

*Paris-Skandinavien-Express og Nord-West-Express på vej til København over Storstrømsbroen i 1961. Toget førte direkte vogne mellem Paris og Stockholm, Paris og København, Aachen og København og fra Hoek van Holland (foto: ukendt, Københavns Foto-service/DJM).*





Kortet viser den fulde udstrækning af sovevognsruter igennem Danmark. Ikke alle var blevet benyttet gennem hele perioden. Med rødt vises jernbanefærgesoverfarter, og med rød tekst er angivet i hvilken periode, der blev overført sovevogne (kort: forfatteren).

# Nattog

## - et historisk rids

Af René Schrøder Christensen

### Resumé

I det følgende gennemgås historien om nattog og sovevogne i Danmark fra 1800-tallet til i dag. Nattog blev muligt gennem udbygningen af jernbanenettet og internationale forbindelser, og fra omkring år 1900 voksede trafikken med direkte ruter til Europa. Sovevogne udviklede sig fra luksus for de få til et bredere tilbud med flere klasser og liggevogne.

Efter en storhedstid i midten af 1900-tallet begyndte omfanget af nattogsrejser at gå tilbage fra 1970'erne på grund af konkurrence fra fly, biler og hurtigere tog. Infrastruktur som broer og tunneler forkortede rejseløbet og reducerede behovet for overnatning i tog. I 2014 ophørte nattog i Danmark for en stund. I de senere år er nattog dog vendt tilbage som internationale forbindelser, bl.a. mellem Sverige og Tyskland, og der er igen interesse for denne rejseform, bl.a. af klimahensyn og ønske om komfort.

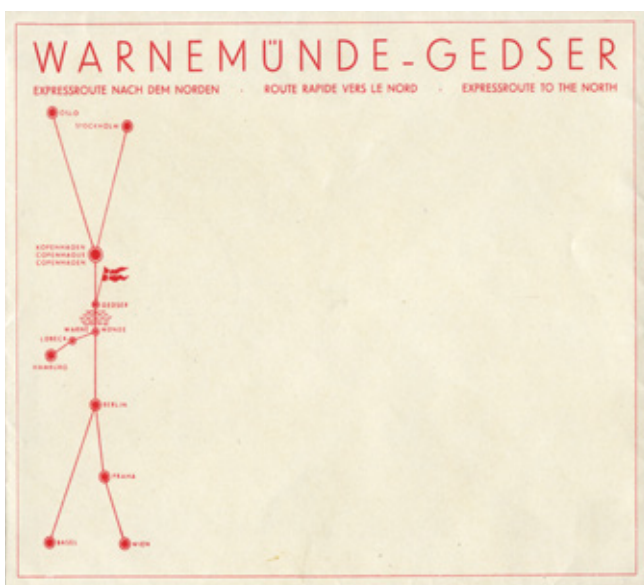
I 2026 fejrer Det internationale Sovevognsselskab (CIWL: Compagnie Internationale des Wagons-Lits) officielt 150 året for selskabets etablering, omend det var med afsæt i en lidt ældre virksomhed.<sup>1</sup> Relationen til Danmark er ikke lige så langvarig – men det at rejse med sovevogn i og ud af landet har været muligt næsten lige så længe – og for alvor i mere end 120 år.

Nattogene er efter fravær i en kortere årrække tilbage på de danske skinner i første omgang som transitforbindelse mellem Stockholm og Berlin med Snälltåget siden 2021 og fra 2022 med svenske Statens Järnvägar (SJ).<sup>2</sup> En vigtig del af den danske jernbanehistorie er koblingen til det internationale netværk med muligheden for direkte forbindelser til udlandet både som dag- og nattog. Her beskæftiger vi os primært med passagerernes mulighed for at gå til ro i direkte forbindelser.<sup>3</sup> I den følgende artikel peger Poul Kattler på, hvilke bekvemmeligheder sovevogne i dag rummer og på fordelene ved at vælge nattog, men først gives et kort historisk rids af sovevognstrafikken i Danmark.

Inden nattogstrafikken i Danmark for en stund blev afviklet i 2014 lå der en lang historie bag med flere forsøg på at levere tog med sovefaciliteter og forplejningsmuligheder. Fra begyndelsen var der tale om ganske få luksuriøse førsteklassevogne, men efterhånden blev der indført alle klasser i togene – og en række destinationer i europæiske lande blev mulige

at nå med direkte tog med sovepladser. Langvarige togrejser blev mere attraktive, hvis antallet af omstigninger blev reduceret, og det blev muligt at sove turen væk. Strækningernes længde og togenes hastighed er afgørende, og i takt med bedre forbindelser og større fart kunne man komme længere væk til udenlandske destinationer. Og omvendt forsvandt grundlaget for indenrigs sovevognstrafik, da Storebæltsforbindelsen reducerede togturen på tværs af landet til bare 4-5 timer.

