

Nattog

- en nødvendighed for at køre langt med tog

Af Poul Kattler

Resumé

Artiklen argumenterer for, at nattog er en vigtig løsning for lange togrejser og kan være et realistisk alternativ til fly, især i Europa. Nattog gør det muligt at udnytte rejsetiden til søvn, spare en hotelovernatning og ankomme på praktiske tidspunkter.

Selvom nattog ofte forbindes med romantik og fortid, findes der stadig et marked, og mange afgangene er populære. Dog er udviklingen hæmmet af mangel på moderne vogne,

økonomiske udfordringer og svagt internationalt samarbejde. Samtidig er konkurrencen fra billig flytrafik en væsentlig barriere.

Artiklen peger på, at både dag- og nattog bør indgå i et europæisk netværk af direkte forbindelser, og at politisk støtte og EU-samarbejde er nødvendigt for at udbygge nattog. Med de rette investeringer kan nattog bidrage væsentligt til at reducere CO₂-udledning og styrke en mere bæredygtig transport i Europa.

Det får tit en lidt romantisk og altmodisk klang, når samtalen går på nattog. Kun få har noget imod nattog, men færre tror på, at det kan flytte rejsende fra flytrafik over på klimavenlig jernbane. Denne artikel belyser, hvordan det hænger sammen.

Der er intet usædvanligt ved at rejse langt med tog. Og intet underligt ved, at man undervejs kan omdanne togkupéen til sengepladser og få sovet, mens man kører. Det er daglig praksis i Nordamerika og i Asien, hvor der er lange afstande at overvinde, og hvor luftfarten af forskellige grunde ikke har presset jernbanerne ud i en marginal position.

Nattog er i denne artikel defineret som tog, hvor rejsende får stillet en seng til rådighed, så de kan ligge mere eller mindre privat om natten og få sovet, som i et rullende hotel.

Service til forskel

Der er forskel på den service, de rejsende modtager af udstyr og fra personale. I lande som Rusland, Kina og Indien ligger linned, puder og tæpper klar, så de rejsende selv kan håndtere overgang fra dag-position til nat-position. Det har den sidevirkning, at nogle rejsende også tilbringer store dele af dagen i køjen – og antager en slags meditativ tilstand. Det er ikke mindst kendt fra Rusland.

I USA og Canada gives der i langdistance-togene mere personlig service til de rejsende. Her bliver sengene efter aftale med personalet redt om aftenen og pakket sammen om morgenen. En plads i sovevognen vil typisk også betyde, at alle måltider i spisevognen er inklusive.

Vi kender til begreber som sovevogn og liggevogn. Det dækker over en forskel i komfort og privatliv. I Rusland og Indien er liggevoerne kendt som *Platzcart*, hvor man ligger i et åbent miljø, måske også med en række køjer på langs af en mellemgang. I Europa er liggevoerne kupévoerne med kupéer til fire eller seks personer i køjer. Døren kan dog lukkes og låses. Konceptet er ved at ændre sig, så der i nyere vogne kun er fire pladser pr. kupé, og man lægger op, til at hele kupéen købes sammen, så man ikke skal dele med fremmede. Der er dog flere variationer herunder små kupéer efter japansk tilsnit, hvor man lukker sig inde i en hylde (en pod) med siddehøjde – men ikke med ståhøjde. I købsituationen skal man ofte holde tungen lige i munden for at finde ud af, hvad der er muligt, og hvordan man vælger.

Sovevoerne er højeste komfortklasse, men vil typisk også dække over flere kategorier af komfort. En plads i en sovevogn behøver ikke at give adgang til eget toilet eller bad, men kan godt.



Klassisk indretning af ældre sovevogn. Tre senge, der er redt på forhånd, et lille vindue gemt bag gardinet og en håndvask. Vognen er svensk og kører på nattoget Malmø – Stockholm (foto: forfatteren, 15/11 2024).

