

DJK anskaffer ATC-lokomotiv

Af Thomas N. Olesen

MY-lokomotiverne er vel nok det mest legendariske danske diesellokomotiv. Skønt typen endnu anvendes i daglig drift, både i udlandet og hos private operatører i Danmark, må man jo nok erkende, at MY-lokomotivet efterhånden også er lidt af en veteran. Allerede i 1988 overgik MY 1101 til det daværende DSB Museumstog. Den har siden fået følge af MY 1112 og 1159, og også andre har haft bud efter det klassiske diesel-

lokomotiv. MY 1104 er således bevaret i Norge, og DJK selv købte MY 1105 i 1998. Fem MY er således bevarede, foruden alle dem - og det er faktisk en del - der endnu findes i drift eller hensat rundt omkring.

Men i vore dage kan selv et veteran tog blive forældet. Og nok er MY 1105 et dejligt lokomotiv, men det har ikke ATC. Gennem de sidste par år har det stået klart, at opstramningerne omkring kørsel på stræk-

ninger med automatisk togkontrolanlæg ville blive mere og mere omfattende. Desuden er det helt klart, at ATC under en eller anden form vil blive udstrakt til endnu flere strækninger i nær fremtid. Umuligt er det endnu ikke at køre veteran tog på strækninger uden ATC. Men det er bestemt ikke enkelt. Og for et foretagende som DJKs GM-gruppe, der hidtil har haft som ambition at bevare „et rigtigt rødt IC-tog“, har ATC-problematikken været livstruende. Et IC-tog hører jo ikke hjemme på en afsides „restbane“ - som det hedder i dag - hvor der kan køres med 30 km/t. Et IC-tog hører hjemme på de lange skinner med 120 km/t. Og dét kan man faktisk ikke uden ATC i vore dage.

DJK er derfor meget taknemlige over, at DSB har været villige til simpelthen at bytte MY 1105 med en anden MY - en MY med ATC. Så hermed anmodes alle „nummermænd“ om at rette i notesbøgerne: DJK's MY hedder fremover 1126. Nyerhvervelsen vil med sikkerhed blive foreningen til gavn i mange år fremover, så det er måske nok værd at se lidt nøjere på dette lokomotivs historie.

MY 1126

MY 1126 er ud af den tredje levering MY. DSB indgik kontrakt med Nohab om denne levering den 16. maj 1956. Denne tredje serie MY blev leveret i 1957-58 og fik numrene 1125-1144.

MY 1126 var som de fleste andre MY i realiteten bygget i tre forskellige lande. Vognkassen, bogierne og dele af den elektriske udrustning stammede fra Danmark, selve motoren fra USA og endelig blev det hele samlet hos Nohab i Trollhättan. Motoren i MY 1126 har nummer 56M11. De første to cifre står for byggeåret og M for december måned - så netop denne GM 16-567C motor er således blevet færdig i december 1956. Herefter er den sejlet til Sverige for at blive bygget ind i vognkassen med Frichs-byggenummer 596 og endelig efter samling og færdiggørelse at blive afleveret til DSB som Nohab byggenummer 2367 den 31. august 1957.

Herefter blev MY 1126 sat i drift i det daværende 1. distrikt - strækningerne øst for Storebælt. Her kom lokomotivet til at køre i mange år. I 1974 blev MY 1126 indrettet til kørsel med styrevogne ved montering af ITC-systemet. I 1978 blev lokomotivet ommalet i rød/sort bemaling, og et par år senere blev skørterne i enderne udskiftet med snepløve.



Herover: MY 1126 ved Dybbølsbro i 1973. Foto: Gunnar W. Christensen

Herunder: Godstog med MY 1126 i Lunderskov 1. maj 1987. Foto: Keld Haandbæk



I 1986 var der ikke længere brug for så mange MY øst for Storebælt som hidtil. Kystbanen var blevet elektrificeret, og leveringen af ME var afsluttet året før. Anvendelsen af MY i regionaltog blev nu mindsket kraftigt, og de fleste „gamle“ MY på Sjælland kunne overføres til Jylland-Fyn. Det skete for MY 1126 i efteråret 1986. I næsten to år kørte MY 1126 herefter vest for Storebælt, men i august 1988 blev lokomotivet taget ud af den daglige drift og sendt tilbage til Sjælland, hvor noget helt særligt ventede.

ATCS-forsøg

Nogle husker måske, da computeren midt i firserne for alvor dukkede frem. Det skete ret pludseligt omkring 1984, og ord som *Picoline* og *Commodore 64* (opkaldt efter dens 64 kilobyte RAM!) blev en del af dagligsproget. I en prisklasse over førnævnte vidunderer befandt den IBM-kompatible PC sig. Den første generation af disse blev lanceret i september 1981, og det afgørende var, at standarderne blev gjort tilgængelige, således at andre end IBM kunne producere stumper til den også. Den IBM-kompatible PC blev derfor mere og mere udbredt og har jo, netop på grund af de „åbne“ standarder, til sidst fået overtaget.