Den danske jernbane var fra begyndelsen tænkt som både et nationalt net og som forbindelse til udlandet. Den første jernbanestrækning i det danske monarki blev anlagt syd for grænsen i 1844 – mellem Kiel og Altona. Tre år senere kunne man komme med tog mellem København og Roskilde, men først i slutningen af 1870'erne var der tale om et egentligt jernbanenet, der forbandt Danmark internt såvel som med det sydlige udland. Jernbanestrækningerne blev orienteret mod Tyskland, Sverige/Norge og England med dampskibsforbindelser fra havnene i Korsør, Helsingør, København, Gedser og Esbjerg og via Jylland.<sup>4</sup> Jernbaneforbindelsen mod syd på den jyske halvø var etableret med strækningen mellem Flensborg og Vojens i 1864 og videre til Vamdrup i 1866. Strækningerne ved Hamburg hørte nu ikke længere til det danske monarki, og grænsen blev flyttet mod nord som resultat af krigen mod Preussen og Østrig i 1864, hvorefter grænsestationen lå i Vamdrup frem til Genforeningen i 1920.<sup>5</sup>



Ruten mellem Skandinavien og Tyskland, Schweiz og Østrig via Gedser-Warnemünde-overfarten på reklame-brevpapir ca. 1935 (ekstern samling, Kurt Jeppesen, DJM).

Forbindelserne over bæltet og sundet via jernbanefærger åbnede i 1872 (Lillebælt), 1882 (Oddesund), 1883 (Storebælt) og 1884 (Masnedesund), mens der allerede i 1879 var etableret en jernbanesvingbro over Limfjorden. Fra 1892 var der jernbanefærgeforbindelse til Hälsingborg i Sverige (almindelig dampfærge fra 1874) og fra 1895 til Malmö. De danske jernbanestrækninger var nu en del af et europæisk netværk. Dette netværk blev udbygget kort efter århundredeskiftet med statsbanernes jernbanefærgerute fra Gedser til Tyskland i 1903.<sup>6</sup> Der var allerede fra 1880'erne dampfærge mellem



To tyske sovevogne fra Mitropa under ophold på Belvedere i København ca. 1935 (foto: ukendt, Københavns Foto-service/DJM).

Gedser og Warnemünde, og begge byer var knyttet til de respektive landes jernbaner fra 1886, men der var ikke jernbanespor på færgen før 1903. Forudsætningerne for gennemgående vogne – herunder sovevogne – var således etableret indenrigs i 1880'erne og til udlandet omkring århundredeskiftet. Færgeforbindelsen mod syd gik via Gedser til Warnemünde samt i en kortere periode til vesttyske Großenbrode (1951-63) frem til etableringen af en ny hovedrute – den såkaldte Fugleflugtslinje over Rødbyhavn fra 1963.<sup>7</sup> Imidlertid udgjorde jernbanefærgernes begrænsede kapacitet en flaskehals, og overførsel af godsvogne var prioriteret.

De faste forbindelser over Lillebælt i 1935 og Storstrømmen i 1937 styrkede netværket og forbindelserne til og fra hovedstaden ved at afkorte rejsetiden. Det gjaldt også forbindelsen til Frederikshavn med åbningen af en ny bro over Limfjorden såvel som Oddesundbroen – begge i 1938. Fra Frederikshavn var der færgeforbindelse til Sverige – omend aldrig med persontogvogne. Den nyere tids broer og tunneler over Storebælt og Øresund fik også stor betydning for udlandstrafikken med tog. De var med til at aflive nattogstrafikken, da tunnelgodkendelse af sovevogne blev en barriere, ligesom en kommende Femern Bælt-forbindelse givetvis vil få betydning for jernbanerejserne mellem Sverige, Danmark og Tyskland. Jernbanefærgerne til Sverige ophørte i 2008, og fænomenet blev historie i december 2019, da den sidste jernbanefærge sejlede mellem Rødbyhavn og Puttgarden.<sup>9</sup> Herefter er togforbindelserne til udlandet kun via faste forbindelser.

### Internationale nattogsselskaber

De første vogne med vandrette sovepladser dukkede op i England og USA i slutningen af 1830'erne, men det kommercielle gennembrud fandt først sted med luksussovevogne konstrueret af G.M. Pullmann. Den første af disse vogne så dagens lys i 1864 og kom i drift året efter,<sup>10</sup> og typen såvel som forretningsmodellen, hvor selskabet ejede og drev sovevogne og senere restaurantvogne, blev vidt udbredt. Det var også Pullmann-vogne, der dannede inspiration for den europæiske pendant – belgiske G. Nagelmachers internationale sovevognsselskab (CIWL), der kom i drift i 1870'erne. Fra begyndelsen blev der leveret nattog i Preussen, Østrig, Belgien, Rumænien og Frankrig, og geografien blev udvidet i 1880'erne, ligesom der blev indsat spisevogne.<sup>11</sup> I 1886 kom den første sovevognsrute gennem Danmark, og rutenettet voksede i Europa i årene op mod århundredeskiftet – også i Danmarks umiddelbare nabolande. I flere lande blev sovevognsdriften statslig – bl.a. i Preussen og Sverige, men i Danmark fik CIWL hurtigt fodfæste, og fik monopol fra 1907 og i første omgang 15 år frem.<sup>12</sup>

Begge verdenskrige medvirkede til forandringer i sovevognstrafikken. Første verdenskrigs opdeling af Europa med Østrig-Ungarn og Tyskland på den ene side og Storbritannien, Fran-

krig og Rusland på den anden side afstedkom etableringen af tyske/østrig-ungarske Mitropa (Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen Aktiengesellschaft) i 1916 som konkurrent til CIWL. Efter krigen betjente Mitropa de fleste ruter i Tyskland og Østrig, Nederlandene og Schweiz og efter overenskomst med CIWL fra 1925 trafikken mellem Skandinavien og Tyskland – dog undtaget transitruter til Sydeuropa, der betjentes af CIWL.