Den klassiske sovevognskupé er smal, med mulighed for at etablere tre sengepladser over hinanden og med vask i et hjørne, som vi kan se det på Jernbanemuseets flotte blå sovevogn fra Wagons-Lits (WL 3929) fra 1949. Toilettet befinder sig ude på gangen. De rejsende kan så købe mere privatliv ved, at der kun skal redes op i to senge – eller endda kun i én seng.

Denne europæiske standard med liggevogne med kupéer til seks personer og sovevogne med kupéer til 1-3 personer var praktisk, fordi passageren ved købet (ikke så digitalt) overalt på et europæisk billetsalg let kunne definere den komfort, man købte billet til. Med de digitale muligheder, der nu findes, understøttes også muligheden for alle mulige forskellige komfortklasser, alt efter hvad operatørerne nu tror, de bedst kan sælge til de rejsende.

Vi kommer sidst i artiklen tilbage til nye tendenser for design af vogne, der kan blive fremtidens vogne i nattogene.

Europæiske nattog

Typisk er europæiske nattog vognløb, der afgår om aftenen fra en metropol, har nattero (dvs. ikke flere indstigende i sove- og liggevogne) fra kl. 22 til kl. 6, og ankommer til destinationerne fra kl. 6 til 9. Mange vognløb kører, så de samler passagerer op flere steder om aftenen og sætter passagerer af flere steder om morgenen. Det gjaldt f.eks. den nu lukkede CityNightLine, der kørte fra København omkring aftens-



Firepersoners liggevogn, komfort, hos NightJet. Sengene slås ikke op, men er fast monteret. Der er fin plads nederst til at socialisere, før man går i seng (foto: forfatteren, 16/5 2024).



Sovevognen er bygget til CityNightLine i 2003-2005 og er siden købt af NightJet (foto: forfatteren, 16/8 2024).

madstid (og medbragte spisevogn) og samlede passagerer op i Ringsted, Odense og Kolding. Det gælder også østrigske NightJet, der fra Hamborg mod Schweiz også stopper i Bremen (og det medfører en lille omvej).

De lidt kortere vognløb har typisk ikke spisevogn med, for forplejningen kan let håndteres af personalet i sove- og liggevogne med et begrænset sortiment af varme og kolde drikke og nogle få (mikrobølge-varmede) retter og sandwiches. Er der tale om længere vognløb, f.eks. Stockholm til Kiruna og Narvik, så er der spisevogn om bord.

Det er altid muligt at købe en siddeplads i nattogene. Nogle gange er dette afsnit af toget ret separat fra sove- og liggevognene. Det betyder, at passagerer kan komme ind og ud af toget flere steder midt om natten, og at der er tændt lys i vognene. Det kan også betyde, at nattoget kan indgå i normal IC-betjening som sent tog om aftenen og tidligt tog om morgenen.

De europæiske operatører af nattog planlægger efter kunde-segmenter ligesom luftfarten og busserne. Et tog med alle vognklasser tilbyder således rejser for kunder både i business- og high-end-segmentet (sovevogn), i familie-segmentet (liggevogn) og billig-segmentet (siddevogn).

Der findes korte vognløb med nattog som f.eks. Malmö til Stockholm via Helsingborg. Det er ikke mere end godt 500 km. De typiske vognløb som f.eks. Hamborg til Zürich er på 700 km, og de længere vognløb, som Swinoujscie til Zakopane i Polen, er på 1000 km, og tager hele 15 timer. Det polske tog kører kun i gennemsnit 70 km/t pga. mange stop i nattens løb. Det kan selvsagt gøres hurtigere. Nattoget fra Stockholm til Narvik tilbagelægger hver nat 1.450 km med i gennemsnit 80 km/t. Så er der heller ikke megen tid til at klargøre toget til afgang oppe i Narvik. Sengene skal redes, der skal gøres rent, toiletter skal tømmes og frisk vand skal fyldes på.



Spisevogn er ikke standard i nattog. Men man kan være heldig i toget, der bringer en frem til nattoget, og hér møde en rigtig spisevogn. Hér foto fra Rhätische Bahn fra St. Moritz til Chur (foto: forfatteren, 13/6 2025).