Men hvad ville man kunne få ud af det, hvis man indbyggede en PC i et lokomotiv? Sikkert mange ting, og DSB besluttede sig for at iværksætte et stort forsøg, der skulle afprøve informationsteknologiens (dét ord var nu ikke opfundet dengang) muligheder indenfor jernbanedrift. Ideen stammede (naturligvis) fra Amerika, hvor man kaldte konceptet ATCS. De danske forsøg blev udført i et samarbejde mellem DSB og det private computerfirma Proco. På samme tid arbejdede DSB med at indføre ATC, men de to systemer må ikke forveksles og har intet med hinanden at gøre. Forsøgslokomotiv for ATC omkring 1990 var MX 1016, der kørte rundt i almindelig rød-sort bemaling, men med en stor „reklamepåskrift“ på siden.

Efter at være taget ud fra driften i Jylland og overført til Sjælland, blev MY 1126 taget ind på Centralværkstedet i København. Med hjælp fra en kvindelig kunstner blev lokomotivet i efteråret 1988 malet i en meget særpræget bemaling, hvor sølv og lyseblå var de dominerende farver. Lokomotivet blev desuden forsynet med en „Train Brain“ - en almindelig IBM PC XT (en „PC XT“ var baseret på en 8086-processor - generationen før 286! - oftest på 4-8 MHz. I dag glemmer man ofte, hvor langt man før i tiden kunne komme med selv beskeden regnekraft). Desuden blev lokomotivet forsynet med et Motorola radioanlæg, så man kunne kommunikere med computeren hele tiden fra et eksternt kontrolcenter. Alle disse komponenter udgjorde en del af det samlede ATCS-anlæg.

Den indbyggede computer (Train Brain) var i stand til at holde styr på rigtig mange ting:

1) Train Brain kunne bruges til at styre toget. Strækningens og togets data –



MY 1126 i rød-sort med skørt på Helgoland i 1978. Foto: Jørgen Stibro Andersen

stigningsforhold, togvægt, rullemodstand – kunne programmeres ind i computeren, og den kunne så fastlægge den mest økonomiske kørsel. DSB påregnede op mod 15% energibesparelse sammenlignet med traditionel, manuelt styret kørsel. Train Brain kunne forudprogrammeres med standsningsmønstret for kørslen, og toget fungerede som helt førerløst, eller man kunne fjernstyre toget via radioforbindelsen og Train Brain.

2) Computeren kunne overvåge lokomotivets funktioner og herunder forsynes med et program til fejlfinding. Train Brain kunne også bruges til at overføre data om fejl til en central database med henblik på at optimere den „forebyggende“ vedligeholdelse.

3) I forbindelse med godstrafik kunne lokomotivets computer forsynes med oplysninger om vognbenyttelse og destinationer, og indrapporteringerne fra toget samles cen-

tralt i et computerprogram, der kunne optimere vognbenyttelsen.

4) Når der kørtes med persontog, kunne Train Brain indeholde et pladsreserveringssystem og et passagerinformationssystem.

Et langt spor i sydenden af Københavns Godsbanegård blev reserveret til forsøgene med ATCS. Der blev undervejs anlagt adskillige „holdepladser“, hvor forsøgstoget skulle standse. Der blev endvidere udlagt nogle særlige baliser/transducere for ATCS. ATCS-lokomotiverne var også forsynet med transducere, således at togets position på strækningen kunne kontrolleres med mellemrum; i øvrigt var ATCS ligesom ATC baseret på udmåling af distance ved hjælp af tælling af antal hjulomdrejninger. I december 1988 gennemførtes den første førerløse forsøgs-kørsel, hvor MY 1126 blev styret alene af den monterede computer. Lokomo-



MY 1126-Bg-Bhs-MX 1021 på Københavns Godsbanegård i februar 1990. Foto: Keld Haandbæk

tivet kørte frem og tilbage på forsøgsstrækningen efter den indprogrammerede køreplan og standsede ved de fastlagte „holdepladser“.

Tidligt i 1989 fik MY 1126 følge af MX 1021, der blev ommalet i samme stil - dog med sølv og violet som dominerende farver - og udstyret med computer og radioanlæg i lighed med MY 1126. Også en gammel Bhs-styrevogn blev ommalet og inddraget i forsøgene. Nu involverede forsøgsførerne to tog, der begge - førerløst - kørte frem og tilbage på forsøgsstrækningen, med krydsning undervejs og løbende indrapportering af position og tilstand til et centralt kontrolcenter, hvor togenes positioner kunne følges på computerskærme. Kontrolcenteret var indrettet i en gammel personvogn (ikke Bhs-vognen, den blev kun anvendt som ledsagevogn for MX 1021).

I 1990 blev forsøgene med ATCS afsluttet. Arbejdsgruppen bag var af den opfattelse, at næste skridt kunne være at indrette en hel sidebane med ATCS-drift i et storskalaforsøg. Et så stort skridt, det kunne måske være noget i retning af ATCS på Svendborgbanen, turde DSB dog tilsyneladende ikke at tage på et tidspunkt, hvor man var økonomisk

presset. Specialudstyret blev demonteret, og den pudsigt bemalede MY 1126 stod nu uvirksom hen på maskindepotet ved Københavns Godsbanegård.

