



Med DanLink igennem Danmark

Togmaskine MZ 1450 rangerer på broklappen i Frihavnen på den sidste tur med M/F Trekroner 30. juni 2000. Dagen efter begyndte trafikken over Øresundsbroen, og sejladsen over

„Med kunden i centrum“

Af Thomas Hauerslev,
assisteret af Michael Jensen & Anne-Lise B Sørensen

I juli var det 15 år siden Øresundsforbindelsen åbnede for trafik, og dannede grobund for en ny epoke i jernbanetrafikken mellem Kontinentet og Skandinavien. Færgerne var nu afløst af faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Men spiren til en hurtig jernbaneforbindelse imellem Sverige og Tyskland blev allerede lagt for over 30 år siden, og den 3. november 1986 kunne DSB åbne DanLink-ruten mellem Helsingborg i Sverige og Maschen i Tyskland. Her kommer første del af historien om DanLink; et nostalgisk tilbageblik på DSB's Transittrafik i perioden 1986-2000, set igennem medarbejdernes briller.



Thomas Højerlev

På dette tidspunkt i slutningen af 1970'erne, var der stadig lange udsigter til en fast forbindelse over Øresund. Den eksisterende kapacitet var for lille, systemet gik for langsomt og noget måtte gøres. Mange års politiske forhandlinger gik igang for at løse dette problem, inden aftalen om oprettelse af DanLink endelig blev underskrevet den 5. april 1984 i den Vesttyske by Köln.

I starten af 1980'erne repræsenterede transitgods to tredjedele af den samlede mængde gods på danske skinner. DSB så mulighederne i „Danmarksvejen“ for at forøge sine indtægter (der er vist aldrig fulgt op på den business case), og samtidig give danske eksportører endnu bedre mulighed for at eksportere deres varer med jernbanen. På et tidligt tidspunkt var der planer fremme om at leje store femsporede flydepramme, der skulle fragte jernbanevogne over Øresund og dermed øge kapaciteten på „Danmarksvejen“.

Hele DanLink-projektet blev et halvt års tid forsinket pga. indsigelser og protester

I Danmark gik forhandlingerne med Københavns Kommune så træt, at Folketinget den 21. marts 1986 måtte vedtage en anlægslov om DanLink. For at reducere støj mest muligt, blev DSB forpligtet til kun at anvende de mindst støjende lokomotiver til at trække de store tog – og skifte ruderne i Bregnerødgade og ved Vordingborggade. Dermed blev det, at DanLink-maskinerne blev litra MZ serie IV og litra MX. Kun i yderste særtilfælde, og med tilladelse fra højeste sted, kunne man afvige fra denne regel.

I erkendelse af, at samarbejdet selskaberne imellem var nøglen til kundernes gunst, blev det besluttet at etablere denne jernbanegodsroute imellem Skandinavien og kontinentet. Ruten skulle være i drift fra den 1. juni 1986. Den årlige kapacitet ville være 9.000.000 tons gods, og det var fire gange så meget som den hidtidige kapacitet.

Den oprindelige ruteføring gik fra Helsingborg til Maschen (der er Nordeuropas største rangerbanegård og ligger sydøst for Hamburg), via



Jan Lundstrøm

I de første år anvendtes litra MX ofte i DanLink-togene mellem Rødby og Frihavnen. MX 1006 og 1012 med et blandet godstog nord for Næstved den 15. september 1989.

sundet med jernbanefærger var dermed historie.

Del 1 – Forbindelsen etableres

DanLink var et samarbejde imellem de store hæderkronede nationale jernbaneselskaber: DB i Tyskland, SJ i Sverige og DSB i Danmark. Formålet var at styrke transportmulighederne på jernbanen mellem Skandinavien og kontinentet.