Men kunne man sætte hastigheden i vejret – også på de almindelige skinner – f.eks. til et gennemsnit på 120 km/t, så kan distancer for nattog sagtens være 1.500 km. De fleste nattogsvogne kan køre 200 km/t, hvilket også er nødvendigt for at opnå et gennemsnit på 120 km/t hen over natten og med diverse stop aften og morgen. Kan nattog udrustes til 230 km/t og få lov til at køre på højhastighedsbanerne i Europa, så kan de komme endnu længere. Men manglende udbredelse af et sammenhængende højhastighedsnetværk vil hurtigt sætte begrænsninger.

Nattog og direkte tog er vigtige værktøjer til at styrke jernbanerne i Europa

Rejsende med tog viser sig at være villige til at køre langt med tog. Og det foregår trykkest, hvis der er så få skift af tog som muligt. Tendensen til at der skal skiftes tog hele tiden ned gennem Europa, er ved at vende.

"Grænsen" på fire eller fem timer for dagtog (f.eks. til Hamborg eller Stockholm) er efter forfatterens mening en misforståelse. Dette blev kraftigt fremført af Hartmut Mehdorn, der var chef for Deutsche Bahn fra 1999 til 2009, og som hævdede, at det var "tortur" (hans ord – som DB-chef!) at rejse med tog i mere end 4 timer. Han så det som argument for at udvikle ICE-konceptet i Tyskland og lukke nattogene.¹

Højhastighedsjernbaner i Tyskland syd for Hannover, i Frankrig, Spanien og Italien har i virkeligheden forkortet rejsetider med tog i Europa en del. De hurtige tog kører i dagtimerne, og rigtig mange kilometer kan tilbagelægges ganske hurtigt. Strækningen Berlin til München kan tilbagelægges på fire timer, Paris til Strassburg på en time og tre kvarter.

Nu har Europa tilmed en hel del langdistancetog i dagtimerne, der viser sig at være meget succesfulde: Paris – Berlin (8 timer, ICE), Frankfurt – Marseille (7:50, TGV), Frankfurt – Milano (7:50, Giruno), Berlin – Wien (7:45, ICE eller 8:30,



En god nat i sovevognen begynder gerne med en godnatdrink. Hos østrigske NightJet er en flaske kold sekt inklusive i prisen (foto: forfatteren, 13/5 2024).

RailJet, til Graz endda 11:15) eller München – Bologna (6:45, RailJet) er blot et par eksempler.² DSB planlægger langdistance EuroCity-dagtog mellem København og Oslo (7 timer) og København og Amsterdam (10 timer). I 2026 kommer der to direkte tog mellem København og Prag (11 timer). Selvfølgelig tager ikke alle passagerer disse tog fra start til slut – men flere mennesker rejser hele vejen med disse tog.³

Et netværk af tog på tværs mellem de europæiske hovedstæder og storbyer – både dag og nat – har været rejst fra tysk politisk hold som "TEE 2.0"-konceptet.⁴ Dette koncept giver fortsat mening. Det er sandt, at dagtog bliver mindre attraktive med rejsetiden, men direkte forbindelser kompenserer for en hel del af det: ingen risiko for at miste forbindelser – og masser af tid til at slappe af, læse, arbejde – hvad som helst. Den store fordel ved dagtoget er, at det kan pro-



Har man for meget bagage til bagagerummet ved de små enkeltrum, Mini-cabins, hos NightJet, så kan man med sin kabinenøgle låse den fast i dette bagageafsnit i nabovognen (foto: forfatteren, 16/5 2024).

duceres meget billigere end et nattoget. Men for disse lange forbindelser synes der at være et tilstrækkeligt marked for både et langdistance-dagtoget og et nattoget.

