

Jernbanen

Februar

1/2026



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



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 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 15. februar 2026.
Tryk: Dystan & Rosenberg ApS – Oplag: 3.100 stk.



Forsiden

Den 19. december 2025 var Kong Frederik 10. inviteret til indvielse af fremtidens batteritog i Danmark. Efter at indvielsestoget var ankommet fra Holstebro, fik Kongen mulighed for at fremføre batteritoget MJB10 „Kysten“ mellem Lemvig Station og værkstedet. Foto Lasse Duusgaard.



Lederen

Er tiden moden til visioner?

Velkommen til 2026 og et spændende år, hvor der er et folketingsvalg i vente. Måske bliver det også året, hvor vi langt om længe får en visionær strategi for den danske jernbane? Infrastrukturplanen fra 2021 tæller ikke rigtig som en strategi, men mere som en plan for udførelse af infrastruktur, og især den der har med asfalt at gøre.

Selvom der ikke findes en egentlig politisk vedtaget strategi for den danske jernbane, så peger flere års rapporter og kontrakter mellem de statsejede aktører på, at der findes en form for strategi, der kunne kaldes „Tilstrækkelighed“. Altså det lavest mulige ambitions- og aktivitetsniveau, man kan være bekendt at byde brugerne af den kollektive transport herhjemme – uden at gå på kompromis med sikkerheden.

Vi skruer tiden tilbage til 2014, hvor Timemodellen, elektrificering, signalprogram og flere brede politiske forlig, havde et fælles mål om at udnytte jernbanens potentiale. Banedanmark kunne med glæde erklære at „efterslæbet var indhentet“. Alt var klart til at bringe den danske jernbane op i toppen af den europæiske elite af jernbaner med lave omkostninger, høj rettidighed og attraktive rejser.

Men så skete der noget. Alle visionerne blev nærmest „smidt under togbussen“, og ambitionerne forsvandt. DSB fik i 2015 en ny kontrakt med fokus på „minimumsbetjening“. Time-modellen faldt til jorden, man mistede fokus på helheden, og Banedanmark begyndte at opbygge et nyt og større efterslæb.

To år senere kom den såkaldte sektoranalyse, udarbejdet af konsulentvirksomheden McKinsey og Struensee. Et betydeligt besparelspotentiale gennem mere effektiv fremtidig jernbanedrift var nu målet. Så da trafikken i „Midt- og Vestjylland“ skulle genudbygges for tredje gang, var det eneste evalueringsparameter nu pris. Kontrakten var som mange andre kontrakter indenfor den danske jernbane tiltænkt at være skarp, men reelt uden store sanktionsmuligheder. Det var forbundet med lav risiko at byde på de ofte voldsomt komplicerede danske kontrakter indenfor jernbanen.

Ti år senere står vi således præcis, hvor styringen af den danske jernbane har ført os hen. „Tilstrækkelighed“ er blevet meget dyrt. Omkostningerne ved jernbanen er ikke ligefrem proportionale, men stiger nok nærmere eksponentielt. Jo længere tid du venter, jo dyrere bliver det i sidste ende. Banedanmark har derfor nu et efterslæb på op mod 29 mia. kr. DSB har problemer med at skaffe materiel nok, og det der er bestilt, er forsinket. GoCollective har opfyldt sin kontrakt, men med massive aflysninger udspillet sin rolle ifølge Ministeren. Der forhandles nu om et „utidigt ophør“ af kontrakten, blandt andet fordi togene kun vedligeholdes „tilstrækkeligt“, og dermed også her danner et efterslæb, der bliver stadig større.

Der er stadig mange rapporter i Ministeriets skuffer, som peger på at jernbane er meget dyrt. Man kan endda spare lidt mere, hvis man nedlægger noget af den. Heldigvis er dét synspunkt ikke rigtig slået igennem hos nogle politiske partier. I den kommende valgkamp, vil nedlæggelse af jernbaner i landområderne, nok ikke være i tråd med det forventede tema om forskellene mellem land og by og et sammenhængende Danmark.

Til gengæld er den politiske tilgang ved at bruge jernbanen „rigtigt“, gøre det hele billigere ved at rette fejl på forkant og tiltrække flere rejsende ved at fokusere på passagererne i stedet for at fokusere på de årlige „her og nu“-omkostninger, stadig et ledigt synspunkt. Måske er der ligefrem håb om her i 2026, at nogen vil gøre noget ved det? I det mindste er det dén erkendelse, man er kommet til i vores nabolande, hvor man sætter pris på jernbanen.

Tommy O. Jensen

Indhold



42

En seksvogns Married Pair-stamme, i det nye NAH.SH-design, med styrevognen forrest skubbet af 246 001 som RE 6 11025 på vej fra Westerland til Hamburg-Altona ved Triangel vest for Niebüll den 5. maj 2025. Vognene er ejet af NAH.SH, og det tidligere Metronom-lokomotiv er indlejet fra HVLE, og trafikken køres af DB.

4 Ajour

30

Den sidste isvinter

42

Regionaltrafik i Schleswig-Holstein

48

100 år med Hirtshalsbanen

53

Batteritogene indviet i Lemvig

56

Fra Hawaii til Djursland

62

Intercity-Umleiter in Mecklenburg

64 Ajour



Erik Steen Jensen

30

I den sidste isvinter, som inden bladet kom ud blev til den forrige isvinter, holdt MRD 4245/MR 4045 i Grenå den 17. november 1995.