Baggrunden for etableringen af DanLink var et ønske fra den svenske industri, der ønskede en væsentlig kapacitetsudvidelse på godsrueten til Vesttyskland. Den nye rute skulle gå udenom DDR (Østtyskland), og samtidigt ønskede de garantier om transporttiden.

over de mange daglige godstog. Adskillige naboer til DanLinks ruteføring via Godsforbindelsesbanen havde klaget til Københavns Kommune, med det formål at få blokeret hele projektet. Naboerne var, måske med rette, bange for støjgenerne fra de lange godstog med støjende vogne og diesellokomotiver. Især dem, der boede i Vordingborggade og tæt på Nørrebro station i Bregnerødgade var bekymrede. Den dag i dag ligger sporene så tæt på bebyggelsen på Nørrebro, at man nærmest føler, at S-togene passerer igennem soveværelset hvert 5. minut.

Østerport/Lersøen, Rødbyhavn/Puttgården og omvendt. Der kørte 10 godstog hver dag i hver retning, og togene passerede to færgeruter på vejen – en på Øresund og en på Østersøen.

Historien om DanLink er naturligvis en dansk erhvervshistorie, men det er i høj grad også en historie om store visioner der lykkes, og om de mennesker, der arbejdede med at drive trafikken.

DanLink-investeringen var planlagt til at vare i 15 år, indtil Øresundsbroen åbnede – og det



M/F Hälsingborg under indsejling til Helsingør den 18. juni 1983. Med 76 meter spor tog det adskillige overfarer inden at et helt godstog var bragt vel over Øresund.

kom til at passe. Anne-Lise B Sørensen erindrer, at det ikke er mange beskåret at starte og lukke et så stort projekt. I de 15 år som produktet eksisterede, oplevede DSB Gods en stor fremgang i transittrafikken takket være DanLink. Det tætte samarbejde imellem de tre jernbaneselskaber var en god forretningsmodel, der sikrede en meget stabil godstrafik og ikke mindst et stort fokus på KUNDEN.

Transittrafik før DanLink

Før DanLinks start i 1986 havde der i mange år været masser af godstransport på jernbane imellem Sverige og Tyskland via Danmark. Godsvogne blev sejlet over Øresund imellem Helsingborg og Helsingør og i mindre grad imellem Malmø og Københavns Frihavn. DSB's færger havde 80 meter spor, så det

Vue udover Helsingør station den 18. juni 1983, hvor MY 1149 afgår med regionaltog mod København. Selve godsterrænet var knebet ind mellem hovedsporene og opmarchbanerne for biloverfarten, og levede kun begrænset plads til opbevaring af godsvogne til og fra færgerne.



tommy O. Jensen tog sin tid at fragte et helt godstog på 6-800 meter tværs over Sundet.

Statens Järnvägars (SJ) tosporede jernbanelæge M/F Malmöhus, bygget i september 1945, sejlede fire daglige dobbeltture imellem Frihavnen og Malmø med godsvogne frem til den 1. oktober 1986. Færgeren blev ophugget i Spanien et par år senere.

I Helsingør blev vognene fra Sverige samlet og kørt til Københavns Godsbanegård ad Kystbanen via Hellerup og Godsforbindelsesbanen. På Godsbanegården blev alle vognene igen adskilt, sorteret og derefter fragtet videre sydpå til Europa og andre steder i Danmark. Det gik stille og roligt, især om vinteren hvor der ikke var så meget biltrafik til at „genere“ togtrafikken på færgerne.

Om sommeren var det en anden historie, når billisterne blev prioriteret frem for jernbanevognene imellem Helsingør og Helsingborg. Godsvogne hobede sig op og dem, der ikke kunne komme med færgerne til Sverige, blev parkeret overalt i Danmark hvor der var ledig sporplads. Det var det normale, og kun få „ved banen“ tænkte på, at det kostede kunderne millioner af kroner i forsinkelser.

Det var ikke nogen særlig effektiv håndtering af kundernes gods, der ofte kunne være urimeligt længe undervejs. I spøg blev denne trafik kaldt for „ubådstrafik“, idet kunden sagde farvel til sin vogn et sted i Sverige, og

så håbede han ellers på, at den ville dukke op igen på bestemmelsesstationen et sted i Europa så hurtigt som muligt.