Argumentet for nattoget

Efter mange år med meget billige flyrejser er de fleste danskere uvante med lange togtrejser. Statistikkerne taler deres tydelige sprog.⁵ Oplevelser med direkte nattoget er langt hen ad vejen forbeholdt de ældre generationer, som af gode grunde har et forældet billede på nethinden. 1980'ernes prisbillige Interrail har efterladt oplevelser af ringe komfort og personlig udholdenhed i nattogenes sidde- og liggevogne. I det hele taget er det de færreste i dag, der bruger eller overvejer at bruge toget til at komme fra Danmark til udlandet udover de allernærmeste destinationer som Hamborg og Stockholm.

Men fra Danmark er der stadig langt til dér, hvor de hurtige skinner begynder. Også den dag, hvor Femern forbindelsen åbner (måske 2030?) og forkorter rejsen til Hamborg med to timer. Derfor er nattoget udover direkte dagtoget en afgørende brik, hvis vi skal tro, at jernbanerne kan overtage (dele af) den europæiske luftfart. Togrejser fra Danmark til Frankrig, Italien, Alperne osv. vil uvilkaarligt blive langvarige i sammenligning med luftfart. Fidusen ved nattoget er som bekendt, at rejsetiden kan opleves forkortet med de timer, man sover. Man sparer en hotelovernatning og ankommer og afrejser på gode tidspunkter af morgenen/aftenen.

Nattogene i Europa har den dag i dag et publikum. Nogen véd godt at de findes, og med dagens (eller nattens) kapacitet så kan de mest populære afgang i ferieperioderne sagtens være udsolgt tre måneder forud. Fra Danmark er det muligt at bruge nattoget til Berlin i store dele af året, i højsommeren og vintersæsonen nattoget til Østrig og det er muligt hele året med togskift i Hamborg at komme sovende til Wien, Innsbruck og Zürich. Nordpå er der i sæsonen nattoget fra Malmø til vinterfjeldet i Sverige, og med skift i Stockholm med nattoget til Lapland og Jämtland.

Charmen ved nattoget er ikke til at komme udenom. At indrette sig i kupéen, som ofte kun er til sin egen gruppe/ægtefælle, og vide at nu er der god tid. Og gøre klar til natten og hoppe i seng. Og vågne lige før der bliver serveret morgenmad i kupéen.

I de nye østrigske sovevogne fra Hamborg mod Alperne er der altid eget toilet og bad.⁶ Men det er ikke så slemt, at skulle ud på gangen og bruge de fælles toiletter, der som mest er, holdes pæne af personalet. Første nat i nattoget er ikke som at sove hjemme i sin egen seng. Nogle udtaler, at det er dejligt at blive rullet i søvn, andre klager over mange uvante afbrydelser af søvnen. Lige så typisk er det, at rejsende sover meget bedre på hjemturen.⁷



Ombord i en svensk liggvogn nord for polarcirklen. Udsigten fra kupéerne er på denne lyse sommeraften værd at se frem til, inden man skal krybe til køjs (foto: forfatteren, 9/9 2024).



I de ældre liggvogne skal man selv klappe sengene op, så midterkøjen forvandles fra ryglæn til seng. Det kræver ofte lidt hånddelag at følge instruktionen, men det plejer at gå godt! (foto: forfatteren, 25/5 2025).

Typiske oplevelser i nattoget

De fleste rejsende oplever den første nat (ved udrejsen) i nattoget som noget forstyrret. Man ligger og lytter til og føler togets uvante bevægelser. Det giver en afbrudt søvn, hvor man vender og drejer sig mere end hjemme i sin egen seng. Dette førstehåndsindtryk er dog lidt uretfærdigt, for enhver første nat væk fra egen seng og på rejse er altid lidt bøvellet, hvor spændingen ved rejsen er helt frisk, og nye indtryk optager sindet. Mange giver udtryk for, at de bliver lullet i søvn, og tværtimod vågner, når toget står stille om natten ved et længere ophold på en station eller på et sidespor.

Det faktum, at nogle skal kravle op og ned ad en stige og typisk låse sig ud og ind ad døren til sidegangen for at komme på toiletet i nattens løb, giver også nervøsitet. De nye østrigske liggvogne har f.eks. lamper i kupéerne, der viser om de to toiletter i vognen er optaget.