Opdelingen af Europa i Øst og Vest efter 2. verdenskrig afspejlede sig også i sovevognsdriften. CIWL genoptog de internationale togtruter gennem Tyskland, men hovedparten af ruterne i Østeuropa forsvandt i slutningen af 1940'erne. I 1949 blev sove- og spisevognsruterne indenrigs i Vesttyskland overtaget af DSG (Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-gesellschaft) – Mitropas arvtager i vest. Mitropa fortsatte som statsligt selskab i DDR.<sup>13</sup> De sovjetiske statsbaner (SZD) blev også sovevognsaktør med ruter til Vesteuropa.

Sovevognsselskaberne CIWL og DSG havde efterhånden nedslidt materiel, og i 1971 blev der etableret et samarbejde mellem de europæiske statsbaner om drift af sovevogne på tværs af grænser i form af den internationale sovevognspool (TEN: Trans Euro Nat). De statslige jernbaneselskaber puljede således deres sovevogne og drev dem overalt på det fælles net. Mange af CIWL's og DSG's vogne indgik i puljen. Nattogene blev fortsat betjent af CIWL og DSG, og TEN eksisterede frem til 1995.<sup>14</sup> Herefter tog andre selskaber over, som resultat af den europæiske liberalisering. Efter Tysklands genforening i 1990 blev Mitropa atter samlet i 1994, da østtyske Reichsbahn og vesttyske Bundesbahn blev samlet som Deutsche Bahn (DB). DB etablerede i samarbejde med Østrigs og Schweiz's statslige baner et nyt sovevognsselskab, CityNightLine i 1995, som eksisterede frem til 2016. CIWL har stadig catering-aktiviteter på tog flere steder i Europa.

### Internationale sovevognsselskaber i Danmark

I Danmark udløb CIWL's monopol i 1923 og DSB indgik da kontrakt med Mitropa om sovevognstrafik til Tyskland – fra begyndelsen via Gedser til Berlin og Hamburg.<sup>15</sup> Ruterne var i drift til 2. verdenskrig. I 1930'erne blev yderligere et Mitropa-tog indsat mellem Frederikshavn og Hamburg, samt på ruten Helsingør-København-Fredericia-Hamburg. CIWL drev fortsat de indenrigs sovevogne i Danmark og fra 1923 også spisevogne. I 1948 fik CIWL atter eneret på sovevognsdrift i Danmark i 25 år. Mangel på kunder betød, at CIWL i 1956 skruede ned for luksus og nedlagde den tidligere 1. kl., 2. kl. blev omlagt til en ny 1. kl. og 3. kl. tilsvarende til 2. kl. – og prisen kunne således nedsættes. Selskabets storhedstid var i 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne, med mange ruter og afgang. CIWL fornyede ikke monopoliet på sove- og spisevogne i dansk international trafik i 1963.<sup>16</sup> Samme år kunne Mitropa derfor have gennemgående tog,



Sovevogne havde forskellige niveauer af luksus afhængig af, om der var tale om 1., 2. eller 3. klasse. Sovekupéerne tilbød ud over opredt soveplads også mulighed for toilette m. vaskerum. Toiletter var delte – ofte mellem to kupéer. Komforten varierede med klasserne – og med antal passagerer pr. kupé (1-3), men fælles var den høje håndværksmæssige kvalitet og detaljegrad samt materialevalg. 1. klasse (Single) i CIWL-sovevogn, 1955 (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).



Forplejning på de første Wagons-Lits tog i Danmark. En ekspeditrice fra Hovedbanegårdens frugt- og konfekturkiosk overrækker en rejsekurv til en mand i en sovevogn i eksprestotet til Berlin, ca. 1911. Fra 1923 drev CIWL spisevogne på danske strækninger (foto: ukendt, affotografering: L.P. Elfelt, Ekstern samling, Det Kongelige Bibliotek, DJM).



*Sovevogne var indrettet, så de kunne omstilles fra dagtilstand med sæder, til nattilstand med senge. I begyndelsen var der i 1. kl. kupéer opredt til to og i 2.kl. til fire passagerer i toget mellem Ålborg og København. Prisen for 2. kl. svarede til en hotelovernatning. Grundelementet var en halvkupé, der kunne slås sammen med nabohalvkupéen, og sidegang, hvor konduktøren havde ophold. Interiør af DSB-sovevogn i 1904. Sidegangen samt sovekupéen i dag- henholdsvis nattilstand (foto: Scandia fabriksfoto, DJM).<sup>18</sup>*

og der var atter efter 24 år direkte forbindelse København-Berlin, ligesom DSG overtog de tyske ruter fra Danmark. Der blev sideløbende med sovevogne for alvor indført liggevogne – som var blevet introduceret i 1950'erne.<sup>17</sup> CIWL's sovevognsdrift i Danmark ophørte endeligt i 1971, og DSB tilsluttede sig den internationale sovevognspulje TEN.

