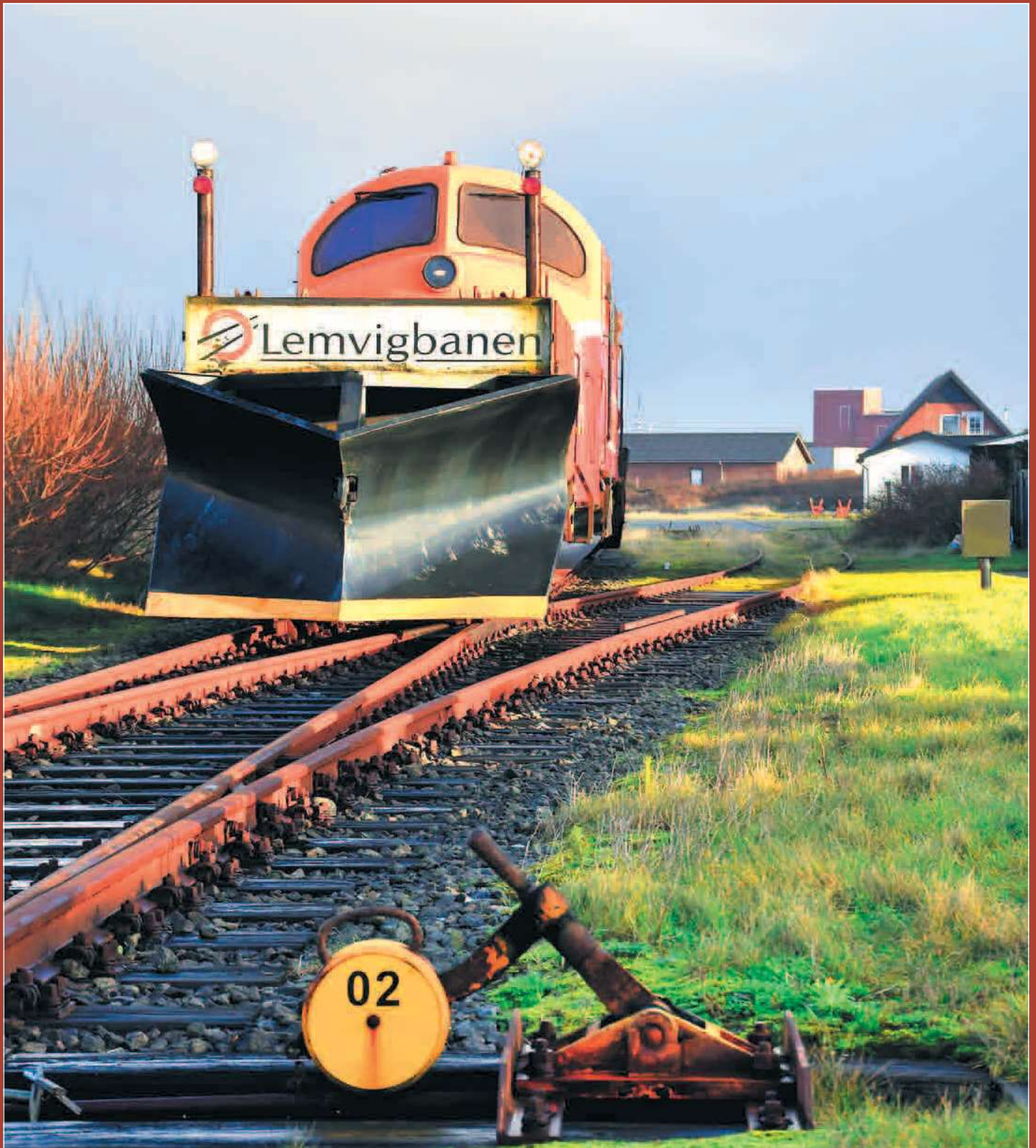


Jernbanen

Februar

1/2025



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 jernbane-historiske 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 23. februar 2025.

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



Forsiden

Normalt afprøves Midtjyske Jernbaners snepløve mellem Lemvig og Bonnet, men denne gang blev det en tur til Havnen i Thyborøn. MjbaD S1+Mx 26+S2 ses her på Thyborøn Havn tirsdag den 17. december 2024. Foto: Morten Larsen.



Lederen

Masterplan for jernbanen

Har man fulgt Transportministeriets indlæg og udmeldinger om jernbaner det sidste års tid, så sidder man tilbage med en fornemmelse af, at ministeriet synes, at jernbanen er for dyr og besværlig, og det bedste alternativ mange steder er at satse på egen elbil. Dette kom tydeligt til udtryk ved et foredrag i foreningen Transport Økonomisk Forening (TØF) i slutningen af oktober sidste år, hvor ministeriets egne beregninger viser, at kørsel i tog er ca. tre gange så dyr som kørsel i bil, hvis man ser på omkostninger pr. personkilometer.

