



# Med DanLink igennem Danmark

## „Med kunden i centrum“

Del 3 – Til lands og til vands

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

*Mellem 1986 og 2000 drev DSB godstransitruten DanLink mellem Helsingborg i Sverige og Maschen i Tyskland. Ruten gjorde op med hidtil praksis; at køre og færgede godsvoerne over bælt og sund, når der var plads til det i køre- og fartplanerne. Kunden var nu sat i fokus, og fik transporteret sit gods gennem Danmark til aftalt tid og kvalitet. For at løfte opgaven, blev skinneinfrastrukturen tilpasset og nye godsfærger indsat. Her kommer tredje og sidste del af historien om DanLink; et nostalgisk tilbageblik på DSB's Transittrafik i perioden 1986-2000, set igennem medarbejdernes briller.*



Luftfoto af Østerport station søndag den 26. august 1990. Ved Langelinie ses M/F Trekroner, som var vært for et „åbent hus“ arrangement i forbindelse med Københavns havneuge. Om søndagen blev der normalt kun sejlet med en færge, hvilket skete på skift.

Michael Jensen

der til lejligheden i forhallen blev bygget en komplet model af Lersøen og Østerport i Märklin størrelse H0. Med Märklins modeltog trænedede medarbejderne de rangerbevægelser og den spor anvendelse der skulle til, for at få det hele til at gå op i en højere enhed. Det var så snedigt planlagt, at håndbetjente sporskifter „i marken“, var manuelle på modelbanen, og centralbetjente sporskifter var elektriske, for at sikre størst mulig lighed med de virkelige forhold.

### Lersøen

Lersøen åbnede den 1. juli 1930 og blev nedlagt igen den 27. februar 1967. Lersøen station var en meget stor godsbanestation ude på Nørrebro. Stationen blev anlagt som godsbanegård, for at kunne aflaste Københavns Godsbanegård. Lersøen skulle håndtere tog fra Nordbanen, Østerport og Frihavnen, og hang sammen med Nørrebro station, Lygten station og hele området imellem Borgmestervangen og højbanen. Lersøen var togfølgestation imellem Hellerup i nord, Østerport i øst og Flintholm mod syd. Godstog til og fra Helsingør passerede Lersøen på sin vej ad Godsforbindelsesbanen til Københavns Godsbanegård.

Efter lukning i 1967, blev Lersøen i mange år primært brugt til at parkere henstående vogne blandt andet til Sverige. Lersøen oplevede en renæssance i nogle få år da DanLink åbnede i 1986. Lersøen var aldrig en publikumsstation med perroner, men udelukkende beregnet til ekspedition af godstog. S-tog har dog siden 1934 kørt igennem i spor 1 og 2 (i dag spor 11 og 12), imellem Nørrebro og Ryparken (Lyngbyvej), og det gør de stadig den dag i dag.

Som stationsbestyrer skulle man have tungen lige i munden når man stillede en togvej ind på stationen. Man ville nødtigt have et S-tog ind, for der var ikke køretråd. Ikke desto mindre skete det en sjælden gang, at der dukkede et S-tog op i spor 7, lige ud for kommandoposten. Og så var der ikke andet at gøre end at håbe på, at pantografen og køreledningen ikke havde taget skade, og så ellers undskyldte ulejligheden overfor passagererne, og forsøge at skubbe S-toget ud igen med stationens MH rangermaskine. Oprindeligt foregik hovedrangering af Dan-

## Stationerne på DanLink-ruten

### Østerport

På Østerport blev der i 1986 bygget fem helt nye spor imellem det nye færgeleje ved Frihavnsstationen og Østerport station. To af disse spor krydsede Kalkbrænderihavnsvej, og 40 gange i døgnet måtte bilerne pænt holde tilbage når der skulle rangeres over gaden med de lange togstammer.

Der blev bygget et nyt dobbeltsporet broklap-system med flere sporskifter til at forbinde de

fem jernbanespor på færgerne; broklapperne var også forsynet med sporskifter, der passede til de dengang nye storebæltsfærgers fire spor. Dette skulle vise sig at være en stor praktisk foranstaltning, idet M/F Dronning Ingrid „afløste“ indtil M/F Trekroner blev leveret ultimo december 1986.