Stigerne i liggvognene kan være lidt skarpe for de sarte fødder. Men i komfort-liggvognen hos NightJet er trinene brede og rare (foto: forfatteren, 6/5 2025).



Sidegangen kan være et hyggeligt sted at mødes. Her med velkomstdrinks i NightJet på vej til Hamborg (foto: forfatteren, 15/8 2025).



De nye sovevogne hos NightJet er forsynet med store vinduer, så man kan nyde udsigterne om aftenen og om morgenen (foto: forfatteren, 25/5 2025).



Normalt serveres der morgenmad i kupéen. Hos østrigske NightJet er morgenmaden i sovevognen (på foto) selvvalgt og rigelig. I ligge-vognen noget mere simpel (foto: forfatteren, 26/5 2025).

Rejser man også hjem med nattoget, så er hjemrejsens oplevelse som regel meget bedre. Her er sindet mere i ro, og man kender til procedurerne. De fleste bedømmer oplevelsen i nattoget som god.⁸ Forskellen mellem liggevogn og sovevogn er – også med nye typer vogne – mindre end i 70'ernes Inter-railtog.

Til de fleste overnatninger i nattoget hører også morgenmaden. I Norden er morgenmad typisk ikke inklusive, men sydpå skal man forvente morgenmad med tilhørende varme drikke. Østrigske NightJet serverer en simpel morgenmad til passagerer i liggevognene, mens passagerer i sovevogn-

nene om aftenen kan vælge seks komponenter fra et menukort, og næste morgen få den morgenmad, man har bestilt. Skal man tidligt ud af toget, vil personalet levere en pose med morgenmad og et papkrus med kaffe/te lige før man skal ud.

Udsigten fra toget aften og morgen er typisk noget som passagererne sætter pris på.⁹ De klassiske sovevogne som i Sverige, Norge og sydpå har ganske små vinduer, både i kupéerne og ude i sidegangen. Det er ærgerligt. For der er bedre udsigt fra liggevognene. Det har østrigske NightJet rådet bod på med deres nye sovevogne, hvor udsigten fra kupéerne er endog særdeles god.



Sovevognskupéen er taget i besiddelse, og naboerne kommer forbi til godnatdrik, som er inklusive i prisen (foto: forfatteren, 8/8 2024)

Er der en revival af nattoget i gang?

Mange forledes til at tro, at der med øget klimabevidsthed er kommet nyt gang i nattoget. Mange danskere har nok opdaget, at der nu igen kører (svenske) nattoget gennem landet, hvoraf et par stykker faktisk stopper på fornuftige tider i Danmark. Men trods disse tog, så ser billedet i Europa ikke bedre ud, end da vi omkring 2016 fik tegnet et meget dystert billede, da de tyske baner DB (med deres CityNightLine nattoget) trak sig ud af nattogsmarkedet.

Der er flere grunde til at markedet for nattoget er svært. På den korte bane er der mangel på vogne af passende kvalitet. De rejsende vil ikke finde sig i for gamle vogne uden god aircondition og med rystende og skramlende vognkasser. Og selvom der bygges nye vogne til f.eks. de østrigske baner, til Norge, Sverige, Italien og Frankrig, så er der bestilt alt for få vogne til at få udbygget nettet af nattoget. De nye vogne erstatter i første række meget gamle vogne, der skal pensioneres.

Der er et marked for fornyede vogne. Med introduktion af højhastighedstog og nye generationer af togsæt er udmærkede

passagervogne kommet til salg og ombygges i Østeuropa i vid udstrækning til sove- og liggevogne. Men det er ikke nok, og disse renoverede vogne har en tendens til at blive på det østeuropæiske marked. Mange start-up-virksomheder arbejder på design, hvor pladsen i jernbanevogne udnyttes så optimalt som muligt, så søvnen kan blive god og antallet af passagerer højt. Se nedenfor.