### **Nattog i Danmark**

Indførelsen af nattog i Danmark havde en lidt tøvende start. De første blev indsat på de jysk-fynske strækninger mellem Randers og Altona i 1886. Der var i de preussiske byggede vogne 7-14 sovepladser, men der var ikke tale om egentlige sovevogne, da der ikke var opredning. Sovepladserne på 1. og 2. kl., blev etableret ved, at to sæder over for hinanden kunne trækkes sammen. Der var ringe succes med dette tiltag, og det blev allerede indstillet i slutningen af det følgende år.<sup>20</sup> Den internationale sovevognstrafik fra Danmark blev for alvor etableret omkring århundredeskiftet. Først i 1898 med forbindelsen til Sverige fra København via Hålsingborg til Göteborg. Ruten blev nogle år senere forlænget til Oslo.<sup>21</sup> Dernæst kom ruterne fra København til Tyskland i 1903: til Berlin via den nye jernbanefærgeoverfart Gedser-Warnemünde og til Hamburg via Fyn og over den daværende dansk-tyske grænse i Vamdrup.<sup>22</sup> Hovedruten mod syd frem til 2. verdenskrig var via Gedser-Warnemünde. I 1904 blev de første egentlige indenrigsnattog sat i drift af DSB mellem København og Aalborg og mellem Esbjerg og København (kun i østgående retning).<sup>23</sup> Tre år senere blev der tilføjet en jysk rute fra Frederikshavn til Hamburg.

Sovevognsruterne til udlandet var således hovedsagelig med forbindelse til København, og herfra løb gennem tiden to ruter mod nord: fra København eller via Helsingør over Øresund, og tre ruter mod syd: over bælteerne, Fyn og Jylland eller over Storstrømmen og henholdsvis Falster eller Lolland samt Femernbælt. Hertil kom ruten fra det nordlige



Jylland direkte mod syd. I begyndelsen var de sydlige destinationer Berlin og Hamburg. Et forsøg med en supplerende luksusrute til Berlin, *Danmark Expressen*, viste sig dog ikke at have et publikum, hvorfor den sløjfedes i 1909 efter bare to år – angiveligt pga. prisen, der var mere end en månedsløn for en almindelig arbejder for den 10-11 timer lange tur.<sup>24</sup> Forbindelsen mod nord styrkedes i 1911 med direkte sovevognsforbindelse over Malmö til Stockholm og Kristiania/Oslo.<sup>25</sup> De indenlandske sovevognsruter var alle forbindelser mellem København og jyske byer, og i 1908 blev ruten København-Ålborg forlænget til Frederikshavn – dog kun for et par år, før det blev sløjfet igen. Samme år blev en direkte rute København-Randers tilføjet. Også ruten fra Esbjerg blev kortvarigt forsøgt udvidet til Struer i 1910, omend med lille succes pga. manglende kundegrundlag. Den vendte senere tilbage.

Verdenskrigen medførte et ophold i trafikken mod syd og nord, men der var stadig indenrigssovevognstrafik frem til 1915 (til Ålborg).<sup>26</sup> Forbindelsen mellem Nyborg og Ålborg genetableret i 1917. Togene mod Hamburg og Berlin kørte igen efter krigen i 1918 – med nattog fra 1922 men først permanent via både Padborg og Gedser fra 1925.<sup>27</sup> Nattogene til Sverige og Norge blev genetableret i 1921.<sup>28</sup> Genforeningen i 1920 rykkede grænsen fra Vamdrup mod syd til Padborg, og året efter blev der indsat sovevogn mellem København og Tinglev og siden til Padborg – en forbindelse, der eksisterede frem til 1937. Ruten fra Randers mod syd blev genoptaget i 1923. I mellemkrigsårene var især ruten fra Esbjerg, der atter fungerede fra 1919, meget anvendt, og der måtte ofte indsættes dubleringstog.<sup>29</sup>

3. kl. blev for første gang indsat i sovevognstrafikken mellem Randers og København i 1923, og samme år, blev der for første gang indsat spisevogne i Danmark. De var drevet af CIWL, som stod for denne del af togdriften i Danmark frem til 1973, da DSB overtog togkioskdriften.

Fra 1930 blev der atter kørt nattog mellem Frederikshavn og Hamburg. Indtil begyndelsen af 1930'erne medførte alle togrejser mod syd omstigning i Hamburg eller Berlin,<sup>30</sup> men i 1932 kom den første direkte sovevognsrute til Paris – en dyr tur på 27 timer, hvilket medførte, at den hurtigt blev sløjfet igen. Den blev dog genoptaget allerede i 1935 – efter åbningen af Lillebæltsbroen, hvilket havde forkortet rejsetiden med to timer. Broen og de nye lyntog gjorde samtidig behovet for indenrigs sovevogne mindre, da turen mellem Ålborg og København nu var reduceret fra ca. 10 til 6 ½ time. Der blev således bedre basis for dagtog, og de indenrigs nattogsruter blev frem mod krigen indskrænket til to: mellem København og Ålborg hhv. Esbjerg. Storstrømsbroen fik i 1937 tilsvarende tidsreducerende effekt på ruten sydpå via Gedser, og det medførte desuden, at den første spisevogn øst for Storebælt blev indsat, da spisepausen på færgen mellem Masnedø og Orehoved nu var forsvundet.<sup>31</sup>



Selv 3. kl. kupéer, der blev indført i 1923, var mahognibeklædte med slebne spejle og damaskgardiner. Her ses en opredt 3. kl. kupé med tre sovepladser i en CIWL-sovevogn, Danmark 1926 (foto: ukendt, DJM).<sup>19</sup>



På nattog var der foruden DSB's lokomotiv og togførerpersonale også fire CIWL-ansatte (en overordnet, en sovevognskonduktør pr. vogn samt en pakmester). Med indførelsen af spisevogne fra 1923 øgedes bemanningen med yderligere fire (kok, køkkenhjælper, overtjener og tjener). Togene var således mandskabsmæssigt dyre i drift. CIWL-spisevogn fra Århus mod Fredericia 1935 (foto: Olga Svendsen, Skanderborg, DJM).



