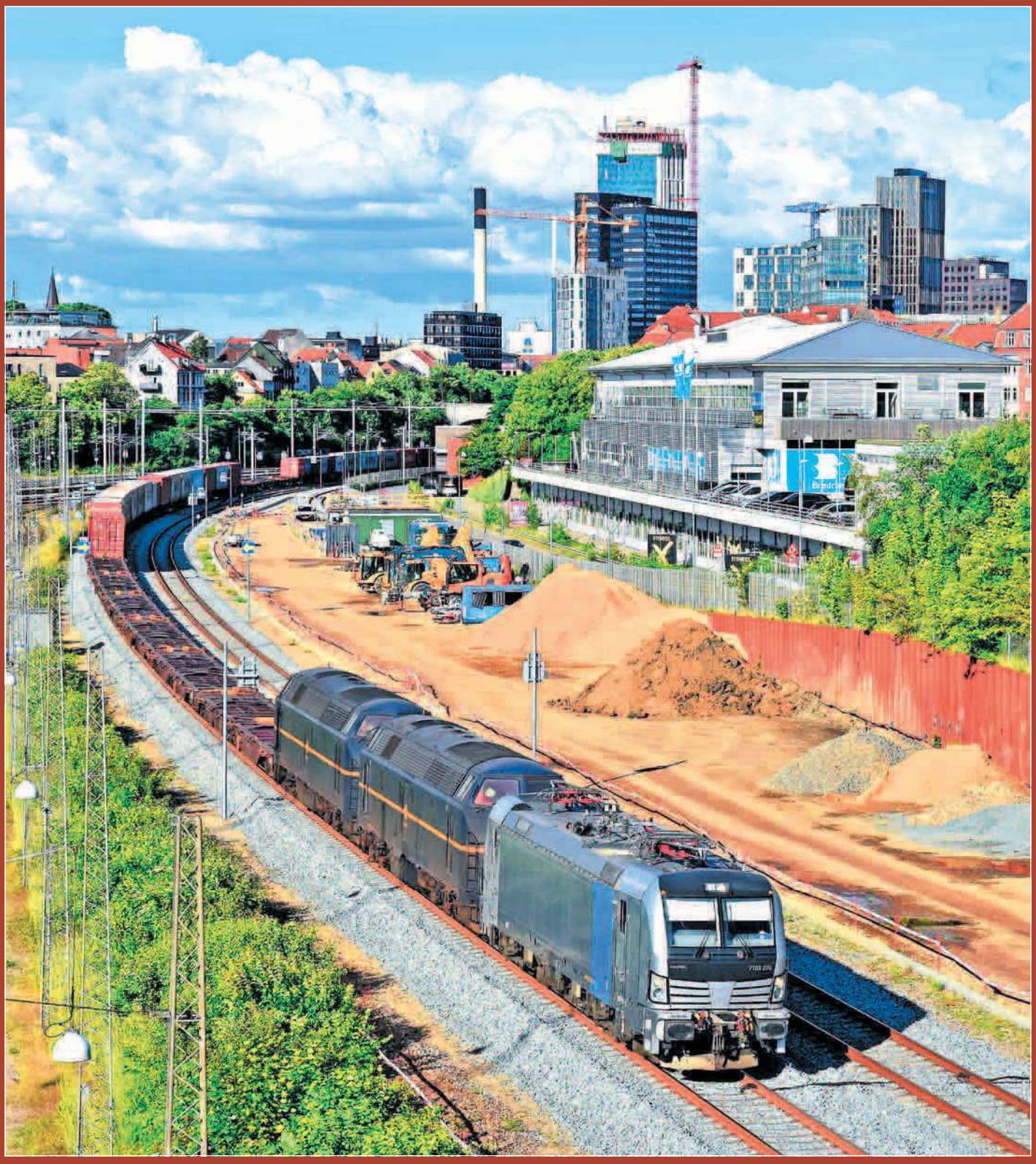
# Jernbanen

August 4/2026



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

FERPRESS MEDLEM

### 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 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 16. august 2026.
Tryk: Dystan & Rosenberg ApS – Oplag: 3.100 stk.