I bedste Olsen Banden stil blev godstog sendt af sted ifølge køreplanen. En „hensigts erklæring“ som vittige tunger på Godsbanegården kaldte køreplanerne. Planer, der var skrevet og planlagt af de ypperste hjerner i DSB's Godstrafikkontor, så man kunne betjene flest mulige stationer i Danmark med godstog. Konceptet havde fungeret godt i rigtigt mange år, og alle kendte deres plads i systemet.

Så grelt var det måske ikke hele tiden, men i 1986 blev dette lavet om, og det blev gradvist gjort klart for alle, at vi „kører for kundens skyld og ikke omvendt“. Et klart koncept som medarbejdere i den gamle etat skulle til at forholde sig til.

De europæiske baner imellem var det aftalt, at man betalte leje af hinandens godsvogne. Det kaldtes for RIV-leje (fordi vognene var RIV-mærket, og derfor kunne køre på de andre europæiske baner), og jo længere man ventede med at transportere de tomme vogne retur til SJ (regime 74), jo mere kostede det DSB i vognleje. Det kostede derfor DSB penge, at have de mange vogne stående på alle tilgængelige sidespor. Imidlertid blev RIV-lejen suspenderet i de perioder hvor der var rigtig mange vogne, der ikke kunne komme over Sundet. I denne forbindelse skal det nævnes, at der også eksisterede en RIV-EUROP-pulje af vogne. EUROP-puljen var en mængde vogne som hver bane havde indskudt. Hvis DSB havde 10 EUROP-vogne i Vesttyskland, og DB havde 11 EUROP-vogne i Danmark på et givent tidspunkt, og af den samme vogntype, skulle DSB betale vognleje af 1 vogn til DB.

Oftentimes var det nødvendigt at benytte DSB's storbæltsfærger til at sejle bl.a. tomme svenske Os-vogne retur til Sverige via Frihavnen og Malmø om sommeren. Blandt færgerne der blev brugt på Øresund var den 4-sporede godsfærge M/F Asa-Thor, M/F Fyn og M/F Prinsesse Benedikte.

DanLink oprettes og bygning af færgeløjer sættes i gang

De politiske forhandlinger om „Danmarks-vejen“ blev afsluttet i april 1984 og planlægningsarbejdet gik straks i gang. Bl.a. skulle der bygges nye spor ved Østerport og i Rødby Færge samt to helt nye færgeløjer i Frihavnen og i Helsingborg. Kronen på værket var anskaffelsen af to nye kæmpefærger til Øresund, der hver kunne rumme 800 meter godstog fordelt på fem spor samt en ny færge til Østersøen „M/F Karl Carstens“.

Baneafdelingens fremmeste ingeniør inden for disciplinen „bygning af færgeløjer“, Ellen Birgitte Hess Thaysen, havde projekteret DSB's færgeløjer i mange år, og havde beregnet, at det var nødvendigt at bygge fire enorme betonfundamenter – kaldet „trunter“.



Michael Jensen

Det ny færgeløje i Frihavnen under konstruktion i sommeren 1986. I baggrunden skimtes „trunterne“.

De skulle bygges og svejdes sammen på kajen i Frihavnen og herefter skulle den store tyske flydekran „Tak II“ sænke dem på plads på havnebunden, hvorefter de kunne fyldes med beton. Der var simpelthen ikke tid til at bygge et konventionelt færgeløje, som man kendte fra Korsør/Nyborg og mange andre steder på grund af forsinkelsen af DanLink-projektet som beskrevet tidligere. Løsningen med „trunterne“ var den bedst mulige løsning set i lyset af, at DSB først kunne starte arbejdet den 21. marts 1986, da lovgivningen var faldet på plads.