CIWL-sovevogne i Nord-Express rangeres om bord på motorfærgen Sjælland i Korsør til overfarten over Storebælt i september 1949 (foto: ukendt, 1/9 1949, Københavns Foto-Service, DJM).



Stor aktivitet på Københavns Hovedbanegård. Skandinavien-Italien-Express afventer afgang kl. 10 fra spor 5, i 1958. Tidligere samme dag var nattoget fra Oslo ankommet ved samme perron og fra spor 6 var Nord-Express afgået mod Paris og Oostende via Nyborg (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).

Før 2. verdenskrig kørte der 6-7 daglige passagertog over Padborg til Hamburg, med omtrent 50.000 passagerer årligt – og der var kun én gennemgående sovevogn i døgnet til Paris. Over Gedser rejste der årligt 80.000 passagerer, og der var dagligt nattoget til Hamburg og Berlin.<sup>32</sup> Krigen satte dog atter en prop i sovevognssystemet. Overførslen af vogne over Storebælt og samtlige sovevognsruter standsede i januar 1940.<sup>33</sup>

### Efterkrigstiden

Efter krigen kom nattogsforbindelserne langsomt i gang igen – og efterhånden voksede antallet af destinationer, som det var muligt at nå med direkte nattoget. Hertil kom dagtog gennem Danmark, som havde forbindelser til nattoget videre ud i Europa. Først blev de skandinaviske forbindelser genetableret og fra oktober 1945 var der atter sovevognsforbindelse fra København til Oslo via Helsingborg og til Stockholm via Malmö. Fra maj året efter kom der igen forbindelse fra København sydpå til Paris i *Nord-Express* fra Stockholm.<sup>34</sup> I sommeren 1946 kunne man fra København rejse med sovevogn til Paris (dagligt) såvel som til de belgiske byer Oostende (dagligt), hvorfra der var færgeforbindelse til England, og Basel (3 gange ugentligt). Der var tillige to ugentlige afgange til Amsterdam. Sovevogne var 2. kl., og der kom nu spisevogn mellem Nyborg og Hamburg. I juni samme år blev der atter indsat indenrigs sovevogne mellem København og Ålborg hhv. Esbjerg – hvilket fortsatte op i 1960'erne. Sovevognene var de eneste passagervogne, der førtes over Storebælt frem til 1959.<sup>35</sup>

Den nye opdeling af Europa fik betydning for ruterne fra Danmark. Warnemünde lå pludselig på den forkerte side af jerntæppet, og stort set al international jernbanetrafik mod syd gik nu via Padborg frem til 1953/54.<sup>36</sup> Der var dog stadig forbindelser via Gedser-Warnemünde, bl.a. med forbindelse til Prag fra 1949 – dog kun med sovevogn fra Warnemünde – en rute der blev nedlagt efter et par år pga. manglende kundegrundlag. En ny færgerute fra Gedser til vesttyske Großenbrode fra 1951 erstattede i høj grad trafikken over Storebælt og fungerede frem til 1963, da Fugleflugtslinjen over Rødbyhavn blev etableret, og al jernbanetrafik nu gik den vej til Vesttyskland.<sup>37</sup> Fra 1954 kun var der kun en enkelt rute, *Nord-Express*, over Storebælt – alle andre internationale kørte over Gedser-Großenbrode.

I efterkrigstiden var der således etableret en struktur med direkte tog fra Danmark, som i princippet ikke blev ændret trods omlægningen af trafikken via Gedser fra Warnemünde til Großenbrode og siden via Rødby-Putgarden.<sup>38</sup> Antallet af direkte sovevognsruter voksede, og der var direkte forbindelser mellem København og Holland – til Amsterdam hhv. Hoek van Holland ved Rotterdam, til belgiske Oostende, Basel, Zürich og Chur samt til Paris, Milano og Rom via Schweiz eller Østrig. Bortset fra dagtog havde forbindelserne alle sovevogne og fra slutningen af 1950'erne liggevogne. Sidstnævnte



DSG-nattog på Københavns Hovedbanegård i 1963. Den tyske sovevogn i Alpen-Express mod München ad Fugleflugtslinjen via Rødby-Puttgården, holder ved perron på spor 1 (foto: ukendt, Københavns Foto-Service, DJM).

optrådte første gang i Danmark i en rute til Paris i 1952. Som noget nyt, var der efter krigen i 1949 indført international 3. kl. i ruter fra Skandinavien, hvilket gjorde rejsen billigere (1/3 billigere sovevognsbillet København-Paris).<sup>39</sup> I 1960 lå tillægget til en alm. 2. kl. billet til f.eks. Aachen på 25% for en soveplads – og 10% for en liggeplads.<sup>40</sup>

Den generelle velstand var stigende og med den rejselysten. Der var et større udbud af sovevognsruterne end nogensinde før i begyndelsen af 1960'erne med 14 internationale sovevognsløb gennem Danmark – med ni forskellige endestationer i udlandet.<sup>41</sup> Byer som München, Aachen og Genova var nu også mulige at nå med direkte sovevogn. De mange sovevognsløb eller -ruter fik navne som *Skandinavien-Express*, *Italia-Express*, *Nord-Express* og *Vikingen*. Rejsetiderne med nattog fra København spændte fra 8½ timer til Hamburg til 33½ timer til Rom.<sup>42</sup>