Bedre blev det ikke, da Banedanmark i december kunne of-fentliggøre, at efterslæbet på vedligehold og fornyelse af den statslige jernbane vil vokse fra ca. 12 mia. kr. i 2021 til ca. 28 mia. kr. i 2030, og at en række anlægsprojekter formentlig bliver dyrere end først antaget. Det huede naturligvis ikke Transportministeriet, som sidst i januar præsenterede en såkaldt benchmarkanalyse, hvor man sammenlignede omkostninger til de statslige jernbaner og vejnet med fire andre europæiske lande. Igen den samme konklusion, jernbanen er dyr, når det gælder persontrafik.

Interessant nok viste benchmarkanalysen det omvendte for godstransport, hvor tre af landene viste, at det er dyrere at køre gods (målt i ton-km) på vej end på jernbane. For Danmarks vedkommende viste analysen endda, at omkostningerne ved vejgodstransport er en faktor 2,7 i forhold til jernbane. Imidlertid har mantraet i dansk transportpolitik i mange år været, at Danmark er for lille til jernbanegods, og med en markedsandel på kun 8 % mod EU-gennemsnittet på 19 % placerer Danmark sig da også i den absolutte bund for jernbanegods i EU.

Uanset de mange regneøvelser, der bruges tid på for tiden, så er det at sammenligne jernbaner og vej lidt som at sammenligne æbler og pærer. De har hver sine fordele og ulemper. Jernbanens force er at kunne transportere mange passagerer og store mængder gods hurtigt mellem landsdelene og storbyerne.

Mange andre lande i Europa ser jernbanen som et aktiv, når det gælder om at knytte regioner og landsdele sammen – og er villig til at investere i det. Skåne er et godt eksempel, hvor den kollektive trafik har en markedsandel, der er ca. tre gange så høj som i hovedstadsområdet. Her har man samlet kræfterne, hørt på brugerne og gjort det let at anvende busser og tog. Man har udbygget systemet løbende, herunder genåbnet flere jernbaner for persontrafik. Det samme gør sig gældende i flere andre europæiske lande, og der er masser af analyser, der forklarer, hvorfor jernbane er nødvendigt, smart, sundt og den bedste langsigtede investering – hvis man passer på den.

Til sommer overtager Danmark formandskabet for EU efter Polen, og dermed også opgaven med at udvikle jernbanen i overensstemmelse med EU's mål. Ambitiøse mål, der skal gøre jernbanetransport lettere og fremtidssikre infrastrukturen til endnu flere tog end i dag – f.eks. skal jernbanegodsets markedsandel øges til 30% i 2030 og 50% i 2050. Dette svarer til daglige godstog til både Thy, Vestjylland, Lolland og Vendsyssel. Oven i dette kommer helt sikkert også en diskussion om jernbanens rolle i et kommende europæisk forsvarssamarbejde.

Hvordan Transportministeriet på vegne af Danmark vil håndtere opgaven med at italesætte den europæiske jernbane, når den ikke engang kan tale den nationale jernbane op, står hen i det uvisse. Vinterens udmeldinger om, at det er for dyrt og dårligt, kan i hvert fald ikke bruges til meget, hvis der ikke følger nogle konkrete løsningsforslag med, som kan understøtte EU's mål.

En masterplan for både den danske og de europæiske jernbaner er hårdt tiltrængt. Måske skulle Transportministeriet fokusere på dette i den kommende tid, fremfor at tale jernbanen ned.

Tommy O. Jensen

Indhold

Johs. Damsgård Hansen



46

Thailand hører til et af danskernes fortrukne rejsemål i vinterhalvåret, og byder også på mange jernbaneoplevelser. Diesellokomotivet 4039 holder ovenfor klar til afgang i Nam Tok med et persontog til Thunburi i det vestlige Bangkok. Foto den 28. januar 2024.

4 Ajour

34

SJ C7 1774 atter under damp

36

Moselund Station

42

Med Gjerrildbanen til Ceylon

46

Jernbaner i Thailand

52

Los Burmeisters

55

Frichs-lokomotiver & motorvogne i Thailand

56 Ajour

58

DJK flytter!



Allan Støvring-Nielsen

34

Jernbaneoplevelser kan man også finde i Skåne, nærmere bestemt Ängelholm. Her har det lokale jernbanemuseum i efteråret fået sig et køreklart damplokomotiv til brug ved veteranogskørsler. SJ C7 1774 ses her nær Åstorp, den 23. november 2024, i det allerflotteste fotovejr.