Alligevel kører der nattog mange steder i Europa. De kan dog være svære at finde i køreplanerne.¹⁰ Mange kører indenrigs som i England, Sverige, Norge, Finland, Frankrig, Italien, Polen, Slovakiet, Rumænien og Bulgarien. I disse lande er der lange afstande, langsomme togforbindelser og regioner, der er mindre udstyret med veje og luftfart. Hvad det kniber med, er de internationale nattog, som for alvor vil kunne knytte Europa sammen på skinnerne.

Private operatører og gamle statsbaner

Med EU's fire jernbanepakker er alle operatører i princippet private.¹¹ Men i praksis er der stor forskel på "ægte" private operatører som Snälltåget, der i sæsonen kører nattog fra Stockholm-København til Berlin og i højsæsonen ski- og ferietog mellem Malmö og Østrig, og til operatører som de østrigske baner ÖBB, der har statslige penge i ryggen til at investere i nyt materiel.

Det forekommer oplagt at reformere tilskudsordningerne i EU, så det bliver lettere at finde sammen mellem landene og udbyde ruter, som anses som vigtige for borgerne, og se hvad det vil koste i tilskud at køre nye nattog på kontrakt. Måske koster det ikke ret meget, men i en startperiode på måske 4-5 år er mange nye ruter næppe rentable uden tilskud. Kontrakterne skal naturligvis også indeholde kontrakter på det rullende materiel, så det ikke er urimeligt svært for mindre, private operatører at byde på og vinde kontrakter.

Debatten for og imod private operatører bør for længst være passé, og stor ildhu om for/imod private operatører vil uden tvivl kun bremse fremgangen for jernbaner i Europa.

At nattogene stadig lader vente på sig, hænger naturligvis sammen med økonomi. Alt mens flyrejserne er næsten ubeskattede, er togrejser beskattet, omend i varierende omfang. Skal nattogene ud at rulle for alvor, må transportministrene, operatørerne og EU-systemet trække i arbejdstøjet.¹²

EU kan ikke, som det er skruet sammen nu, selv etablere et "tværopæisk netværk af tog". For at fremme at landene går i gang, så kunne EU udpege en række vigtige ruter, som kan opnå et EU-klimatilskud, hvis der tværnationalt kan tegnes kontrakter om tog, der kører hele året og med alle service-klasser. EU kunne f.eks. lokke med 50% af tilskuddet. Det vil ikke betyde vanskelige omorganiseringer, men baserer sig på de strukturer i EU, der allerede findes.¹³

Klimagevinster ved nattog

Vi er vant til, at den grønne omstilling skal hjælpes i gang. Hvordan kom det danske vindmølleeventyr på vingerne? Hvordan bliver alternative brændstoffer til luftfarten tilvejebragt? Med støtteordninger og prispolitik, indtil produktionen modnes, så den kan stå på egne ben i en ny verden, hvor klimaskadevirkninger afspejler sig i afgifterne.

For at støtte skal lægges, hvor det giver god mening, må støtten naturligvis retfærdiggøres. Det blev i en rapport i 2022 begrundet, at op til 3% af hele EU's drivhusgasudledning kunne spares væk ved at indføre nattog der, hvor de kan køre den dag i dag og erstatte flyvning på samme ruter.¹⁴

Ser man på behovet for tilskud, behøver det ikke at være så stort. Hver passager, der vælger toget på en tur på 1.000 km hver vej, sparer klimaet for over 500 kg CO₂e,¹⁵ og rejsende skal jo ikke af den grund have stillet turen gratis til rådighed.



Der er sidehøjde men ikke ståhøjde i de små enkeltrum, Mini-cabins, hos NightJet. Det er private rum, og man sover aldeles udmærket (foto: forfatteren, 16/5 2024).

Med de CO₂-afgifter, som er gældende andre steder i industrien, er der rigtig meget plads til tilskud til internationale nattog. Som et nationalt initiativ – men helst som et europæisk initiativ.

De europæiske nattog burde ud fra en rationel betragtning køre en lysende morgenrøde i møde.