Før starten gik den 3. november 1986 blev togpersonale og rangerpersonale, der skulle arbejde med de ny oprangeringsspor, rangerbevægelser osv., trænet grundigt. Dette foregik på Lygten station på Nørrebro, hvor

Link-tog på Lersøen, men efter tilpasning af DSB Gods-organisationen blev det meste rangerarbejde senere flyttet til Østerport tæt på Frihavnsområdet.

Under Tagensvej-broen åbnede DSB den nye S-togsstation Bispebjerg den 29. juni 1996. Sikringsteknisk lå stationen inde på Lersøen. I dag er stort set alle spor ufarbare, og hele området er under udvikling. Man kan stadig se nogle få SU signaler på området, men de er naturligvis slukkede. Kommandoposten og Post 2 er for længst revet ned.





Thomas Haverstlev

### **Rødby Færge**

Rødby Færge station åbnede i 1963, som en del af Fugleflugtslinjen. En stor arbejdsplads på Lolland med færger og tog. Rødby Færge håndterede persontog og godstog lige fra starten, og det var muligt at få efterisat kølevogne.

Der blev anlagt nye sporskifter i Station Øst i forbindelse med DanLink-forberedelserne i 1986. Kommandoposten lå oprindeligt i stueetagen ved færgelejet, men medio 1980'erne, blev centralapparatet flyttet op på første sal i en helt ny bygning.

Rødby Færge lukkede som godshåndteringsstation da Storebæltsforbindelsen og transittrafikken blev omdirigeret til at køre via Storebælt. I dag er der ikke meget glimmer tilbage, og alle sporene er næsten forsvundet i rust, græs og vegetation. Om ca. 10-15 år forventes det hele at blive lukket, når den nye faste forbindelse til Puttgarden åbner.

### **Puttgarden/Maschen**

Puttgarden Rangerbanegård og færgehavn ligger på Femern, og fungerede som trafikknudepunkt for bil- og jernbanetrafik siden 1963, da Fugleflugtslinjen åbnede. Efter 1997, hvor DanLink-trafikken forsvandt, har de fleste spor ligget øde hen. Kun en halv snes gange om dagen overføres der EC-tog med færgen, og det stiller kun minimale krav til spor.

Syd for Hamburg ligger den store rangerbanegård Maschen. Maschen åbnede i 1977, og er en af Europas største rangerbanegårde med over 300 km spor og 825 sporskifter på et areal på ikke mindre end 280 hektar. Groft sagt svarende til et større landsted med skinner over det hele. Stort set al trafik til og fra Skandinavien kører igennem Maschen, bortset fra Volvotoget, der kørte udenom.

### **Padborg/Godsbanegården**

Da DanLink-trafikken blev omlagt via Storebæltsforbindelsen i 1997, blev Padborg ny DanLink-grænsestation imellem Danmark og Tyskland, og erstattede dermed Rødby Færges rolle. Ved omlægningen via Padborg blev trafikken samtidig omlagt til at køre via Københavns Godsbanegård. Det skete fordi de elektriske lokomotiver ikke kunne køre ad Godsforbindelsesbanen, da en del af strækningen blev anvendt af S-togene, der benytter et helt andet strømsystem. Alle DanLink-dieseltog til og fra Østerport måtte derfor ind og vende på Godsbanegården for at skifte lokomotiv. DanLink-togene blev derefter trukket af EA lokomotiverne på tværs af kongeriget.

Tommy O. Jensen



Udsigt fra M/F Öresund's kommandobro over rangerarealet med de fem spor i Frihavnen omkring 1999. To togmaskiner rangerer samtidigt.

Tunge tog blev ofte fremsført i forspand med to-tre maskiner. MX 1028 og MZ 1448 sat har netop fundet et hul i S-togstrafikken, og brummer op af bakken til Nørrebro station med G 40721 den 13. februar 1993.



I Padborg mødes de to strømsystemer midt på stationen. 15 kV, 16,7 Hz vekselstrøm på den tyske side, og 25 kV, 50 Hz på den danske side af køretråden. For de maskiner, der kun kan køre med enten det tyske eller det danske system, trillede togene ind på stationen med pantografen nede, hvorefter togmaskinen blev rangeret værk af en Köf (rangermaskine).

