Jernbanen

Februar 1/2022

Dansk Jernbane-Klub

Indhold

SNCB/arkiv PFT

De danske My-lokomotiver fra Nohab har søskende flere steder i udlandet; i Norge af type Di3 og i Ungarn som type M61. Men der fandtes også „halvsøskende" i Belgien og Luxembourg, bygget af SAFB som type 202/203/204. Her ses 204.003 i Schaerbeek ca. 1957.

4 Ajour

44 Kong Frederik IX's bisættelse

50 Lyntoget „Gudenåen"

52 Nestlé, Hjørring

55 Holger Danske's sidste anløb

56 Nohabs belgiske søstre

68 Nattog i Europa på vej ud af mølposen

72 Ajour

76 Slutlygten

Asger Bergh, arkiv Dansk Jernbane-Klub

Den 14. januar er det 50 år siden Kong Frederik IX afgik ved døden. Efter kongens ønske og i pagt med traditionen førtes hans båre med damptog til Roskilde den 24. januar 1972 for at blive bisat i domkirken. Her er E 978 og 994 ankommet til Roskilde.

Kong Frederik IX's bisættelse

Tekst: Palle Ømark

Det kongelige særtog nær Hedehusene. Bemærk den manglende damp fra det forreste lokomotiv, E 978. Foto: Gunnar W. Christensen

Kong Frederik IX døde på Kommunehospitalet i København den 14. januar 1972. Efter kongens ønske og i pagt med traditionen førtes hans båre med damptog til Roskilde for at blive bisat i domkirken.

Historien

Den første majestæt, der blev ført med tog til Roskilde for at blive bisat i byens domkirke, var Kong Christian IX's dronning, Louise. Hun døde den 29. september 1898 på Bernstorff Slot i Gentofte, og den 14. oktober blev dronningens båre kørt med tog i en smukt draperet bårevogn – der synes at være en almindelig godsvogn – fra Gentofte kl. 16 med ankomst til Roskilde to timer senere.

Da Kong Christian IX skulle føres til Roskilde, havde man overvejet, om det skulle ske ad landevejen, men besluttede, at det var mere praktisk at bruge jernbanen. Den 16. februar 1906 kl. 13.30 afgik båretoget fra Københavns 2. banegårds ankomstside, hvor generaldirektør Ambt gav afgang. Tre kvarter senere ankom toget til Roskilde. Selv om salonvogn S 5 året før var ombygget til „ligvogn", brugte man også denne gang en lukket godsvogn smykket i sort og hvidt som bårevogn. Da Frederik VIII skulle bisættes den 24. maj 1912 foregik det lidt anderledes. Efter at kongen – lige som sine forgængere og efterfølgere – havde ligget på castrum doloris i Christiansborg Slotskirke gik sørgetoget det korte stykke vej ned til havnen i stedet for gennem Københavns gader. Ved Havnestation B – omtrent hvor Den sorte Diamant ligger – holdt båretoget, der blev rangeret ad havnebanen over Godsbanegården og ført videre til Valby og Roskilde.

På det billede, der findes af båretoget, ser det ud som om, at det denne gang er S 5, der er bårevogn. Den var draperet med sort klæde, en kongekrone midt på taget og i de fire hjørner. Døren til bårevognen blev stående åben under hele turen, og kort før kl. 12.30 gav trafikbestyrer Ziemann afgang. Alle mellemstationerne undtagen Hedehusene var smykket med gran og sørgeflor. Foran indgangen til 2. kl. ventesal i Roskilde var der rejst en hvid baldakin og gulvet var belagt med røde tæpper.

Fra Hovedbanegården var der arrangeret et særtog med afgang kl. 11.10 og retur fra Roskilde kl. 16.40. Særtoget førte 1. og 2. klasse, men ikke 3.

