

Jernbanen

April

2/2026



Dansk Jernbane-Klub

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

66. årgang

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: Finn Madsen, tlf. 30 11 32 24
Niklas Havresøe, Tommy O. Jensen, Jonas Stibro
jernbanen@jernbaneklub.dk

Redigering af Ajour varetages af:
Myndigheder og DSB: Tommy O. Jensen, ajour@jernbaneklub.dk
Andre operatører: Kasper Pedersen
Lokalbaner: Ole-Chr. Munk Plum
Bybaner: Steffen Nørgaard
Veterantog: Finn Madsen
Sverige og Baneerhverv: Jan Lundstrøm
Norge: Christian Bruun
Nordtyskland: Ole Jensen

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 12. april 2026.
Tryk: Dystan & Rosenberg ApS – Oplag: 3.100 stk.



Forsiden

Da prøvekørslerne med DSB's IC5-tog på Sønderborg-banen ikke gik som håbet, må I nøjes med dette „gamle“ billede af tre IC5 på prøvekørsel mellem Tinglev og Rødebro den 10. december 2025. Foto Niklas Havresøe.



Lederen

Med toget i Vestjylland – en langsommelig affære

Man skal under alle omstændigheder være glad for at køre med tog, især hvis man vil køre på den Vestjyske længdebane og med tvangsskift i Skjern og skift i Vemb, hvis man vil videre til Lemvig og Thyborøn. Før i tiden, dvs. før staten med det tredje udbud af lokaltrafikken i Jylland overlod strækningen Skjern–Holstebro til Midtjyske Jernbaner, kørte der direkte tog fra Esbjerg til Struer. Dog ikke alle tog, men det var stadig betydelig nemmere end i dag, hvor der som udgangspunkt er lange skiftetider og obligatorisk skifte i Skjern og Holstebro, hvis man vil tage turen fra Esbjerg til Struer. Det er selvfølgelig ikke alle, der skal så langt, men hvis man skal passere Skjern, så bliver rejsetiden urimelig lang, og selv en knallert synes som et fornuftigt alternativ til banen, hvis man ikke har råd til bil.

I årtier har der kun været få fornuftige daglige skiftetider i Vemb til togene til og fra Lemvig, kun i få køreplansperioder har der været direkte tog fra Lemvig til Holstebro. Bedre rejsetider med Midttrafiks direkte busser Holstebro–Lemvig og ikke mindst den dominerende bilisme, giver dermed Midtjyske Jernbaner baghjul.

Det er fint, at Midtjyske Jernbaner har investeret i nye batteritog, men nu må tiden være moden til at også at give kunderne hurtigere og bedre forbindelser for de mange penge, der er lagt i dette projekt. F.eks. gennem direkte togforbindelser fra Holstebro til Lemvig/Thyborøn, som også har fornuftige skiftetider til trafikken på den skrå bane.

Så er der Thybanen, som de facto har mistet en meget stor del af togtrafikken, grundet flere års misrøgt og omfattende brug af togbusser. Og den kollektive trafik mister endnu mere af sin berettigelse. For hvorfor kaste gode penge efter dårlige, når der kun kører tre tog i døgnet, og resten køres af togbusser med få passagerer ombord?

Derfor kommer der en meget vigtig faktor, som kun kan være med til at forværre situationen på den lange bane. Det er den demografiske udvikling i Vestjylland. Fødselstallet er mange steder meget lavt, der er begrænset tilflytning og større fraflytning. Det medfører, at befolkningstallet i mange mindre byer falder, og det medfører skolelukninger og lukning af byens købmand og færre rejsende med det lokale tog.

