Jernbanen

Oktober 5/2025

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
Vallensbækvej 20A, 3. th
2605 Brøndby
Tlf. 33 33 86 97 – mandag aften
djk@jernbaneklub.dk

FERPRESS MEDLEM

Redaktion, scanning og opsætning

Ansvarshavende redaktør: Tommy O. Jensen, tlf. 61 24 33 99
Niklas Havresøe, 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 12. oktober 2025.
Tryk: Dystan & Rosenberg ApS – Oplag: 3.100 stk.

Forsiden

Den 23. september trak DSB EB 3226 en komplet ČD ComfortJet-stamme fra Padborg til København. Toget som Franz Bakmand har fanget ved Marslev, skulle en tur til Danmark for at afprøve perroner og forsyningsfaciliteter m.m. forud for indsættelsen mellem Prag og København.

Lederen

Fjerntog kun på hovednettet?

I de gode gamle dage frem til 1990erne kunne man rejse direkte med Lyntog og IC-tog mellem landsdelene, og det kan man stadig. Men i løbet af de sidste godt 30 år er stadig flere strækninger blevet afkoblet fra fjerntogstrafikken, først den vestjyske længdebane, derefter strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn og til sidst røg Langå–Struer. På de perifere strækninger er der i dag kun Sønderborgbanen og Vejle–Struer tilbage. Sidstnævnte skulle også snart være historie, men heldigvis besindede transportministeren sig takket være et godt stykke benarbejde fra lokal side, så byer som Herning, Holstebro og Struer ikke skulle afkobles fra fjerntogsnettet. Samtidig blev der enighed om, at strækningen Vejle–Struer skal elektrificeres, og dermed burde fjerntogstrafikken være fremtidssikret.

I Tyskland er man ved at reducere driften på de perifere strækninger og intensivere med endnu hurtigere tog mellem de største byer. Dilemmaet er nemlig med fjerntogstrafikken, om den både skal betjene de store byer og de mere afsidesliggende regioner, eller om den kun skal koncentrere sig om at betjene de store byer. For på visse forbindelser, det gælder både i Danmark og Tyskland, er der ikke særlig mange rejsende på de perifere strækninger. F.eks. er Sønderborgbanen ikke særlig attraktiv for passagererne, for der kører kun tog hver anden time. I Tyskland er det primært på strækninger med intensiv nærtrafik, hvor det ikke giver mening med fjerntog. Her er nærtrafikken ganske vist lidt langsommere, men kan til gengæld ofte tilbyde billigere billetter og hyppigere afgange. Nyt materiel kan give en helt ny situation, hvilket er tilfældet for begge lande. Her i Danmark er det elektrificeringen, som har givet dødsstødet til fjerntog på ikke-elektrificerede strækninger, i og med at DSB kun anskaffer nye eltog.

Polen skiller sig ud ved at satse på mere fjerntrafik, også på strækninger, hvor der ikke har været fjerntog i årtier. Her anskaffes mindre batteridrevne/elektriske togsæt, til at betjene yderområderne. Så der har man valgt en anden retning. Retfærdigvis skal det nævnes, at mange jernbanestrækninger i Polen har været forsømt gennem mange årtier og nu får et tiltrængt løft.