Da Øresundsforbindelsen åbnede 1. juni 2000, blev de nye 6-akslede elektriske EG godstogslokomotiver indsat på ruten. DSB Gods' litra EG var designet til at køre i de svenske, danske og tyske strømsystemer, så maskinerne kunne køre hele vejen fra Sverige til Tyskland, uden lokomotivskift i de forskellige strømsystemer.

### Sporshunten Snoghøj-Taulov

Banen mellem Snoghøj og Taulov var en del af landanlæggene til Storebæltsforbindelsen, og åbnede i 1993 som en shunt mellem banen fra Odense til Fredericia med banen fra Fredericia til Kolding. Herved slap man for at løbe om i Fredericia.

I første omgang var sporshunten blot tænkt til godstog, og både Snoghøj og Taulov blev af sparehensyn forgreningsstationer i niveau. Men med tiden kom der også direkte persontog på strækningen mellem Odense og Kolding, og det kan godt give trafikdisponenten grå hår, når et godstog mod syd skal på tværs af hovestrækningen i utide.



Michael Jensen

*Rangerbanegården i Maschen syd for Hamburg var endepunktet for DanLink-togene. Stationen håndterede i starten af 1990'erne dagligt ca. 8.000 godsvogne, og ekspederede ca. 125 godstog mod syd og ca. 75 godstog mod nord.*

### Rullende materiel – Maskiner

DanLink-godstog var nogle meget store og tunge godstog. Køreplanskontoret havde anvendt træktabeller for MZ I (MZ 1401-1410) og II's (MZ 1411-1426) maskinkraft, til at beregne hvor lang køretid DanLink-godstogene skulle bruge imellem Rødby og Østerport og omvendt. Køreplanerne var designet til en belastning af maskinen med

1800 ton „på krogen“ og en kørehastighed på maks. 100 km/t. De to første serier af MZ-lokomotiver havde 3300 hestekræfter. Serie III og IV havde begge 3900 hestekræfter, og var derfor de kraftigste maskiner. Endvidere var serie IV (MZ 1447-1461) også den mest støjsvage MZ-type DSB havde, og det blev besluttet at alene MZ IV skulle bruges på DanLink. Senere fik også MZ III (MZ 1427-1446) tilladelse til at køre DanLink-godstog.

*De første år foregik oprangering af DanLink-tog på rangerstationen Lersøen. MZ 1457 er netop ankommet med G 9776 fra Østerport lørdag den 27. marts 1993. MX 1014 og MZ 1447 er ved sætte tog G 42200 sammen til Gent, og går alt vel, kan toget sendes afsted mod Rødby Færge kl. 19.34. MH 376 havde rangertjansen denne dag.*



Tommy O. Jensen



Thomas Hæuserlev

En rangermaskine type BR 360 rangerer fra færgen i Puttgården i slutningen af 1980'erne. Et godstog måtte normalt føres over i to-tre i ombæring, så der var nok at se til for rangerpersonalet i såvel Rødby som Puttgården.

Hvis der var mere end 1800 ton gods på færgen, og dermed i godstoget, ville toget „tabe tid“ under kørslen. Med andre ord ville toget blive forsinket, fordi det var for tungt. Det kunne man kompensere for, hvis et ekstra lokomotiv blev sat foran toget.

DSB valgte at bruge de mindre MX-lokomotiver fra 1960'erne til at supplere MZ's trækraft, og derfor blev et antal MX-lokomotiver holdt i live længe efter at persontrafikken holdt op med at bruge dem. Det var ikke usædvanligt at se op til tre maskiner trække et tungt DanLink-tog på op til 2500 ton. Et imponerende syn, og ikke mindst en imponerende lyd, når disse General Motors lokomotiver kørte i trin 8 ned over Sydbanen imellem Ringsted og Rødby Færge (og omvendt naturligvis).