Kreative designs af nye eller renoverede vogne til nattog

Dagtog udstyres med dobbeltdækkervogne (også det franske TGV) og kan medføre rigtig mange passagerer og dermed give en økonomisk fordelagtig transport for såvel operatør som passagerer.

Presset på skinnernes kapacitet og forretningen er nok kommet for at blive. Det siger sig selv, at der kan komme en bedre



Normalt har det været forbeholdt rejsende i de mest luksuriøse nattog at tage et brusebad. Men ofte er der brusekabiner til deling i sovevognen eller som her eget brusebad inde i toiletkabinen hos NightJet (foto: forfatteren, 13/5 2024).

forretning med nattog, hvis der kan lægges flest muligt passagerer i seng i hver vogn.

Når det er sagt, så trækker nattog passagerernes villighed til at betale for komfort ved overnatningen (alternativet er en hotelovernatning) i den anden retning. Derfor tegner der sig ikke et entydigt billede, når vi ser nye vogne blive designet.

Af nyere sovevogne i Europa skal man ikke glemme de russiske baner, der til udbruddet af den åbne krig i Ukraine kørte togløb fra hhv. Paris og Nice til Moskva med fine nye vogne fra Siemens. Her videreførte De russiske Jernbaner, RZD, traditionen fra de lange jernbanestrækninger i Rusland med kupéer til fire personer, der var helt ensartede og kunne købes til benyttelse af kun to personer.¹⁶ Kupéerne var bekvemme og modellen kan ikke udelukkes at finde bredere anvendelse i Europa.

I Italien,¹⁷ Finland¹⁸ og Østrig¹⁹ ses nye kupéer med mere komfort og plads (til en eller to) med eget bad og toilet. Billetsalget tyder på, at de har set rigtigt. NightJet fra Østrig benytter sig af vognsæt af 200 meter med syv vogne med alle tre komfortkategorier. For 200 meter af dette nattog er der plads til 260 passagerer. To vognsæt kan køre sammen og passer til perronnernes længde på de større banegårde.

I et nyligt studie har østrigske Harald Buschbacher præsenteret en række kendte designs for vogne, der viser hvordan man kan proppe flere senge ind i vognene.²⁰ Flere designs kan få plads til hele 370 passagerer på 200 meters vogne.

Det fremføres typisk, at vogne til nattog er ufleksible, fordi de kun kan bruges en gang i døgnet, nemlig om natten, og ikke også kan bruges i dagtimerne. Argumentet er dog noget uholdbart, for hvis nattoget kører hver nat, og toget fra start til slut kører mere end 12 timer (plus service), så kan toget alligevel ikke gennemføre to løb i døgnet.

Det er helt sikkert, at nattogvogne pr. passager er dyrere i indkøb og drift end vogne i dagtog. Men til gengæld kan prisen pr. passager sættes højere, og vognene kan køre i rigtig mange år. I Skandinavien opleves vogne i brug, der er fremstillet i 1950'erne, og de er stadig bekvemme.

Undtagelser findes naturligvis. I Norge er der nogle typiske nattog vognløb på under otte timer, hvor det vil være muligt at bruge togstammen to gange i døgnet, hvis sovepladserne kan konverteres til siddepladser. Derfor har Norske Tåg indkøbt togsæt fra Stadler, som indsættes om et par år, som netop kan dette.²¹

En anden undtagelse er for operatører, der kun kører nattog nogle måneder af året, men som kan få en forretning ud af at bruge vognene i dagtog på andre tidspunkter. Det gælder f.eks. Snälltåget, som har liggevogne, hvor kupéerne også kan sælges som seks sæder i dagtog.



Der er læselamper ved alle senge. Det giver altid en ekstra overgang mellem afrejsen og nattesøvnen. Her i en liggevogn bygget i 1970'erne i brug hos CityNightLine i 2011. Disse vogne kører i dag i bedste velgående hos bl.a. svenske Snälltåget (foto: forfatteren, 2011).