Forberedelserne til trafikstart

Med indførelse af DanLink, blev en fast køreplan aftalt jernbaneselskaberne imellem. Et produkt som kunderne kunne stole på. Ti daglige godstog i hver retning (lidt færre søndag/mandag) med masser af kapacitet,

faste tider og oprangeringsplaner, samt en transittid på „kun“ 14 timer mellem Helsingborg og Maschen. Allerede fra omkring maj måned 1986 begyndte overvågningen af trafikken, der stadig kørte ad Kystbanen.

DanLink startede officielt den 1. juni 1986 med to DSB medarbejdere med mange års DSB erfaring; Anne-Lise B Sørensen (ALS), og Michael Jensen (MJ). ALS blev ansat ved banerne i 1965 og havde i hele sin karriere haft tjenestested i Rødby Færge og Nykøbing Falster fjernstyringscentral. ALS var således godt rustet til opgaven, idet hun var meget udadvendt, kendte alt til trafikafvikling, godstogens og færgernes trafikmønster, kunderne, fragtbrev og talte flydende tysk osv. MJ blev ansat ved banerne i 1971 og tilbragte mange år i vognekspektionen på Københavns Godsbanegård, og havde et godt netværk blandt nogle af toglederne fra andre

„Mor DanLink“ Anne-Lise B. Sørensen på åbningsdagen for DanLink den 3. november 1986 i Frihavnen. I baggrunden ses de 12 aktivister, der gerne så DanLink stoppet.



Michael Jensen



Michael Jensen

Gæsterne besigtiger den nye færgeklapp og MZ-lokomotiverne 1447 og 1452 på åbningsdagen for DanLink den 3. november 1986 i Frihavnen.

sammenhænge, bl.a. Jernbaneforeningen og private ture til Puttgarden og Lübeck.

Det halve års forsinkelse af DanLink gav dem begge tid til at modne sig selv i forhold til opgaven. Frem til åbningen den 3. november 1986 indhentede det nye team den nødvendige viden om kvalitet og trafik til at bygge de nye planer op. ALS og MJ startede med at studere de fysiske forhold i Helsingør, Helsingborg, Lersøen og Østerport. Hos Intercontainer i Basel blev der også aflagt et besøg for at studere hvordan

Intercontainer overvågnede deres egne containertransporter.

Arne Lauritzen fra Driftscentral Fjern (DcF) havde udarbejdet nye togplaner for DanLink. Hans oplæg blev hurtigt ændret, da virkeligheden viste sig at være lidt anderledes, end den tog sig ud, set fra et skrivebord på Kalvebod Brygge. Michael Jensen tilpassede planerne, så transportkvaliteten af godsvognene også kunne registreres. Det var første gang det blev gjort i DSB. Kvaliteten på den nye rute havde den allerstørste bevågenhed

i DSB. Et fokus på DanLink der gik helt ind til nerven af DSB på generaldirektørens skrivebord. DanLink, og ikke mindst DanLink-Info var meget højt prioriteret i DSB og nød meget stor respekt blandt alle medarbejdere. DSB var den første bane i Europa med overvågning af godsvogne, og trafikchef Peter Langager ville bevise, at DSB kunne løfte denne opgave.

ALS havde en forventning om at de tyske jernbaner (DB) ville blive lidt „stive“ at arbejde med, og det ville være nemt med de

DSB's Generaldirektør Ole Andreasen på talerstolen ved åbningen af DanLink den 3. november 1986 i Frihavnen.

DanLink-ruten gennem Danmark.



Michael Jensen



Arkiv Michael Jensen

Svenske jernbaner (SJ). Det viste sig, at det blev lige omvendt. DB var effektive og hurtige, og SJ skulle vise sig at være en større udfordring end forventet. I Helsingør havde den nye „Dynamiske Duo“ samtaler med bl.a. stations- og overfartslederne, og der blev stillet spørgsmål til, hvordan det kunne være, at vognene ikke blev overført efter planerne, og i stedet hensat af hensyn til personbilerne. Det var en „sommer“ (stationslederen i Helsingør hed Sommer) med mange AHA!-oplevelser, og det gav en grundlæggende forståelse for hvordan DanLink-Info – omdrejningspunktet i DanLink – skulle overvåge trafikken og sikre kvaliteten.