Fugleflugtslinjen via Rødby-Puttgården fra 1963 gjorde rejsen to timer kortere, og med DSG's overtagelse af mange af ruterne fandt der flere ruteomlægninger sted, omend mange af destinationerne var de samme. Ruten mellem København og Berlin var i vækst, især efter 1963 og med et opsving efter

murens fald 1989. Før 1963 var der kun et tog i døgnnet – og kun med sovevogn mellem Warnemünde og Berlin. For første gang siden 1939 blev der i 1963 atter direkte sovevognsforbindelse til Berlin. Året efter kom en ny sovevognsoperatør på de danske baner med en direkte, 36-40 timer lang forbindelse mellem København og Moskva (først to siden tre gange ugentligt) – nemlig de sovjetiske statsbaner, SZD. Ruten gik via Berlin, Warszawa og Brest, hvor der skulle skiftes bogier ved overgangen mellem det europæiske normalspor og det sovjetiske bredspor.<sup>43</sup> Den direkte sovevognsrute til Berlin blev dog allerede lukket igen i 1995.

Ved siden af de regulære tog blev der fra 1963 også etableret såkaldte rejsebureautog – som pendant til charterflyrejserne, som var i stærk vækst. Rejsebureautogene tilbød tur-retur rejser med ligge/sovevogn til destinationer som Paris, Marseille, Nice, Østrig, München, Bologna, Verona, Genova, Innsbruck og tog til skisportsbyer i vinterperioden. Disse særtog eksisterede frem til 1980'erne.

Udenrigstogtrafikken blev i 1972 suppleret med det nye tiltag fra Den internationale Jernbaneunion (UIC: Union Internationale des Chemins de fer), nemlig Interrail. Det var et



Liggevognen tilbød en billigere overnatning med mindre service. Kupéerne var indrettet med 5-6 sovepladser. De første danske liggevogne i 1969 blev indrettet med 5 faste brikse og en bagagehylde øverst i den ene side ( i udlandet 6 brikse). Oprekningen var sparsom med 2 lagener, en pude og et tæppe. Der var toilet hhv. vaskerum i vognens ender. Senere indrettedes liggevogne, så den midterste brikse kunne slås op i dagposition, så der var siddepladser. Her ses modellfoto af en 2.kl. DSB-liggevogn (litra Bgc) i 1969 (foto: ukendt, DJM).

periodekort til de europæiske jernbanenet til en lav pris. Tiltaget skulle fremme ungdommens interesse for togrejser og Europa, og i denne mere spartanske måde at rejse på spillede liggevogne en væsentlig rolle.<sup>44</sup> Fænomenet blev mere og mere populært, og toppede i 1980'erne. Herefter dalede interessen, da der i stigende grad var nye og billige alternativer til at rejse – længere væk og med fly.

De indenrigs sovevognsruter blev også justeret. I 1963 forlængedes atter til Frederikshavn omend kun for et par år, da belægningen var ringe. Esbjergruten blev bibeholdt med ca. 50% belægning. Andelen lyder høj i forhold til en generel gennemsnitlig belægning på 1/3 i passagertrafikken, men med kun to sovevogne og få ture, var det reelle tal ikke stort. Fra slutningen af 1960'erne reduceredes antallet af sovevogne gradvis indenlands og de blev udskiftet med liggevogne. I 1969 anskaffede DSB sine første liggevogne og indsatte to på ruten til Frederikshavn (med nogenlunde succes) samt til Esbjerg, hvor sovevognen bibeholdtes.<sup>45</sup> Denne var den sidste indenrigs CIWL-sovevognsrute, og den blev nedlagt i 1971. I 1974 kom der liggevogne til Struer og 1981 blev der endnu en gang indsat nattog til Frederikshavn. Liggevognene var en succes med ca. 120.000 passagerer årligt i begyndelsen af 1980'erne,<sup>46</sup> og snart kom den sidste store indenrigs nattogssatsning. I 1987 indsatte DSB det besluttede sovetog, IC NAT, med fire sovevogne og fem liggevogne mellem København og Frederikshavn (samt Fredericia, Esbjerg, Århus). Der var ca. 50 % belægning de første år.<sup>47</sup> Med Storebæltsforbindelsens åbning i 1997 var det dog slut med indenrigs sove- og liggevogne, da der ikke længere var rejser af en nats længde.

Generelt var tendensen fra begyndelsen af 1960'erne, at antallet af sovevognspladser var i tilbagegang, mens liggevogns-



Det sidste nattog mod Oslo og Stockholm overføres med motorfærge M/F Tycho Brahe, Scandlines, maj 2000 (foto: ukendt, ekstern samling Ove Scheel, Københavns Frihavnsstations scrapbog, DJM).



Den 2. nov. 2014 kørte det sidste CityNightLine-nattog fra København til det sydlige udland. Ved afgang fra Københavns Hovedbanegård demonstrerede en række personer og interesseorganisationen Back on Track mod indstillingen af nattoget mellem Danmark og Europa (foto: Lars Bjarke Christensen, DJM).

pladser var i vækst frem til 1990'erne og Interrail spillede en stor rolle heri. Fra midten af 1990'erne var liggevo-gnspladsernes antal dog også stærkt reduceret.<sup>48</sup>

### Generel tilbagegang

Fra slutningen af 1970'erne gik det tilbage for sovevo-gns-trafikken gennem Danmark. Andre hurtigere, mere fleksible og billigere rejseformer med bil og fly gav for stærk konkurrence. Flere destinationer med direkte forbindelse forsvandt – som Milano i 1977 og Hoek van Holland i 1978.<sup>49</sup> Året efter var der kun seks ruter gennem Danmark tilbage: til Hamburg, Paris, Oostende, Frankfurt, München/Innsbruck og Basel. Ruterne blev fortsat omlagt og indskrænket i 1980'erne. Moskvaruten lukkede i 1994, og nu var der kun to sydgående sovevo-gnsforbindelser tilbage fra København til Basel/München/Innsbruck og til Oostende/Paris. Færgeruten til Warnemünde stoppede året efter.

