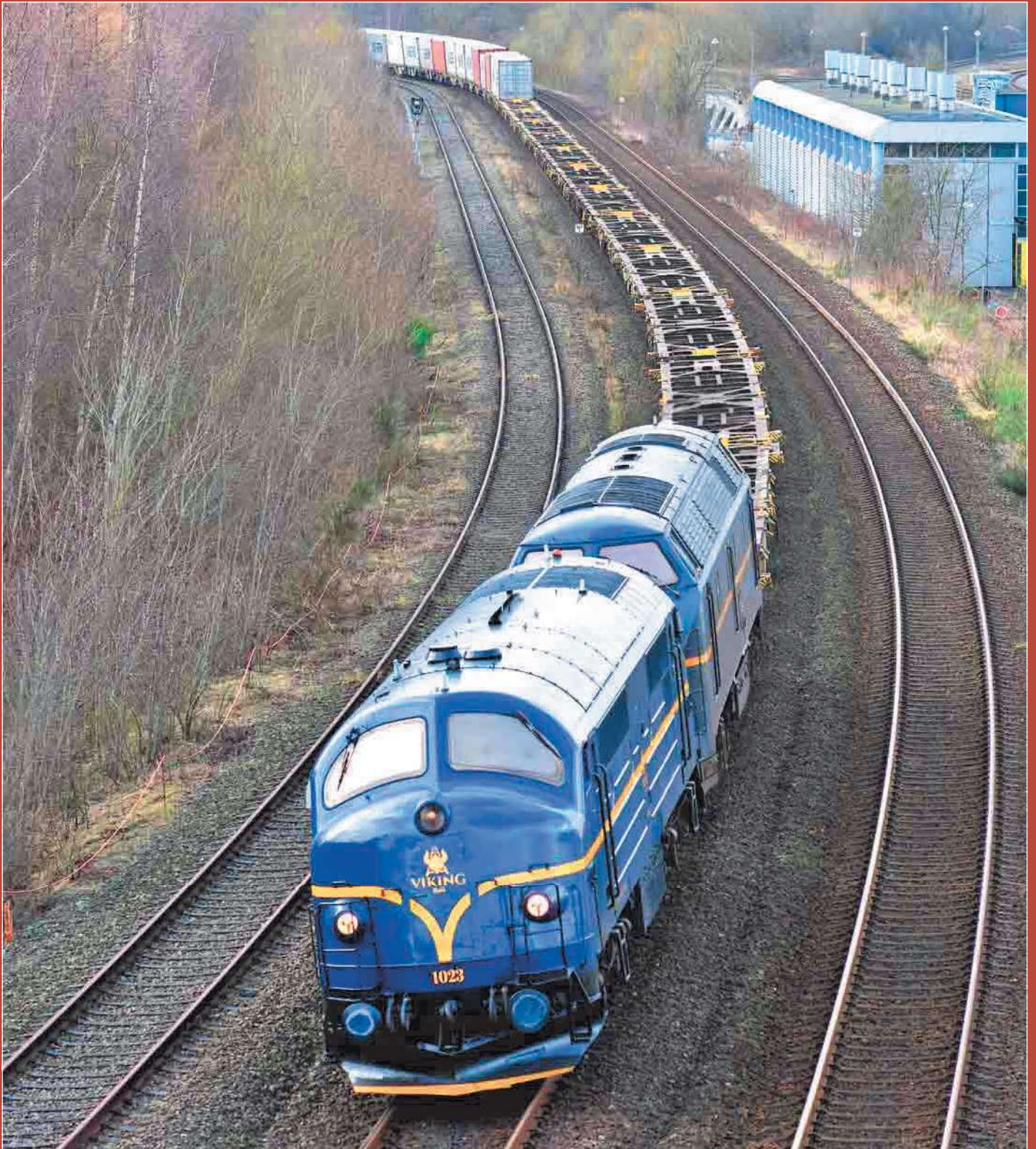


Jernbanen

April

2/2024



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 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 14. april 2024.

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



Forsiden

Den 23. februar fangede Allan Støvring-Nielsen VIKING-Rail 1023 og 1831 ankomme til Aarhus med Mærsktoget fra Taulov – en af de sjældne dage, hvor toget ikke helt kunne mønstre fuldt læs!



Lederen

Der skal investeres i lokalbanerne

Mens lokalbanerne, trafikselskaberne og regionerne arbejder på nye udgaver af vision og strategi vedrørende bæredygtig offentlig transport fra 2024 og frem, er det også ved at være tiden til, at der i Folketinget vedtages en mere langtidssikret investeringsplan for lokalbanerne.