1994 var et af de bedste år, hvor der var så meget tryk på ruten, at mange tog med en

belastning på 2500 ton ikke var unormalt. Nogle enkelte tog fra Sverige bestod ofte kun af 25-26 vogne læsset med stålcoils til Frankrig, og som vejede godt til.

Ofte var der så meget gods på en færg, at det var nødvendigt med et forspand – altså, at køre med mere end én togmaskine foran et DanLink-godstog. Forspand blev bestilt hos maskinlederen i Driftscentralen. Særligt gjaldt det togene 45769 og 40725, der kørte om natten. Der var så meget „luft“ i køreplanen, og plads på sporene, at der ingen konflikter var med persontog. En enkelt MZ kunne uden problemer holde køreplanen med den belastning – hele vejen fra Lersøen til Rødby.

På et tidspunkt blev der stillet spørgsmål fra lokomotivførernes side vedrørende den store belastning af MZ-maskinerne, idet de ikke kunne komme op ad bakken fra

Coilvogne med stålcoils, valset stål i ruller, på broklappen i Frihavnen.



Michael Jensen

Lersøen imod Nørrebro station i Køretrin 4 (ud af 8). Nogle lokomotivførere havde fejlagtigt fået den opfattelse, at hensynet til naboerne i Bregnerødgade betød, at de maksimalt måtte køre i trin 4. Med Maskintjenestens mellemkomst blev det meddelt lokoførerne, at de sagtens måtte køre i trin 8 (fuld kraft), men at de ikke måtte køre hurtigere end 40 km/t „rundt om husene“ (på Godsforbindelsesbanen). Maskintjenesten gav samtidigt tilladelse til at en enkelt MZ kunne belastes med 2500 ton – uden forspand! Kørsel med 2500 ton krævede dog dispensation hver gang, selv om belastningen stod i TKØ (Tjenestekøreplan Øst). Det var helt nyt, og træktabellerne for MZ III og IV blev herefter opdateret. Fire linjer i et brev om godkendelse af belastning af MZ med 2500 ton togvægt fra Maskintjenesten til DanLink var reelt også dødsdommen over MX-lokomotiverne. Der var ikke længere brug for de mindre maskiner. Mange blev herefter solgt til private jernbaneoperatører i Danmark og Sverige, hvor mange stadig kører med godstog.

Transitgodstogene er i dag som dengang benævnt GD tog i tjenestekøreplanerne (G for gods, og D for DanLink), selv om DanLink ikke eksisterer længere. MZ-lokomotiverne er næsten alle sammen udrangeret, kun ganske få maskiner kører godstog i dag.

### Rullende materiel – Vogne

Godsvogne i Europa er alle sammen af samme UIC-vognstandarder. Hvis en Italiensk vogn skal repareres i Danmark, kan det lade sig gøre fordi komponenterne er de samme overalt i Europa.

Hovedtyperne (hovedlitra) er som følger:

- E almindelig åben vogn med høje sider
- F speciel åben vogn med høje sider
- G almindelig lukket vogn
- H speciel lukket vogn
- I temperaturreguleret vogn/kølevogn
- K almindelig fladvogn med lave sider
- L speciel fladvogn (containerbærevogn)
- O åben vogn velegnet til blandt andet transport af trækævlere. Meget brugt i Sverige
- R almindelig fladvogn med lave sider og bogier
- S speciel fladvogn med bogier (bl.a. containerbærevogn, bærevogne til coils og lastbiler)
- T lukket vogn med tag som kan åbnes
- U specialvogne til f.eks. transport af transformatorer
- Z tankvogne

Vognene i DanLink-togene var en blanding af specialiserede udgave af alle standard vognene. De åbne vogne var typisk Litra Eaos, Rs, Lgns, Sgns, Sdgmks og Rens. Hovedtyperne L, R og S blev brugt til bærevogne for containere. En hel gruppe af S vognene anvendes også til transport af stål i plader og coils. De lukkede vogne var typisk Habis og Habins, som er de store 4-akslede vogne med store skydedøre, så en gaffeltruck



kan køre ind og ud med paller. Også Tbis vogne blev flittigt anvendt. En stor gruppe vogne var tankvognene til flydende gods, kemikalier mv.