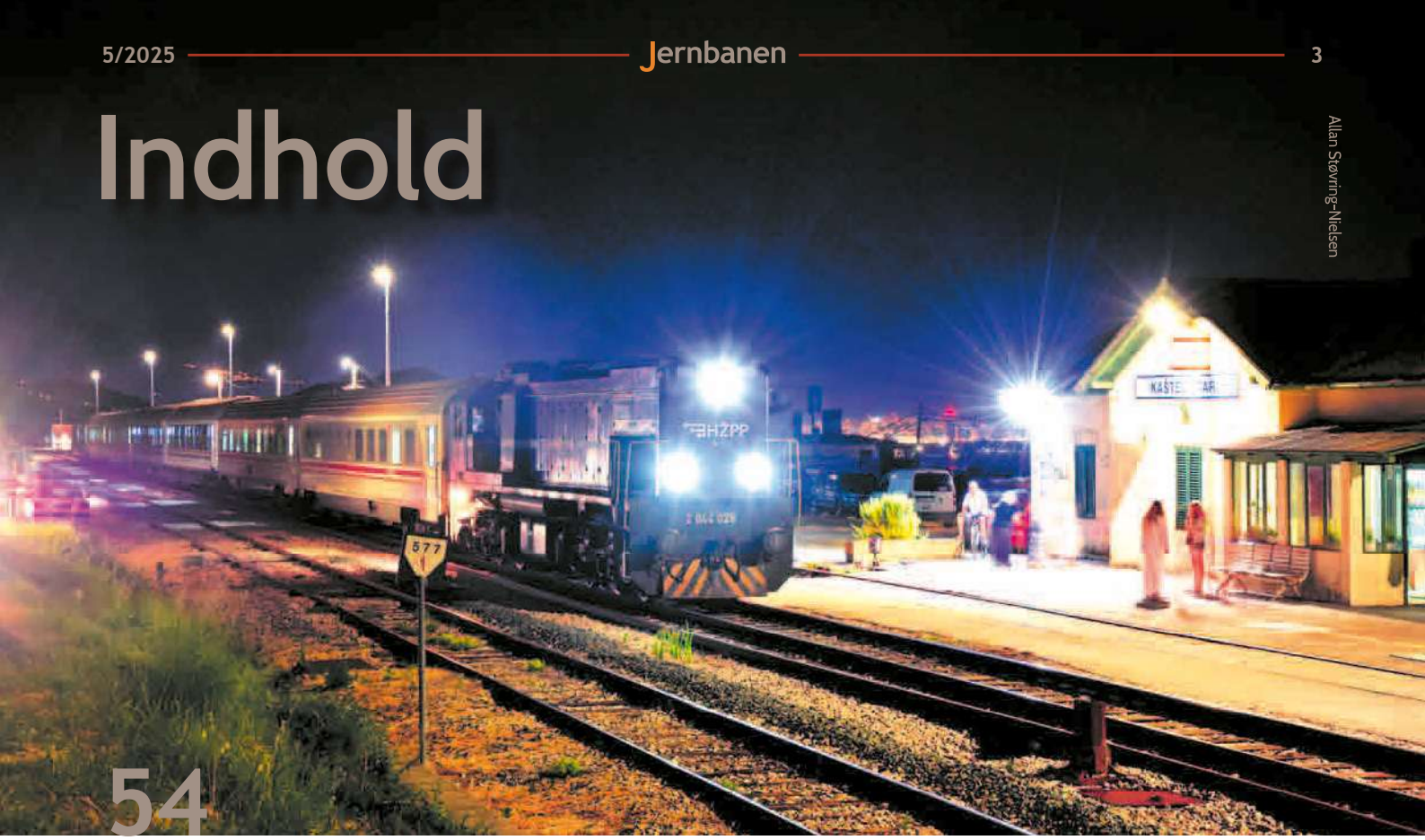
Flere lande i Europa løser problematikken med gennemgående tog på både elektrificerede og ikke-elektrificerede strækninger med såkaldte Dual Mode lokomotiver/togsæt, der kan køre på el under køreledning og diesel eller batteridrift på de ikke-elektrificerede strækninger. Det er især udbredt i Frankrig, og konceptet er ved at brede sig til andre lande som f.eks. Norge. Idéen er at undgå lokomotivskift og/eller togskift.