Forandringer og Tilpasninger

DanLink-konceptet fik en forrygende start, og da de første tre år var gået, kunne man den 7. december 1989 fejre, at den første halve million vogne var blevet sejlet over Sundet. Tre-fire år senere kunne DanLink fejre den næste milepæl med at overføre vogne nummer én million. En forrygende bedrift, der understregede det store behov for DanLink-ruten.

Samtidigt med støt stigende DanLink transittrafik oplevede den nationale godstrafik en stor tilbagegang op igennem 1990'erne. Det politiske pres for at rationaliserer DSB Gods og gøre butikken rentabel, gjorde det samtidigt til en ekstraordinær stor ledelsesmæssig udfordring at drive DanLink. Selv



DanLink vogn nummer 1 million køres fra borde fra M/F Trekroner i februar 1993. Søren Rasmussen (DSB Godsdirektør), Erling Dahlborg (SSAB – Svenskt Stål AB), Hasse (NTR – Nordic Transport Rail) og Anne-Lise B. Sørensen.

om transittrafikken udgjorde den ekstremt sunde del af DSB Gods, blev transittrafikken brugt til at subsidiere de mindre sunde dele af forretningen.

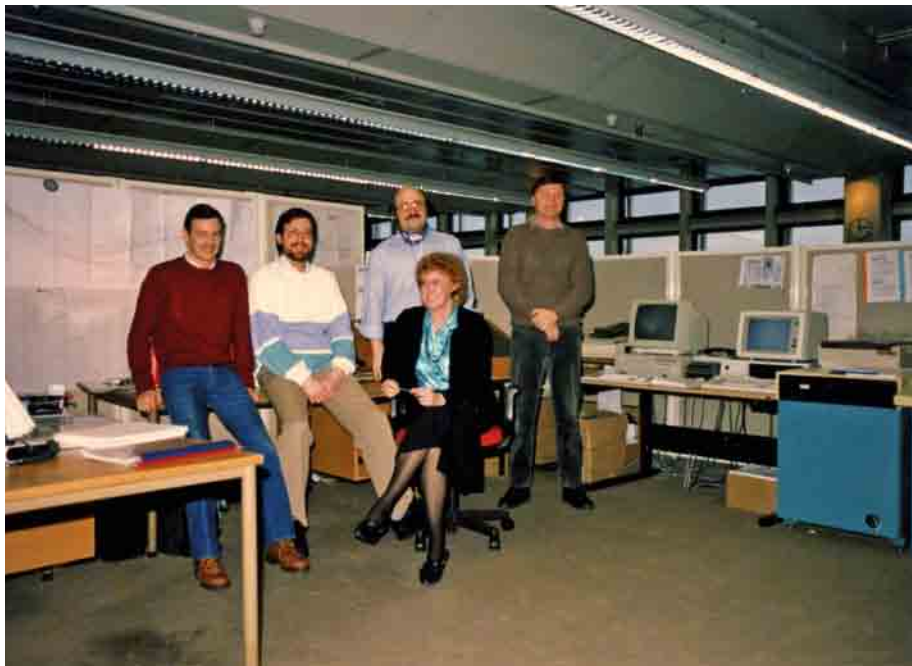
Det politiske pres der var for at gøre forretningen rentabel gjorde det i praksis umuligt at drive forretningen i retning af et overskud.