Alle vognene var forsynet med et 12-cifret nummer, der var unikt for hver enkelt vogn. Vognene kunne slås op i GTS eller de tilsvarende udenlandske EDB-systemer. Nummeret angav hvilken vogntype det var, hvor den hørte hjemme, hvor hurtigt den kunne køre og hvor den måtte køre osv.

21 86 225 0 476-3 angiver, at det er en standard H-vogn dansk RIV-mærket vogn (86) med en akselafstand på 12-14 meter, med sidedøre, der kan åbnes.

Vognenes vægt afhang af hvor meget gods der var læsset. En Habis kunne f.eks. læsse næsten 60 ton gods, så akseltrykket kom op på omkring 20-22 ton. Vognens egenvægt var ca. 20 ton. 22 fuldt læssede Habis vogne var ganske enkelt et helt godstog på 1800 ton. Meget imponerende efter danske forhold.

I starten af DanLinks levetid var det hovedsageligt to-akslede vogne der blev transporteret på ruten. Dette mønster ændrede sig i retning af store og lange fire-akslede vogne, der kunne transportere meget store mængder gods i samme vogn.

### Færgerne på Øresund

En af hjørnestenene i DanLink-systemet, var den nye færgerute imellem Frihavnen og Helsingborg. SJ og DSB indkøbte hver især en ny færge til ruten. Færgerne var de hidtil største, der havde sejlet i DSB-regi. Hver færge havde fem jernbanespor på dækket, og de kunne begge sejle et helt godstog over Sundet pr. tur. Et godstog i Danmark kunne maksimalt være op til 835 meter langt, og det kunne begge færger nemt rumme. Toglængen i både Tyskland og Sverige er noget kortere. Begge færger var designet til at tilbagelægge ruten på 109 minutter (1:49), og udveksle 800 meter godstog på kun 35 minutter i havnene.

Den svenske færge blev døbt M/F Öresund. Den danske færge blev døbt M/F Trekroner den 6. oktober 1986. Gudmoder var Jenny Furbäck, datter af SJ's generaldirektør Bengt Furbäck. M/F Trekroner havde 807 meter spor og M/F Öresund havde 816 meter spor. Den lille forskel på ca 9 meter spor, betød at afregning af fragt blev beregnet på baggrund af et fordelingstal.

DSB købte M/F Trekroner brugt. Færgen blev overtaget af DSB den 1. januar 1986, hvorefter den blev sendt til Nakskov Skibsværft for at blive ombygget til jernbanefærge i marts 1986. Den skulle forlænges med omtrent 30 meter og gøres klar til at sejle med godsvogne i dansk farvand. Bl.a. skulle der bygges hydrauliske sporskifter på færgedækket, og de to yderste spor skulle kunne skubbes sidelæns med vogne stående på sporet. Færgen havde oprindeligt sejlet i



Thomas Haersted

M/F Trekroner på vej ud af Københavns Havn med Langeliniekaen om styrbord. Bemærk DanLink-logoet på siden af færgen.

varme afrikanske farvande som bilfærge, og da vinteren 1986/87 meldte sin ankomst med strenge frostgrader i en lang periode, så måtte den tages ud af drift i uge 46 i november 1987 for at få rørene isoleret.

M/F Trekroner blev ikke klar til åbningen, så i stedet for blev M/F Dronning Ingrid sejlet fra Storebælt til Øresund. „Dronningen“ var derfor dansk DanLink-færge helt frem til den 21. december 1986, da M/F Trekroner endelig var klar til at sejle. Den svenske færge M/F Öresund, var en nybygning og blev leveret til tiden den 3. november 1986.

Den officielle indvielse foregik på en solrig mandag morgen i Københavns Frihavn den 3. november 1986 klokken 08:12. Den første afgang var tur 51081 med M/F Dronning Ingrid, og den første ankomst var M/F Öresund, der stævnedes ind lidt over halv ti, ca. 20 minutter før planmæssig ankomst kl. 10:01.

M/F Trekroner blev præsenteret for offentligheden på Langelinie før den blev indsat på DanLink-ruten. M/F Trekroner blev flere gange anvendt som „åben færge“ på Langelinie, bl.a. den 1. september 1991 hvor DSB bød kunderne velkommen ombord for at se materiel og udstilling om DSB.