Med Infrastrukturplan 2035 fik Lokalbanerne og Danske Regioner et beløb på i alt 700 mio. kr. i 2022-2025 til banernes vedligeholdelsesefterslæb. I forlængelse af infrastrukturplanen blev der mellem Staten og Danske Regioner i juni 2022 aftalt generel dispensation til i perioden 2023-2030 at kunne optage 40-årige lån til infrastrukturinvesteringer i lokalbanerne mod hidtil 25-årige lån. Derimod er det endnu ikke lykkedes at få hævet investeringstilskuddet til lokalbanerne generelt.

Så der er altså stadig et udestående mellem Staten og Danske Regioner om at finde penge til et løft af det årlige tilskud (126,9 mio. kr. i 2024), som regionerne får til investeringer i lokalbanernes og Lille Nords infrastruktur på baggrund af aftalen om overdragelsen af privatbanerne til amterne i 2001. Det er nødvendigt med flere penge fra Staten, hvis der ikke skal opbygges et nyt efterslæb fra 2026.

Folketingets Transportudvalg afholdt 24. februar 2021 høring om lokalbanernes fremtidige drift og vedligehold, som belyste lokalbanernes vigtige samfundsmæssige funktion og betydning for vækst og udvikling i landdistrikter og yderområder med fokus på bl.a. mobilitet, bosætning, uddannelse og det lokale erhvervsliv.

Der investeres i disse år store beløb på Banedanmarks infrastruktur samt til indkøb af nyt rullende materiel til DSB for bedre og mere miljøvenlig trafik med elektriske tog på statens baner, men også kunderne ved lokalbanerne har brug for hurtigere, hyppigere og mere sammenhængende transport med gode skift. Dertil kommer at trafikken på lokalbanerne også skal være grøn, og derfor skal man i de kommende år anskaffe nye klimavenlige batteritog til lokalbanerne, når dieseltogene skal erstattes med nye tog.

Efter flere udbud som følge af store prisstigninger kan Region Midtjylland og Region Sjælland med ekstra støtte fra Staten se frem til få leveret de første batteritog til Midtjyske Jernbaner samt gennemført fornyelse af sporet på Lokaltogs Østbanen i 2024. Men forude venter en stor fælles opgave for Staten, regionerne, kommunerne, trafikselskaberne og lokalbanerne, nemlig at finde frem til en fornuftig fremtidig investeringsmodel for lokalbanerne.

„Lige om hjørnet“ ventes på bevillinger til bl.a. indkøb af batteritog til Lokaltog, nye spor til Gribskovbanen, Hornbækbanen og lidt senere Lemvigbanen, og et lille hjertesuk: Penge til dobbeltspor Køge-Køge Nord med ekstra perron på Køge Station til glæde for såvel regionens som statens banebetjening.

De fem regioner har gennem den seneste tid hver især arbejdet med nye udgaver af „Regional udviklingsstrategi“, og her har lokalbanerne en ikke ubetydelig plads i de kollektive trafiktilbud. Derfor er det vigtigt med en aftale om penge til lokalbanerne. Hverken kunderne, politikerne eller medarbejderne ved banerne kan holde til de tidskrævende og opslidende lange processer forud for bevillinger, som det har været tilfældet i de seneste 10 år.

Staten må til lommerne, da regionerne kun får penge herfra.

Ole-Chr. M. Plum

Indhold

Konstantin Planinski



10

Selv om den første Talgo-stamme er kommet til Danmark, og produktionen af de øvrige er i fuld gang i Spanien, skal passagerne først forvente at sætte sig til rette i togene til næste år. DSB EB 3216 (og bagerst EB 3241) med den første Talgostamme ses ved Ørestad på vej til hjulafdrejning på Otto Busses Vej den 10. april.

4 Ajour

34 S-toget er fyldt 90 år

36 Fjernbanens forsvundne FC – del 1

44 Gelsted Station

46 Omformerenhed Q24/Q25 nr. 1

49 70 år og still going strong!

52 Efter 145 år flyttes Rødvig Station

56 La Trochita

64 Ajour 



Postkort/Arkiv: DJK

52

Den sidste dag i februar var også den sidste dag for tog på den gamle Rødvig Station. Vi ser tilbage i historien om denne særlige station, bygget i sandsten. Foto fra Rødvig omkring 1920. Bemærk den typiske ø-perron af træ mellem spor 1 og 2.