Denne struktur blev fastholdt et par år frem til 1997, da den faste forbindelse over Storebælt medførte forandringer. Nu blev der indsat TEN-tog over Storebælt med 2-etagers Euro-Night-tog fra København med sove- og liggekupéer til München, Innsbruck og Basel – og senere Köln og Stuttgart. Der var også indsat spisevogn mellem København og München.

Åbningen af den faste Øresundsforbindelse i 2000 tog livet af sovevo-gnsruter til Oslo og Stockholm, da det krævede omfattende ombygning af eksisterende sovevogne til kørsel gennem tunnelforbindelsen.<sup>50</sup> Ruten til Aachen og Köln genopstod for et par år med sove- og liggevogne, og fra 2008 kunne man atter for første gang siden 1949 komme direkte til Amsterdam med sovevogn. I 2011 etableredes en ny rute fra Århus til Prag via Berlin/Dresden, men det var snart slut med sovevo-gns-trafikken gennem Danmark. Dårlig belægning især udenfor højsæsonen (16-33%) og dårlig økonomi medførte ophør i 2014.<sup>51</sup>

Sovevo-gnbilletten fordyrede altid rejsen og langt fra alle havde råd – men indførelse af 3. kl. og senere liggevogne gav flere mulighed for at rejse sovende. Drift af sovevogne er dyrere end almindelige personvogne, da der er større bemanning i forhold til at servicere rejsende, med ekstra funktioner (f.eks. vask og linneddepot), hvilket øges, hvis der også er spisevogn i toget. Samtidig er antallet af mulige rejsende pr. vogn mindre. I begyndelsen var der kun indsat 1-2 sovevogne i nattogene – både i Danmark og de internationale luksusruter, som f.eks. Orientekspresen, og produktet var kun for de få.<sup>52</sup> Med 10-20 sengepladser pr. vogn afhængig af om der var tale om 1. eller 2. klasse, betød, at sovepassager-tallet var begrænset.<sup>53</sup> Senere blev vognene større med flere sovepladser, men princippet var det samme, og der var sjældent mere end 1-2 gennemgående vogne pr. destination, bortset fra de førnævnte deciderede nattog og rejsebureautog. Sovevo-gnsstillægget i slutningen af 1980'erne næsten for-



Nattoget EuroNight fra München/Stuttgart/Bonn er ankommet på Københavns Hovedbanegård i marts 2001 (foto: Peter Thornvig, DJM).

doblede prisen for en rejse mellem København og Århus i tosengskupé svarende til ca. 740 kr. i 2025-priser.<sup>54</sup> Liggevo-gnsstillægget øgede billetprisen med ca. 1/3, svarende til i alt ca. 520 kr. i 2025-priser. Det var dog blevet relativt billigere. I 1951 var alene sovevo-gnsstillægget mellem København og Ålborg på 1. kl. tilsvarende ca. 670 kr. i nutids-priser, mens man i 1904 kunne komme til Berlin på 1. kl. med et tillæg svarende til ca. 730 kr. i nutidspriser.

Tilbagegangen for sovevogne var generel i Vesteuropa, i slutningen af det 20. århundrede – bl.a. som følge af konkurren-cen fra fly og højhastighedstog. Men rejseformen levede videre i Østeuropa.<sup>55</sup> Fra 2020'erne var der en stigende opmærksomhed på at genetablere de internationale sovetog. I Sovjetunionen var nattog en central rejseform, som siden er forsvundet i Hviderusland, men lever videre Rusland, Kasakhstan og Ukraine. Også i Kina er der stor udbredelse af nattog – som det eneste sted med højhastighedsnattog – mellem Beijing eller Shanghai og Hong Kong, ligesom udbredelsen i Indien også er stor.

For mange er det at rejse i sovevogn associeret med fortæl-lingen om de blå Wagons Lits-sovevogne og de mange 'eks-pres'-linjer – mest berømt Orient-ekspresen – og handler om luksus med gode sovekupéer og gourmetmad i restau-ranten. Komforten har dog varieret over tid og sted. Fra ene-værelse i en 1. klasse kupé til en liggevo-gnsplads blandt 6-8 andre i en kupé. Fra gourmetrestauranten til den kantine-prægede buffetvognen, der gradvis erstattede spisevognen fra 1950'erne eller til manglende forplejning.<sup>56</sup> Komfort er en del af oplevelsen, som Poul Kattler beretter om i det føl-gende.