Mens MX 1021, bortset fra nogle få specialopgaver, aldrig mere kom i drift i Danmark, gik det anderledes for MY 1126. I maj 1992 blev lokomotivet overført til vestområdet og sat i almindelig drift igen. Lokomotivet blev normalt anvendt til godstog, men i forbindelse med Midtjyllands Festival i sommeren 1992 blev MY 1126 også anvendt til festival-særtog oprangeret af Bf-vogne. Før lokomotivet blev sat i drift, blev de „skruerhoveder“, der havde afdækket køjerne i siden, fjernet.

MY 1126 skulle endog komme til at opleve en udlandstur. I forbindelse med vinter-OL i Lillehammer i 1994 havde de norske statsbaner NSB alvorlig mangel på trækraft, og i perioden 8. februar-1. marts 1994 var MY 1124 og 1126 derfor udlånt til Norge. Her indgik de i normal drift, mest i godstog i forspand med „norsk MY“ (Di.3). Efter turen til Norge blev MY 1126 på ny sat i drift vest for Storebælt, idet lokomotivet dog i sommeren 1994 gennemgik den såkaldte „miljørenovering“ på lokomotivværkstedet

i Århus. Samtidig fik MY 1126 det uofficielle navn „Nikita“.

Midt i halvfemserne var det meningen, at de bedste MY skulle holdes i drift lidt endnu som såkaldte „stræknings-rangerlokomotiver“. I denne forbindelse fik MY 1126 i april 1995 rangerplatforme. Den sidste ændring på lokomotivet fulgte i sommeren 1996, hvor lokomotivet fik ATC - i øvrigt som en af de allersidste MY. Det var kun de nyeste 15 MY og 10 MY fra tredje levering, der nåede at få dansk ATC.

Fra juni 1996 befandt MY 1126 sig på Sjælland, hvor den blev anvendt i de få tilbageværende MY-løb i østområdet. Ved overgangen til vinterkøreplanen 1997 forsvandt MY i plandrift øst for Storebælt, og MY 1126 blev i oktober 1997 på ny overført til Jylland-Fyn. Men der var ikke mange opgaver tilbage til MY-erne på dette tidspunkt, og fra november 1997 blev MY 1126 stillet til rådighed for hjælpevognstjenesten i Århus. I denne forbindelse nåede lokomotivet at udføre enkelte ture, men i januar 2000 var det definitivt slut. MY 1126 blev overført til København og hensat. DSB havde ikke længere brug for lokomotivet.

I to år henstod lokomotivet uvirksomt i København. Men den 13. januar 2002 kørte MY 1126 igen for egen kraft. Der var kun tale om en kort besigtigelsestur for DJK, og det stod klart, at der for DJK ville være tale om et godt bytte for MY 1105. Få måneder efter faldt de sidste ting på plads, og efter tilbageleveringen af MY 1105 den 1. juli 2002 overgik MY 1126 til DJK.

Med MY 1126 vil DJKs GM-gruppe uden tvivl blive en særdeles aktiv og synlig veteranogstogoperatør i en meget nær fremtid. GM-gruppen vil nu være i stand til at fremføre veteranog helt uden de restriktioner som „veteranog uden mobilt togkontrolanlæg“ er underlagt.

Selve lokomotivet MY 1126 har desværre visse rustskader. Når rustarbejdet er afsluttet, vil lokomotivet trænge grundigt til en udvendig opmaling. Som det ser ud nu, vil valget falde på at male lokomotivet vinrødt med vingehjul. Forinden vil den nuværende, meget særprægede, bemaling blive gennemfotograferet og nedtegnet, så den kan genetableres, hvis man skulle få lyst hertil en dag. Ved at kunne stille med et tog i en tilstand der ligger mindst 30 år tilbage, vil GM-gruppen kunne anerkendes som „rigtig“ veteranogstogoperatør, og et vinrødt lokomotiv vil se naturligt ud sammen med andre vognstammer end netop GM-gruppens. Og har du en mening om bemalingen, så husk, at DJK jo er en demokratisk organisation - ved at melde sig som aktiv i GM-gruppen vil man få direkte indflydelse på blandt andet dette spørgsmål. I det hele taget modtager GM-gruppen meget gerne henvendelser fra medlemmer, der har lyst til at være med i gruppens arbejde - på det praktiske eller det administrative plan. Så hvis det er noget for dig at være med til at forme en fremtid for MY 1126, så grib telefonen eller kuglepennen og ring eller skriv til GM-gruppen - telefonnummer og adresse ses på bladets næstsidside ...!

Til højre: MY 1126 under ommaling i København 1988. Foto: Jørgen Stibro Andersen



Til højre: MY 1126 som „hjelpevognsmaskine“ i Århus, april 1998. Foto: Keld Haandbæk



Herunder: MY 1126 mellem Skjern og Tarm med et noget beskedent godstog til Ølgod, fotograferet den 20. december 1993 af Tommy O. Jensen