Alle de følgende kongelige båretog udgik fra Københavns Hovedbanegård. Christian X blev bisat den 30. april 1953 med en P-maskine, smykket med flag og kongekrone, foran, mens Dronning Alexandrine, der blev bisat den 4. januar 1953, havde en flagsmykket E-maskine foran båretoget.

Fra dronning Louise i 1898 til dronning Ingrid i 2000 er afdøde monarker kørt med damptog til bisættelse i Roskilde. Da Frederik VIII blev bisat, var der også et kavalertog.

Forberedelserne

Kong Frederik IX interesserede sig for jernbaner. Det var efter hans ønske, der kom numre på enderne af My-lokomotiverne, og kongen fik hvert år tilsendt et sæt af DSB's tjenestekøreplaner. Det var derfor naturligt, at han – som nævnt i indledningen – ville køres med damp på sin sidste rejse. Allerede mens kongen lå på Kommunehospitalet, gik de omfattende forberedelser til båretoget i gang. Den 14. januar, samme dag som kongen døde på Kommunehospitalet i København, kørte man et prøvetog med en E-maskine, tog 5001, fra Godsbanegården til Roskilde og tilbage, tog 5002. Man kunne i et vist omfang støtte sig til erfaringerne fra Christian X's bisættelse 25 år tidligere. Dengang var dampdrift hverdag, men det

SNCB/samling PFT

Nohabs belgiske søstre

Af Peter Christensen

De fleste er sikkert bekendt med, at de danske My-lokomotiver har søskende flere steder i udlandet; i Norge af typen Di3 og i Ungarn som typen M61. Men der fandtes også „halvsøskende" i Belgien og Luxembourg, og blot ved at kikke på disse, så synes typerne 202/203/204 fra SNCB og 1600 fra CFL at have ret meget tilfælles med My og Di3 fra Nohab. Med lidt snusfornuft vil de fleste gætte på, at der nok har været en art samarbejde, men meget mere kan jo ikke ses som perronobservatør. Formålet med denne artikel er at komme nærmere ind på, hvorfor lokomotiverne har disse ligheder.

I nogle ganske få år fra 1957 til 1961 blev diesellokomotiver brugt til persontog mellem Bruxelles og Paris. Her ses forrest 204.002 + ukendt 204 med tog 116 på Paris Nord – måske endda på premieredagen den 2. juni 1957?

SAFB

Vi begynder i Belgien, hvor lokomotivfabrikken Société Anonyme Franco-Belge (SAFB) havde til huse i Seneffe og Godarville (Chapelle-lez-Herlaimont), i den belgiske provins Hainaut. Fabrikken blev til i 1927 og leverede primært vognmateriel til de franske og belgiske statsbaner. Under anden verdenskrig byggede fabrikken adskillige damplokomotiver af typen 50 og 52 til DR.

Der findes meget få beskrivelser af, hvorfor SAFB fik økonomiske problemer efter krigen. Som det vil ses i denne artikel, så kan noget af årsagen sandsynligvis tilskrives en mindre dygtig ledelse af firmaet. Det tog simpelthen for lang tid at få lukket de mindre givtige produktionslinjer, og muligvis havde SAFB ikke helt gjort sig klart, hvad forventningen var fra General Motors side til en „associate".

Ganske som Nohab havde SAFB fået en „associate agreement" med EMD. Jeg kender ikke den nøjagtige dato herfor, men meget tyder på, at aftalen indgås i slutningen af august/begyndelsen af september 1949. Dette er nogenlunde sammenfaldende med, hvornår Nohab fik en tilsvarende aftale. Hvis aftalerne var nogenlunde ens opbygget, så ville SAFB's aftale også have en gyldighed på 10 år.