Ved en oplægning i uge 46/november 1987 blev brovingerne lukket (Kommandobro i hele færgens bredde). Færgen blev allerede under ombygningen forsynet med en ny bovpropel. Det gav dog betydelige problemer, da ingeniørerne havde regnet forkert på kW-balancen på de nye hjælpemotorer. Der var ikke effekt nok til den nye bovpropel, så det var nødvendigt sent under ombygningen at indbygge et nyt hjælpemotorrum i agterste lastrum, og der installerede en ekstra hjælpemotor, der kun leverede el til den nye bovpropel.

Sporstopperne i stævnen på M/F Trekroner havde kobling til at sikre vognene.



Michael Jensen



Thomas Hauerslev

gene – se DanLink køreplan september 1992 - maj 1993) på [www.hauerslev.com/danlink](http://www.hauerslev.com/danlink). Efter lukningen af ruten, blev færgerne solgt. M/F Trekroner sejlede til Nakskov for oplægning, og Scandlines gik i gang med at sælge båden. M/F Öresund blev ombygget, og sejler i dag på Østersøen imellem Sverige og Polen under navnet „M/F Wolin“, og M/F Trekroner er foreløbigt endt i Tyrkiske farvande, hvor den under navnet „M/F Erdeniz“ stadig sejler med godsvoгне.

### Færgerne på Østersøen

Færgetrafikken på Østersøen blev varetaget af DB med tyske færges og DSB med danske færges. Forskellen på færgerne var tydelig i udseende. De danske færges var malet i standard sort skrog med hvid overbygning og skorstenen i de klassiske farver, sort og rød med et hvidt bånd. De tyske færges var blå med hvid overbygning.

På Østersøen imellem Rødbyhavn og Puttgarden sejlede der seks færges om vinteren og syv færges om sommeren. Alle færgerne var tresporede, bortset fra den „rene“ bilfærges M/F Lodbrog, der kun sejlede personbiler, busser og lastbiler. Det tyske færgerederi havde indsat den gamle færges M/F Theodor Heuss fra 1957, der kun sejlede med gods. Den var samtidig velegnet til at sejle med RID gods. RID gods (farligt gods) krævede ekstra sikkerhedsforanstaltninger. Det var oprindeligt planlagt at færgen skulle udrangeres og var i 1986 allerede taget ud af drift, men den blev genindsat i rutefart for at sejle DanLink-vogne over Femern bæltet. Desuden havde tyskerne den ældre færges M/F Deutschland fra 1972 og endelig den nybyggede M/F Karl Carstens fra 1986, der var den hidtil største færges imellem de to lande. DSB Rederi havde indsat M/F Danmark (1968), M/F Dronning Margrethe II (1973), M/F Prins Henrik (1974) og bilfærges M/F Lodbrog (chartret 1988).

Overfart af DanLink-togene var aftalt imellem DanLink og rederierne, så fordeling af plads imellem biler og tog lå helt fast. Overfarten af alle DanLink-togene foregik døgnet rundt, og det var bl.a. aftalt, at man ikke overførte persontog sammen med godstog. Man overførte heller ikke mere end to spor med godsvoagne ad gangen. Færges fra Puttgarden havde færgenumre, der startede med 6 og fra Rødby Færges startede færgenumre med 5. F.eks. var færges 6180 afgang fra Puttgarden kl 18:10, og færges 5213 fra Rødby Færges afgang kl 21:35.

Ud over den regelmæssige mængde af personbils- og lastbiltrafik, var der ofte mange turistbusser med f.eks. skirejsende på vej til Alpernes skiparadis. Her blev der fra hver side gjort meget for, at disse skibusser blev overført på en dansk færges fra Rødby Færges, så passagererne kunne købe ind i danske restauranter og taxfree butikker. Det samme gjorde sig gældende fra tysk side, når alle busserne kom retur fra Alperne. Så skulle gæsterne nyde de tyske Jägerschnitzler i restauranten i stedet for en dansk hakkebof.