DSB Gods var samtidigt politisk tynget af, at skulle drive fire produkter ad gangen. De fire produkter var i store træk:

Stykgods (hvor virksomheder, forretninger og tante Oda fra Hindsgavl kunne sende små og store pakker på tværs af landet (dør-til-dør transport med levering fra den ene dag til den anden)

For at reducere støj mest muligt blev DSB forpligtet til kun at anvende de mindst støjende lokomotiver til at trække de store tog. I praksis betød det, at DanLink kun måtte køres med MZ^V og MX. MX 1025 og MZ 1450 har netop rangerer GD 40726 ombord på M/F Trekroner den 20. april 1993. Til venstre ses to oplagte færger M/F Kronborg og M/F Kärnan fra Helsingør-Helsingborg, som var blevet overtallige efter overfarten havde fået nye færger i 1991.





Michael Jensen



Det officielle DanLink-logo fra 1987 bestående af de tre landes farver, der illustrerer ruteføringen. Det var samtidigt en hyldest til svenskerne, hvis landshold i ishockey vandt WM i Wien det år. Michael Jensen's samling



DanLink-Info åbnede den 1. september 1986 med en lille medarbejderstab på 5 mennesker. Det første team bestod Ole Nielsen, Michael Jensen, Kaj Hansen, Anne-Lise Bach Sørensen og Ove Nygaard.

Det oprindelige DanLink-logo, som imidlertid ikke måtte anvendes, da hjulet og de to bølger lignede et eksisterende logo i Norge alt for meget.

Godstog til Skandinavien startede deres rejse i Maschen syd for Hamburg. Langt de fleste kom syd fra og blev samlet til DanLink-tog på den enorme rangerbanegård. Her MZ 1450 med et langt Combi-tog syd for Næstved den 6. august 1989.

Vognladningsgods (velegnet til store mængder gods, som f.eks. øl, træ og jern (hele vognladninger = 1 kunde = 1 vogn))

Kombi – Gods i containere og veksellad på bil, skib og jernbanevogn

Transitgods (hvor DSB Gods blot transportererede godsvogne igennem kongeriget i stærk konkurrence med færgeruterne på Østersøen)

DanLink-systemet blev hele tiden tilpasset godsmængderne i det omfang det var muligt med materiel og mandskab. Forandringsparathed var tidens mantra, og ruten blev naturligvis lagt om via Padborg, da den faste Storebæltsforbindelse blev åbnet den 1. juni 1997. Samme dag blev Rødby Færge nedlagt, og en jernbaneepoke med transitgodstog på Lolland var hermed slut. Omstillingen til at



Jan Lundstrøm

køre tog via den faste Storebæltsforbindelse skete i to tempi. Den 5. april 1997 startede DSB Gods med at omlægge den indenlandske godstogstrafik fra Storebæltsfærgerne til den nye tunnel, og nogle måneder senere, den 1. juni 1997 fulgte omlægningen af DanLink-togene. Det sidste godstog kørte fra Rødby den 2. juni.

Den næste store udfordring, og reelt en planlagt nedlæggelse af DanLink, kom ved åbningen af Øresundsbroen den 30. juni 2000. Den sidste færge, der sejlede fra Frihavnen afsluttede 14 års succeshistorie og en arbejdsplads for næsten 200 mennesker skulle reorganiseres.

Østerport lukkede og arealerne kunne herefter bruges til nye perroner samt opstillings- og vedligeholdelsestog for regionaltog. De fem spor ned imod færgen blev revet op og der er siden bygget mange flotte nye beboelses- og kontorbygninger i området. Frihavsstationen blev nedtaget i 2002 for at gøre plads til den nye færgeterminal til Oslo båden. Omkring 2009 blev den fredede stationsbygning genopbygget blandt de nye store høje bygninger på Amerikaplads. I nogle år husede den tidligere DSB bygning, tegnet af Heinrich Wenck, cafe „Ild og Vand“.

Trafikken går på udenlandske hænder

Det var en hård tid med stærk konkurrence at drive forretning i, og på langt sigt skulle det også vise sig, at kun transittrafikken kunne overleve. Stykgods blev solgt fra til Danske Fragtmænd i 2001, og alt stykgods kørte herefter på lastbil. Fragtmændene overtog den helt nye stykgodsterminal i Taulov, og alle de andre stykgodsterminaler blev kort tid efter lukket.