Blækket var knapt tørt på aftalerne i 1949, før EMD ønskede en række ændringer i aftalerne. Grunden kan søges i Celler-Kefauver loven, som blev vedtaget i 1950 og som tillod det amerikanske justitsministerium at bruge markedsandel som bevis på monopolistiske tendenser. På denne baggrund fandt EMD, at det var nødvendigt at ændre aftalerne – ikke mindst fordi et regeringsudvalg havde begæret aftalerne udleveret. Særligt afsnittet med „eksklusive områder" voldte

Konstantin Planinski

Nattog i Europa på vej ud af mølposen

Af Poul Kattler

Mellem november 2014 og juni 2021 har der ikke kørt nattog fra Danmark. Lavpunktet for nattog gælder ikke specielt for Danmark. Lavprisflyselskabernes skatteundtagelser med billige billetter til følge har gjort langdistance- og grænseoverskridende passagertog og -nattog i Europa til et marginalt transportprodukt.

Den 27. september 2021 kunne Hector Rail 241.011 ses nær Ørestad med nattoget HV300 mod Stockholm.

Det ser ud til, at vi nu har passeret lavpunktet. Flyvningens negative indflydelse på klimaet og flyenes skattebegunstigelser er ved at være erkendt, og må føre til ændringer i transportpolitikken. De rejsende er samtidig ved at finde ud af, at det tilmed er rart at tage toget.

Når vi taler om togrejser fra Skandinavien til Central- og Sydeuropa, er det svært at komme udenom at tage natten i brug som rejsetid. Og så kommer nattog med forskellig sengekomfort ind i billedet. Et rullende hotel er selvsagt dyrere i drift end dagtog, men prisen kan også sættes i vejret, for der kan let tænkes i en sparet overnatning, når man kan komme veludhvilet til destinationen efter morgenmad „på sengen".

Ihærdige miljø- og jernbanevenlige kredse gav ikke op

I kølvandet på lukningerne af internationale nattog i 2014 gik aktivister sammen på tværs af Europa og etablerede et netværk med navnet Back-on-Track.eu, der har holdt fast ved ideen om nattog, både som et klima- og et rejsestilsprojekt. I de første år var det meget op ad bakke, men vi var højrøstede og insisterende, også når vi stod på perronerne og tog afsked med nattog.

Da de østrigske baner gik ind og reddede en række vigtige nattogslinjer sidst i 2016 og senere besluttede store nyinvesteringer, så kom smilet frem. Der kom lydhørhed i EU, både i Kommissionen og i EU-parlamentet, og der har på det seneste – i Coronaens skygge – været private initiativer med at sætte nye nattog på skinnerne. Både kommercielle operatører som Snälltåget, der kom først til Danmark med nattog til Berlin i sommeren 2021, men også med mere entusiastdrevne initiativer i Belgien og Holland. Der er ved at opstå en renæssance for nattog.

Plan for at fremme langdistance- og grænseoverskridende passagertog i EU

Back-on-Track har ihærdigt lavet lobbyarbejde i EU. EU-Parlamentet bad senest EU-Kommissionen om at udforme en grundig rapport om især nattog. Rapporten blev udarbejdet i 2021 med grundig research og dialog, og med denne (kendt som STEER- og KWC-rapporten) i hånden har EU-Kommissionen den 14. december 2021 kunnet fremlægge en handlingsplan, der dækker området for fremme af langdistancetog, herunder nattog:

„Denne handlingsplan har til formål at fremme fjern- og grænseoverskridende jernbanetjenester. Da nattog kører over lange afstande og ofte krydser grænser, vil de drage fuld fordel af foranstaltningerne i denne handlingsplan".

Anbefalingerne fra handlingsplanen indgår nu i en europæisk politisk proces, der sikkert bliver præget af

SLUTLYGTEN

De to lokomotiver fra forsøgstoget i 1955, BB-9004 og CC-7107 ses her på jernbanemuseet i Mulhouse den 4. september 2008. Foto: Britta Haandbæk.

Hastighedsrekorder på jernbane

Tekst:
Palle Ømark

Der har nok været læsere, der undrede sig over, at verdensrekorden på skinner ikke var nævnt i Slutlygten nr. 6 i 2021 om TGV, da den er sat af et TGV. Det rådes der bod på her.