Konsekvensen ved begrænset fjerntogstrafik er, at der skal foretages togskifte til de perifere strækninger. På papiret kan man planlægge sig ud af det, men i praksis bliver det hurtigt en hindring for en smidig rejse. Det kan ofte være lidt nervepirrende ved forsinkelser at skulle nå et tilslutningstog, f.eks. i Vejle, Esbjerg, Skjern, Aalborg og Struer. For hvis der er timedrift, eller det der er værre, kan rejsen hurtig blive meget lang og træls, hvis fjerntoget blot er ti minutter forsinket.

En løsning kunne være halvtimesdrift på de regionale baner i dagtimerne, så risikoen for lange ventetider reduceres. Omvendt er passagergrundlaget mange steder for lille til halvtimesdrift, især i det vestlige Jylland. Derfor er det også glædeligt, at banen mellem Vejle og Struer bliver elektrificeret og dermed kan beholde sine direkte lyntog til hovedstaden. Tænker man så også gode korrespondanceforhold i Herning, Holstebro og Struer, til de lokale baner, ind i planen, så er grundlaget for at udvikle fjerntogstrafikken til Nordvestjylland også tilstede.

Niklas Havresøe

Indhold



Allan Støvring-Nielsen

54

Sommerpostkort fra Kroatien, hvor de tidligere JŽ 645-lokomotiver, bygget af Đuro Đaković i 1981-84, stadig regerer. HŽPP 2044 028 ses her med IC 1881 (Split–Osijek) på Kaštel Stari Station den 13. juli, hvor lyset fra storbyen Split ses i baggrunden.

4 Ajour

32 Middelfart Station

37 Jubilæumsreception på Nærumbanen

38 Den Vestjyske Længdebane 150 år

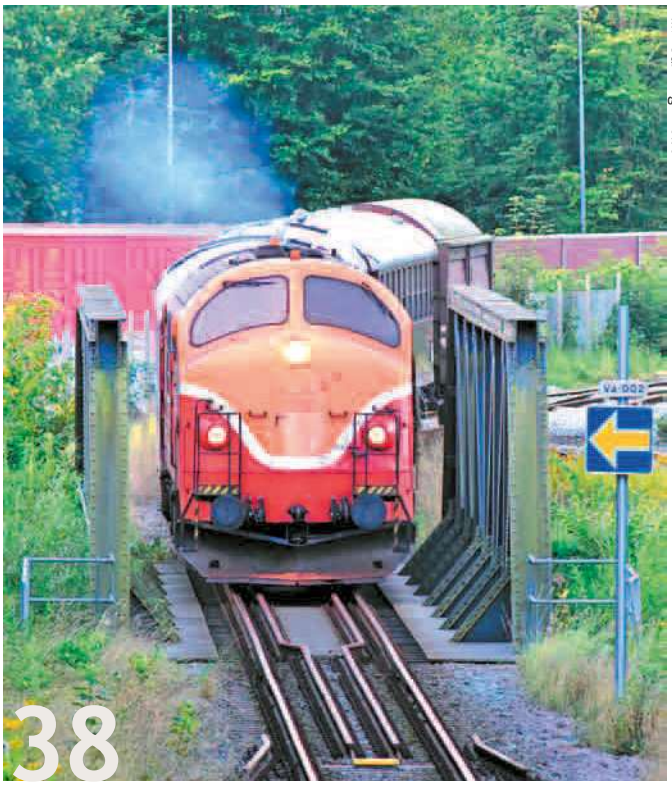
42 Skaungaard sidespor

48 Rene baner

50 En motoriseret udrykningsstamme

54 GM og armsignaler i Kaštel Stari

56 Ajour



Allan Støvring-Nielsen

38

Togfestival i anledning af den Vestjyske længdebanes 150 års jubilæum den 23. august. MjbaD MX 26+DSB Ac 42+Ax 393+CLL 1476+Hs-T 49804 afgår fra Varde mod Ølgod. Toget skulle have været personførende, men måtte køre sine ture uden passagerer pga. manglende risikovurdering af at køre veterantogsvogne med et kommercielt lokomotiv!