Jernbanen kan være med til at vende den udvikling, hvis den gøres mere attraktiv. Nemlig at sørge for gode pålidelige forbindelser mellem de mindre byer og de større byer, hvor der er arbejde og uddannelsesinstitutioner. Det er vigtigere, end om det er det ene eller andet selskab, der skal befare strækningen. Det vil klæde staten og regionen at undersøge og klarlægge trafikmønstre og se, om man kan lægge en fornuftig køreplan ud fra det. Det kan godt være, at det kræver nogle investeringer i infrastruktur og nye tog, men når man nu allerede har brugt en masse penge på ladestationer og batteritog til Midtjyske Jernbaner, så er det nu, man skal arbejde videre. Derudover har staten investeret et ikke uanseligt milliardbeløb på nyt signalsystem, som endnu ikke har givet nogle gevinster for de rejsende.

I og med der i forvejen er hældt anselige beløb i både nyt signalsystem og nye batteritog og dertil nye ladeanlæg og den kommende elektrificering fra Vejle til Struer, er der kun en vej frem, og det er at skabe bedre forbindelser med både tog og bus i Vestjylland. Hvilket selskab, der skal køre hvor, må ligge i baggrunden. Det vigtigste er at komme med en overordnet vision for, hvordan man vil have, at den offentlige transport skal være i Vestjylland, så den er til gavn for både beboere og turister.

Niklas Havresøe

Indhold

Simon Mosberg Mørch



50

Midtjyske Jernbaners Y-tog er nu gået på pension. Men skæbnen har heldigvis været dem nådig, for der har ikke manglet købere til togene. Rednings-Ringen ses her med Ym 12 „Storåen“ på Normarkvej på vej mod Vejby Klit Feriepark. I baggrunden ses et af Midtjyske Jernbaners Mireo Plus B batteritog tæt på Victoria Street Station den 12. marts.

4 Ajour

32

Varsel om kraftigt snevejr

36

Fra Hawaii til Djursland, del 2

42

På sporet af Ørnhøjbanen

50

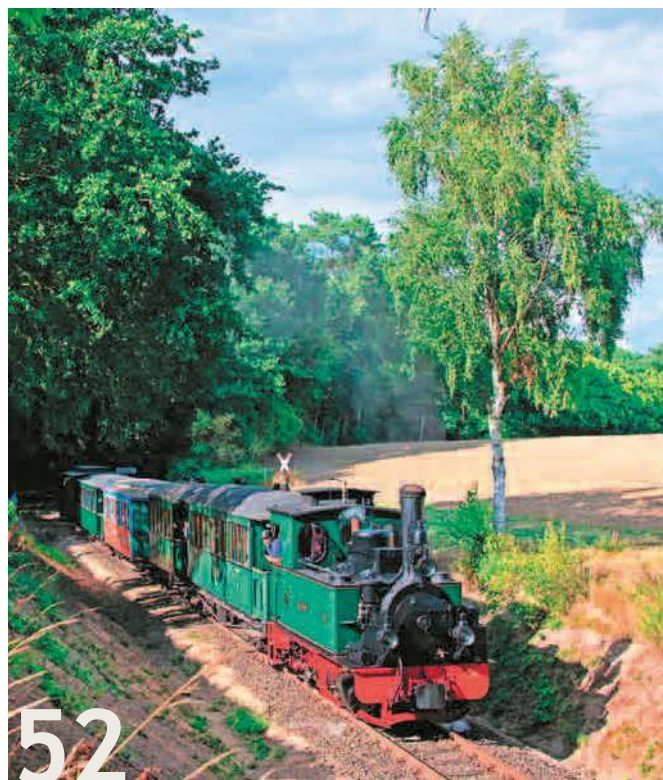
I Vestjylland finder man guld til skrotpriser

52

Tysklands første veteranbane

57

Ajour



Jøjs, Damsgaard Hansen

52

For 60 år siden kunne „Deutsche Eisenbahn-Verein“ køre sit første veteranog mellem Heiligenberg og Asendorf syd for Bremen. Vi tegner et portræt af jubilaren, der kun ligger få timers kørsel fra Danmark. Her ses smalsporslokomotivet „Hermann“ nær Vilzer Holz den 6. august 2022.