Under konkurrencen i Rainhill i oktober 1829 om det bedst egnede lokomotiv til jernbanen mellem Liverpool og Manchester, nåede George Stephensons lokomotiv „The Rocket" op på den svimlende fart af 29 miles i timen (ca. 46,7 km/t). Nu kunne mennesket bevæge sig hurtigere fremad end på hesteryg, og det var det menneskelige legeme ikke indrettet til, advarede nogle læger. Det var heldigvis forkert.

Med Rainhill var grunden lagt til at køre hurtigere og hurtigere. 120 km/t nåede briterne allerede i 1846, og inden århundredeskiftet kom man i USA op på 160 km/t. Første gang man med sikkerhed nåede 200 km/t var den 7. oktober 1903 omkring kl. 9.30 på militærjernbanen mellem Marienfelde og Zossen syd for Berlin som led i en forsøgsrække med trefaset vekselstrøm, hvor de tre køreledninger var anbragt over hinanden. Den 11. november nåede man op på 210 km/t. Derimod kan tyskere og briter ikke enes om, hvem der har rekorden for damplokomotiver. Briterne mener, at det er A4 4468, „Mallard", der nåede 203, 5 km/t den 7. juli 1938. Tyskerne indvender, at det var på en strækning med lidt fald, og at det er deres 05 002 med 200,4 km/t den 11. maj 1936 på et plant stykke, men med et lettere tog, der har rekorden.

Det første dieseldrevne tog til at nå 200 km/t var Deutsche Reichsbahns togsæt Bauart Leipzig, SVT 137 233-34 med 205 km/t den 17. februar 1936. I øvrigt havde Franz Kruckenbergs propeldrevne skinnezeppelin nået 230 km/t nær Hannover i juni 1931.

Den 21. februar 1954 kørte De franske Statsbaners (SNCF) seriefremstillede CC-7121 243 km/t mellem Dijon og Beaune. Det var ny verdensrekord for ellokomotiver, og det gav SNCF mod på at køre endnu hurtigere. Syd for Bordeaux havde man udvalgt en flad, kurvefri strækning, tilpasset to lokomotiver, CC-7107 og BB-9004, gjort de tre vogne i forsøgstoget aerodynamiske og forstærket strømforsyningen, og den 28. marts 1955 om eftermiddagen begav CC-7107 sig ud på det første forsøg. Nær Ychoux kom hastigheden vist nok op på 331 km/t. Næste morgen kl. 7.35 skulle BB-9004 forsøge med den samme stamme, og her kom man med sikkerhed op på 331 km/t.

I foråret 1990 udførte SNCF en række forsøg på den endnu ikke åbnede højhastighedsbane Courtalan-Tours med et ændret sæt TGV A nr. 325. Den 9. maj nåede man 500 km/t og den 18. maj, let forsinket fordi en hjort havde slået sig ned i sporet, blev det til 515,9 km/t og med trafikministeren med i førerrummet. Det var dog ikke nok. Den 3. april 2007 kørte man med TGV POS 4402 utrolige 574, 8 km/t øst for Reims på højhastigsbanen Paris–Strasbourg, der endnu ikke var åbnet. Forsøgstoget var et dobbeltdækkertog med to drivenheder og tre mellemvogne, og ligesom ved forsøgene i 1990 var der foretaget tilpasninger såsom kraftigere motorer, større hjul, en speciel strømaftager, forbedret aerodynamik og en kørestrømspænding på 31 kV. Forsøgsrækken kostede € 30 mio., og var uden kommerciel betydning. Men imponerende alligevel.

Danmarksrekorden er 255,7 km/t, sat den 7. november 2018 på Ringstedbanen af Hector Rails 242 502.

Løssalgspris kr. 100,-

ISSN 0107-3702

9 770107 370009 01