## Litteratur

- Bruun-Petersen, Jens & John Poulsen, *Internationale tog via Gedser*, Banebøger 2003.
- Bruun-Petersen, Jens & John Poulsen, *Internationale tog via Jylland*, Banebøger 2002.
- Bruun-Petersen, Jens & John Poulsen, *Internationale tog via Rødby Færge*, Banebøger 1998.
- Bruun-Petersen, Jens & John Poulsen, *Internationale tog via Øresund*, Banebøger 2000.
- CIWL i Danmark, *Vingehjulet* 20, 1963, s. 265-271.
- Dresler, Steffen, Fra spisevogn til buffetvogn under fransk indflydelse, *Tog i tiden* 2012, s. 23-35.
- Dresler, Steffen, Historien om MITROPA-sovevognene i Danmark 1922-1940, *Årsskrift for Jernbanemuseets Venner* 1998, s. 3-10.
- Johansen, Hans Chr., *Jernbanerne i bilismens skygge, På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. III, 1950-1997, Jernbanemuseet 1997.
- Knutzmann, Kirstine, Interrailrejse gennem Europa, *Jernbanehistorie* 2023, 2024, s. 79-95.
- Larsen, Anna Back, René Schröder Christensen, Gitte Lundager, Sissel Vennike Christiansen, *Drømmenes Kupé, Udstillingskatalog*, Danmarks Jernbanemuseum 2017.
- Larsen, Jørgen, Personale-liv i Wagons-Lits spisevogne til og fra Danmark 1949-63, *Tog i tiden* 2012, s. 16-22).
- Ole Hoff-Lund, Jakob Dall og Dennis Drejer, *Det sidste tog – en fortælling om nattoget*, Banebøger 1997.
- Ousager, Steen, *Krige og fornyelse, På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. II, 1914-1950, Jernbanemuseet 1997.
- Poulsen, John, *Internationale tog via Rødby Færge*, Banebøger 2014.
- Poulsen, John, Steffen Dresler & Poul Thestrup *De blå tog. Det internationale Sovevognsselskab i Danmark – og DSBs nattoget*, Banebøger 2014.
- Poulsen, John, *Sove – og spisevogne i Danmark*, 1980.
- Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark Sammen, På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. I, Til 1914, Jernbanemuseet 1997.
- Thestrup, Poul, Historien om Jernbanemuseets blå Wagons-Lits spisevogn WR 4247, *Årsskrift for Jernbanemuseets Venner* 1997, s. 18-28.
- Thestrup, Poul, Med *Nord-Express* fra Paris i 1961, *Årsskrift for Jernbanemuseets Venner* 1997, s. 33-36.
6. Der var dampfærge fra Nykøbing Falster til Rostock allerede fra 1873 – men kun som postrute. Jernbanen nåede Nykøbing året før.
7. Jernbanefærgefarten til Warnemünde fortsatte frem til 1995.
8. Nattoget København-Malmø stoppede i 1986 og Helsingør-Helsingborg i 2000.
9. Der var jernbanefærgeforbindelser i Nordjylland – men der overførtes kun godsvoerne (Hirtshals til Kristiansand 1958-1996 og Frederikshavn-Göteborg 1987-2008 (2012)).
10. <https://www.nps.gov/pull/learn/historyculture/a-brief-overview-of-the-pullman-story.htm>.
11. Poulsen 1980, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 5.
12. Poulsen 1980, s. 11, Bruun-Petersen & Poulsen 2002, s. 10. Overenskomsten med CIWL betød, at de betalte 15% af sovevognsindtægter samt en restaurantaftagift til DSB, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 32.
13. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 68.
14. Johansen 1997, s. 109.
15. Dresler 1998, s. 5.
16. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 102.
17. Ibid., s. 80.
18. Ibid., s. 8.
19. Ibid., s. 25.
20. Poulsen 1980, Bruun-Petersen & Poulsen 2002, s. 8, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 25, 27.
21. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 27.
22. Thestrup 1997, s. 446, Bruun-Petersen & Poulsen 2002, s. 10.
23. Bruun-Petersen & Poulsen 2002, s. 10.
24. Thestrup 1997, s. 447, Bruun-Petersen & Poulsen 2003, s. 16, Poulsen 1980, s. 14.
25. Poulsen 1980, s. 20.
26. Ibid., s. 21.
27. Bruun-Petersen & Poulsen 2003, s. 27.
28. Oplistingen af årstal hentet i: Poulsen, Dresler & Thestrup 2014.
29. Poulsen 1980, s. 28.
30. Ibid., s. 39.
31. Bruun-Petersen & Poulsen 2003, s. 43.
32. Johansen 1997, s. 139.
33. Poulsen 1980, s. 38.
34. Ibid., s. 41.
35. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 113.
36. Bruun-Petersen & Poulsen 2003, s. 48.
37. Ibid., s. 4-5.
38. Bruun-Petersen & Poulsen 1998, s. 5.
39. Poulsen 1980 s. 44, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 73.
40. Poulsen, Thestrup & Dresler 2014, s. 98.
41. Ibid., s. 94.
42. Køreplan, Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 97.
43. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 102.
44. Bruun-Petersen & Poulsen 1998, s. 32f., Larsen, Christensen, Lundager, Christiansen 2017, Kunstmann 2024,
45. Poulsen 1980, s. 61.
46. Poulsen, Dresler & Thestrup 2014, s. 115.
47. Ibid., s. 125.
48. Ibid., s. 99.
49. Ibid., s. 130.
50. Ibid., s. 132.
51. Ibid., s. 135.
52. Ibid., s. 34.
53. Ibid., s. 30.
54. Ibid., s. 124. Omregning til nutidspriser ved inflationsberegner, Danmarks Statistik: <https://www.dst.dk/en/Statistik/laer-om-statistik/prisberegner>.
55. Wikipedia, "Sleeping car".
56. Dresler 2012, s. 23 ff., Larsen, 2012, s. 17.