### Forsiden

*Et ellokomotiv på Aarhus H, selv om elektrificeringen trækker ud. Viking Rails Railpool 193 205 som „ETCS-styrevogn" foran Viking Rail 1833 + 1832, med 22 vogne i Mærsk toget til Taulov, afgår fra Aarhus H den 10. juni. Foto Allan Støvring-Nielsen.*

## Lederen

# Innotrans 2026

Efteråret står for døren. Efter en på alle måder varm sommer, hvor medierne har haft travlt med at fortælle om jernbanens dårligdomme, og flere af jernbanens aktører har haft tilsvarende travlt med at bekræfte det, ved ikke at levere de lovede togafgange, de lovede siddepladser, den lovede punktlighed eller de lovede hensyn til passagererne, er der nu linet op til et endnu mere hedt transportpolitisk efterår.

Der skal simpelthen ske noget. Nu!

Men Danmark er ikke alene med en udfordrende jernbane. Jernbanen står for kun 0,4 % af udledningen af drivhusgasser i Europa. Til gengæld står jernbanen for 8 % af al passagertransport og 17 % af al godstransporten. Når jernbanerne ellers er åbne, er der et potentiale for mindst at fordoble antallet af passagerer og tredoble mængden af gods på det eksisterende jernbanenet med de forbedringer, der allerede er besluttet i Europa. Så set med et klimaperspektiv, så ligger en bedre udnyttelse af jernbanen lige til højrebenet.

Alligevel går det trægt, og næsten alle lande i EU melder om stigende efterslæb på vedligeholdelsen, statslige togoperatører med problemer og kuldsejlede udbud. Det er som om sektoren slås med interne benspænd, og ikke kan se lyset for enden af tunnelen. Samtidig synes politikerne at have opgivet at få styr på jernbanen, og fokuserer i stedet på de andre problemer der aktuelt findes på det europæiske kontinent. Danmark er heller ikke en undtagelse her.

Men der er også lyspunkter. Mange lyspunkter. Her i september afholdes jernbaneindustrimessen Innotrans i Berlin. Messen hører til blandt verdens største, og et besøg her kan give fornyet tiltro til jernbanen som brugbar transportløsning for gods og passagerer. Her udstiller omkring 3.000 leverandører deres bedste løsninger – herunder 120 togmaterielløsninger, og et hav af ideer og koncepter til at sikre jernbanens vækstpotentiale på en billigere og mere enkel måde. Omkring 150.000 besøgende forventes, så der er også mange mennesker at møde, der rent faktisk ved noget om tingene, enten via bitre erfaringer eller positive oplevelser.

Den danske jernbane er på ingen måde unik, og jernbanens tilstand er et forudsigeligt resultat af den kurs, man har ført, siden nedlæggelsen af ideen om „Timemodellen" sneg sig ind fra 2015. Hvis ikke man ændrer retning, ender man, hvor man er på vej hen. Den nuværende retning er Danmark så til gengæld ret alene med, for resten af Europa er i gang med at gøre noget. Det kan virke uoverskueligt – særligt for nyvalgte transportpolitikere, men der er altså små 150.000 fagligt kompetente og 3.000 virksomheder, der tilbyder deres hjælp her til september – og politikerne kan endda tage direkte tog fra København til Berlin.

Jernbanen kan markant mere, end det vi har brugt den til de seneste 11 år, og både branchen og de andre lande i Europa – ja hele verden – forsøger at gøre noget. Nogle af dem endda koordineret med de ideer, som EU for længst har sat op, for hvordan man kan indfri jernbanens potentiale. Det behøver ikke være svært det hele.

Men det starter med, at man vil jernbanen og ser det som en del af løsningen.

*Lasse Toylsbjerg-Petersen*

# Indhold

Keld Haandbæk

52

*For et halvt århundrede siden kunne unge studerende få sig et job som „lænker" i sommerferien, og derved tjene en skilling til studiet. Læs John Poulsens beretning fra en tid, før sikkerhedsveste og attester hørte til opgaven som rangermedhjælper på jernbanen. Her ses MH 356 fra Dybbølsbro rangere med en stamme IC-vogne den 2. september 1980.*


4 Ajour

36 Fra Hawaii til Djursland, del 3

42 Lokalbanernes behov for investeringer

48 Skåne- og Øresundstrafikken i 2026

52 Ekstraarbejder på Hovedbanen i 70'erne

58 Vejle Havn under forandring

60 Bradshaw's køreplan

64 Ajour

Rolf Brems

26

*Det har ikke været en let sommer for Odense Letbane. En manglende sikkerhedsgodkendelse af understøtningen af en gangbro ved det kommende Odense Universitets Hospital, har haft delt letbanen. Gruber Logistics er her ved at afhente Odense Letbanes Variobahn-sæt 16 ved Kontrol- og vedligeholdelsescentret den 8. juni.*