Noter

1. Udtalelse i tv-programmet Unter den Linden, Poenix, Mehdorns Geständnis: Lange Bahnfahrten sind eine Tortur, Der Spiegel, Reise. 21/10 2002, <https://www.spiegel.de/reise/aktuell/mehdorns-gestaendnis-lange-bahnfahrten-sind-eine-tortur-a-219160.html>.
2. Rekordmange på strækningen Paris-Berlin i 2024 (156 mio), Le Monde, 20/12 2024, https://www.lemonde.fr/en/europe/article/2024/12/20/berlin-paris-high-speed-rail-route-symbolizes-europe-s-thirst-for-train-travel_6736284_143.html; Generel vækst i jernbepassagertal på 5,8% i 2024, Eurostat, 31/10 2025, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1> ; Rekord i antal nattogsrejsende i Frankrig 2024 (over 1 mio.). Nattogene var i gennemsnit 76% belagt, Euronews 30/5 2025, <https://www.euronews.com/travel/2025/05/30/france-saw-record-night-train-passengers-in-2024-but-can-it-keep-up-with-booming-demand>.
3. Letteste sted at orientere sig om aktuelle vognløb i Europa er enten udlandstog.dk eller bahn.de.
4. TransEuropExpress 2.0: større klimabevidsthed, kortere rejsetid med højhastighed, direkte forbindelser mellem byer på hovedlinjer, https://www.bmv.de/SharedDocs/EN/Documents/E/concept-tee-2-0.pdf?__blob=publicationFile.
5. https://www.era.europa.eu/system/files/2024-05/ERA_modal_shift_report_20240502.pdf?t=1749110561.
6. Se indretningen af de nye østrigske nattog her: <https://udlandstog.dk/guide-til-ny-nightjet/>.
7. Forfatterens erfaring fra mange nattogrejser som rejseleder.
8. Samme.
9. Samme.
10. <https://back-on-track.eu/night-train-map/>.
11. De fire pakker var samlinger af direktiver fra EU, som blev vedtaget i de første årtier af det nye årtusind. Den første jernbanepakke medførte opsplitning af infrastrukturejer og operatør, den anden handlede om interoperabilitet og privatisering af godstransport. Den tredje pakke handlede om certificeringer og krav til uddannelser, og den fjerde jernbanepakke medførte obligatorisk udbud af persontrafikken og fri kommerciel konkurrence. Det gav ret til at operere på tværs af Europa. Den sidste pakke blev implementeret i 2020.
12. Den hollandske analytiker Joost Boudewijns redegør for, hvorfor samarbejde er en nødvendighed for at revitalisere nattog i Europa, www.linkedin.com/pulse/from-romance-routine-how-night-train-can-play-role-again-boudewijns-xamre/.
13. Der er i april 2025 kommet et konkret forslag fra lobby-gruppen og aktivisterne i Back-on-Track.eu, <https://back-on-track.eu/wp-content/uploads/2025/06/Proposal-to-EU-initiated-night-trains-initiatives-2035.pdf>.
14. <https://back-on-track.eu/the-global-warming-reduction-potential-of-night-trains/>.
15. Forskellen på nattog og flyvning per passagerkilometer er ca. 14 gram og 300 gram.
16. Rossiyskie Zheleznye Dorogi, De russiske Jernbaner, etableret 2003. Arvtager i Rusland efter SZD – De Sovjettiske Jernbaner.
17. <https://back-on-track.eu/ic-notte-starts-to-renew-its-fleet/>.
18. <https://www.vr.fi/en/news/2023/01/18/a-cabin-like-a-hotel-room-we-are-procuring-new-cars-for-night-trains>.
19. <https://udlandstog.dk/guide-til-ny-nightjet/>.
20. <https://www.schig.com/more-than-a-night-train>.
21. <https://www.norsketog.no/en/news/stadler-skal-levere-norges-nye-fjerntog>.

Tysk liggevogn i sydgående CityNightLine-nattog fra København til det sydlige udland under et ophold på Padborg station en aften i april 2013 (foto: Lars Bjarke Christensen, DJM).