DSB indgik et samarbejde med det tysk/hollandsk ejede Railion, og overdrog DSB Gods' tilbageværende produkter (vognladningsgods, kombitrafik og transitdelen), og solgte samtidigt DSB's godsvogne og lokomotiver (bl.a. de 13 nye 6-akslede EG lokomotiver) ind i denne handel. Værdien af vogne og lokomotiver gav DSB en ejerandel på 2 % af aktierne af Railion. DSB Gods lukkede i januar 2001, hvorefter gods på skinner ikke længere blev transporteret af en dansk statsvirksomhed.

I dag er der ikke meget national transport tilbage, idet de fleste stationer ikke engang har læssespor længere. Flere steder i Jylland kører andre private operatører godstog. 📷

(Fortsættes)

DanLink skrevet med DSB's „cargoskrift“ designet af Villy Schophuus.

DanLink



Thomas Hauerslev (tv) og Michael Jensen (th) på M/F Trekroner den sidste dag med DanLink-overfarten.

Bagom til DanLink-historien

Af Michael Jensen

Da Thomas Hauerslev i efteråret 2011 sagde til mig, at han ville skrive historien om DanLink, på tidspunktet hvor det var 25 år siden den officielle indvielse fandt sted, blev jeg utrolig glad. Ikke kun fordi mit arbejde med DanLink, i stort set hele perioden, har været et væsentligt og værdifuldt kapitel i mit liv, men også fordi jeg ved at han kan skabe et godt produkt, som levner plads til input fra mange sider.

Som Thomas ganske rigtigt afslutter, gælder dette ikke kun for mit liv, men for mange af de der har arbejdet med DanLink gennem produktets 15 leveår.

Idéen med at bruge Internettet giver mulighed for, at historien kan udvikle sig, hvilket ikke ville være tilfældet, hvis historien udkom i bogform. Samtidig ligger det helt i Thomas' ånd, at dele viden uden absolut at skulle tjene penge på den. For mig betød det mange timer med at scanne billeder og gennemse gamle gemte mapper og dermed genopleve gamle minder og tidligere kollegaer.

Thomas kom til DanLink-Info i 1991 og viste hurtigt sit særlige talent for at strukturere. Da jobbet som kvalitetskoordinator for DanLinks kvalitetsstyringssystem blev ledigt i 1995, var han derfor den naturlige afløser. Han fik på den måde et stort kendskab til forretningsgangene – ikke kun centralt, men også på DanLink-produktets øvrige tjenestesteder.

Jeg kan i dag glæde mig over et fortsat venskab med Thomas – et venskab som giver gode oplevelser og sjove udfordringer, hvilket denne historie til fulde bevidner.

Historien har været tilgængelig et stykke tid på internettet (www.hauerslev.com), og de to DanLink-film, som blev lagt på YouTube, blev set næsten 200 gange inden for de første 24 timer. Det vidner om, at mange følger jernbanehistorier på nettet, og jeg håber at dette bidrag blive modtaget i samme positive ånd, som den skrevet. I 2014 blev vi kontaktet af Jernbanens redaktion, der gerne vil gerne ville bringe historien i Dansk Jernbane-Klub's medlemsblad, så læserne her fik mulighed for at DanLink-historien på tryk. Det kunne vi naturligvis kun bakke op om. Rigtig, rigtig god læselyst.

Artiklen er skrevet Thomas Hauerslev, assisteret af Michael Jensen & Anne-Lise B Sørensen. Driftshistorisk og færgeteknisk assistance af Morten Salicath, Dansk Færgehistorisk Selskab.

Om DanLink-aftaler: Søren Rasmussen, Godsdivisionschef i DSB 1987-1993.

Peter Langager, Generaldirektør i DSB 1988-1993.

Samt assistance af Marianne Richter, Villy Schophuus, Niels P Nielsen & Charlotte Wiinblad.