Den måske mest elegante DSB Færges nogensinde; M/F Danmark på overfarten Rødby–Puttgarden. Færgen havde en samlet sporenlængde på 342 meter fordelt på tre spor.

I 1997 overtog det nye Scandlines-selskab øresundsfærgerne, og de fjernede DanLink-logoet på siden, og erstattede det med et „Scandlines“-logo. Den sidste tur foregik med M/F Trekroner, på en regnvåd eftermiddag den 30. juni 2000, dagen før åbningen af den nye Øresundsbros. Mange mennesker associeret med færgerne var mødt op for at sige farvel til ruten. Bl.a. to generaldirektører Peter Langager og Henrik Hassenkam samt direktøren for Københavns Havn, Henning Hummelose. En udvalgt skare af gæsterne fik lov at sejle med over til Helsingborg, hvorfra de blev fragtet tilbage til København i busser via Helsingør. Under normale omstændigheder havde M/F Trekroner kun plads til 12 passagerer, så Søfartsstyrelsen havde givet særligt tilladelse til flere passagerer denne dag. M/F Öresund kunne dagligt rumme flere passagerer og blev jævnligt brugt til møder, da færgen også havde en rummelig kantine. Som et kuriosum kan det nævnes, at M/F Trekroner også havde en pool på

dækket, da færgen oprindeligt var bygget til at sejle i varme nordafrikanske farvande. Færgernes afgangstider (Turene 52 var fra Helsingborg, og turene 51 var fra Frihavnen):

52/51010 01:00	52/51130 13:00
52/51032 03:24	52/51152 15:24
52/51054 05:48	52/51174 17:48
52/51081 08:12	52/51201 20:12
52/51103 10:36	52/51223 22:36
samt på søndage 51181 18:11	

Om søndagen sejlede der kun én færges. I en enkelt periode, hvor der var usædvanligt meget gods på ruten, sejlede der to færges om søndagen.

I industriferien var sejlplanen reduceret, og der blev kun sejlet med én færges. Den anden færges blev sendt på planmæssig værftsophold. Når der kun var én færges, blev der sejlet i M/F Trekroners omløb, fordi det passede bedst med de fleste TEEM-forbindelser (40xxx to-

Den tomme Svenske Hbis-vogn efter at den var løftet på land. Bemærk at den er helt trykket sammen pga vandtrykket. Vognens nummer var: 21 74 225 3 065-9.



Michael Jensen



## Trafikale uregelmæssigheder

Blandt de mest dramatiske hændelser og ulykker var påsejlingen af færgerne M/F Dronning Margrethe II ud for Lollands kyst. En coaster vædrede færgen kl. 3 om morgenen den 14. marts 1991. Et par timer senere sejlede kaptajnen færgen på grund, da det blev konstateret, at den var ved at synke. Vogn-dækket stod fuldstændigt under vand og alle vognene og biler var meget beskadigede. Alle blev reddet, bortset fra en medarbejder i kiosksalget, der menes at være faldet ud af hullet i skroget, der opstod ved sammenstødet med coasteren. Det var en meget tragisk historie.

Den 19. april 1989 blev DanLink-godstog GD 845764 afsporet i Glumsø. Et sporskifte var defekt, så toget blev ledt ind på et sidespor og endte i en sporstopper. Foran sporstopperen stod der en trolje, der blev knust af MZ 1461. Der var heldigvis ingen personskade. Det var en mandag morgen, og toget bestod af tomme private vogne, på nær vogn nummer to, der var en vogn med to tankcontainere fyldt med rødvin.

I 1992 faldt en Hbis vogn i vandet i Frihavnen. Pga. en defekt radio, og dermed manglende kontakt imellem rangerleder og lokomotivfører, blev en stribe tomme Hbis vogne ved 22 tiden skubbet ud over broklappen i Frihavnen af en MZ. En enkelt vogn endte på bunden af lejet, som er ca. 10 meter dybt. Næsten i samme øjeblik ankom M/F Öresund, men nåede at slå bak, og blev vist nok ikke ramt af vognene. Michael Jensen, der havde bagvagten den aften, kørte ned til færgeløjet og erindrer hvor imponerende det var at se hvor hurtigt den tilkaldte krantjeneste og dykkere var kommet til stedet. Krantjenesten fik hevet vognene op igen. Den vogn der havde ligget på bunden af havnen blev skrottet på stedet. Vognens døre var helt trykket ind og var næsten foldet helt sammen pga. vandtrykket. Vogn

nummer to hang ud over kanten, og havde ikke lidt så meget skade. DanLink-togene hobede sig op helt ned til Hamburg, idet man ventede på at vognen blev hevet op fra færgeløjet og fjernet fra broklappen. Timerne gik og det blev nat, og igen og igen blev de bedt om at komme med et bud på hvornår trafikken kunne genoptages. Togene stod stille i Danmark og Tyskland imens man ventede.

Meldingen fra Banetjenesten var, at klappen måtte have taget skade, men da det endelig ud på morgenen blev muligt at efterse broklappen viste det sig, at hverken klap eller wirespil havde taget skade. Pludselig ved 4 tiden tidligt om morgenen gik en tilsynsførende ned under klappen, og kikkede på broklappen, hvorefter han efter mindre end et par minutters visuel undersøgelse, blot sagde til Michael Jensen: „Ok, I kan bare køre“. DanLink-trafikken blev forsinket 6-9 timer.

Pointen var, at hvis man fra starten havde sagt „I kan bare køre“, ville der ikke været opstået en „kø“ af vogne. Nu var der et „vakuum“, fordi det hele blev stoppet. Banetjenesten var naturligvis bange for at køre på en defekt klap, og derfor muligvis måtte trække tilladelsen tilbage. Det ville de ikke risikere, og det ville være svært at forklare, at DanLink-Info var klar til at disponere her.

Et godstog på vej til Sverige kolliderede den 25. september 1992 om morgenen med et holdende persontog i Næstved. En fireakslet tankvogn med 54 ton Acrylonitril sprang læk, og al trafik igennem Næstved station blev standset i flere dage. 400-600 liter løb ud af tankvognen, og 24 personer blev bragt til Næstved sygehus til observation for forgiftning. Kemikaliespecialister fra Hamborg kom til Næstved, og tømte og sikrede tankvognen. DanLink-tog stod stille i Sverige, Danmark og Tyskland imens myndighederne fik sikret mennesker og materiel i Næstved.

Efter ulykken blev der ryddet op, og indholdet af vognen blev pumpet over i nogle andre containere, som blev hentet på lastbil i Hamborg i Tyskland. I 3-4 år efter ulykken blev der pumpet forurenede vand op fra ulykkesstedet.

M/F Öresund tabte på et tidspunkt en af skrueerne, og måtte en periode sejle med nedsat fart, imens M/F Trekroner sejlede i sit eget omløb. Trods en stor eftersøgning på bunden af Öresund blev skruen aldrig fundet, og ligger der den dag i dag som et varigt minde om de store jernbanefærger.

## Efterskrift 30 år senere

Det var et fantastisk puslespil for alle implicerede at få DanLink til at køre, lige fra aftaleindgåelse med kunderne, læsning i Sverige og til levering i de store industriområder i Tyskland, Frankrig og Benelux. Overvågning af trafikken, disponering af maskiner, og samarbejde med lokomotivførere og stationsbestyrere. Afregning af tariffer, reparation af udsatte vogne, rangering i al slags vejr ved færgerne. Stationsbetjente og færgepersonale, der skulle arbejde på flere forskellige sprog i samarbejde med fremmede baner.

DanLink-epoken har for mange af de forhenværende medarbejdere – ikke mindst dem på Kalvebod Brygge – betydet lange venskaber, der stadig holder. Flere medarbejdere ses pri-vat den dag i dag i forskellige kredse, og deler interesser som f.eks. rejser, vinsmagning, film, mad og skovture, kultur og ikke mindst modeljernbaner, hvor DanLink-togene stadig kører – ofte under højtråben og klirren med ølflasker. Tiden med DanLink betød meget for mange, og flere ser, på hver deres måde, tilbage på den periode i deres arbejdsliv som værende den bedste i DSB.



Sjældent billede taget efter mørkets frembrud. MZ lokomotiv ses langt inde på M/F Trekroner's dæk.