



For 30 år siden:

Afsked med Frichs lyntoget

Tekst og fotos: John Christensen

Sommeren 1973 kørte de gamle Frichs lyntog fra 1935 deres sidste ture i eksprestoget Neptun til Berlin Ostbahnhof og Berlin Zoologischer Garten, som dengang lå i Vestberlin. En tur de havde haft siden 1968, efter de var blevet overflødiggjort af MA-lyntogene mellem landsdelene. Men nu var tiden løbet fra dem, og DSB meddelte at de sidste tilbageværende Frichs-lyntog ville blive udrangeret ved overgangen til vinterkøreplanen i 1973.

Lyntogene der kørte til Berlin, blev forsynet med to ekstra frontlygter, da det tyske sikkerhedsreglement forlangte dette. Fronten skulle i flg. reglerne fremstå med triangellys forrest. Her holder MB 412+FJ 448+AB 436+MB 411 klar til afgang på København H, foråret 1972.

De gamle Lyntog begyndte allerede deres kørsel til Østberlin den 26. maj 1968, hvor sommerkøreplanen trådte i kraft. Her kørte de turen hver anden dag med to danske lokoførere, som fulgte med på hele turen, og først kom tilbage igen næste eftermiddag. I Warnemünde kom der en østtysk lokomotivfører på, som var med som lods, samt en østtysk togfører. Toget holdt kun på Rostock Hbf. inden det nåede til Berlin Ostbahnhof klokken 15.19. Efter af have sat passagererne af, kørte det til depotet Berlin Karlshorst, som var depot for alt Deutsche Reichsbahn's motormateriel, bl.a. VT 18.16.

De øvrige dage kørte DR's eget "lyntog" VT 18.16 eksprestoget Neptun, som på dansk strækning fik en dansk lokofører med som lods, samt en dansk togfører. Eftersyn, samt forsyning af vand og brændselsolie foregik på Helgoland maskindepot. I en kort overgangssperiode blev der også kørt med et ældre tre vogns togsæt fra 1936 (Köln typen). Neptun startede sin kørsel til Danmark fra sommerkøreplanens start den 31. maj 1964,

og frem til den 25. maj 1968 blev toget videreført til Københavns Frihavn med forbindelse til Malmøfærgen.

Fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. maj 1971 forsvandt DR's tog helt fra Danmarks skinner, hvor DSB overtog kørslen med begge Neptun-omløb indtil den 30. september 1973, hvor Neptun blev lokomotivtrukket. Sådan kørte det frem til den 23. september 1995, hvor jernbaneoverfarten Gedser Warnemünde blev nedlagt.

I en periode mellem den 1. december 1972 og 31. marts 1973 kørte de som persontog i et MO løb fra mandag til fredag på strækningen Rungsted Kyst – København H – Holbæk for at de ikke skulle stå og ruste, inden de igen startede med at køre til Berlin Ostbahnhof den 1. april 1973 med færgen over Gedser-Warnemünde, da DSB skyldte østtyskerne en del kilometerkørsel som modregning, for DR's tilsvarende kørsel i Danmark.

Materiellet bestod af nu af to trevogns sæt, MS 401-AA 431-MS 402 og MS 403-AA 432-MS 404, samt et firevogns sæt MB 409-AB 435-FJ 447-MB 410. De øvrige lyntog var udrangeret. Tidligere var der i alt 8 sæt, 3 trevogns sæt og 5 firevogns sæt.

Med det gamle Lyntog Neptun til Berlin

I løbet af foråret 1973 besluttede jeg mig for, at jeg ville tage en tur med Neptun til Berlin, for at fotografere disse gamle Lyntog. Jeg tog afsted fra København H den 6. juni med tog 321, afgang 7.55. På vej ned til Gedser gjorde toget holdt i Næstved for at tage paspolitiet ombord, samt i Nykøbing F for at udveksle passagerer.



MS-toget havde 164 siddepladser. På denne tur var der ca. 75 passagerer med; 3 som stod af på Rostock Hbf., og ca. 25 – 30 på Berlin Ostbhf, resten skulle med til Vest Berlin. På de to banegårde i DDR stod jernbanepolitiet sammen med Volkspolizei for at sikre, at ingen skulle stige ombord på toget. Det var kun rejsende til og fra Danmark som måtte komme med.

I Gedser holdt toget ved perronen i få minutter, inden det rangerede over til færgelejet, og kørte ombord på færgeren Warnemünde. Efter at have ordnet de forskellige formaliteter ombord, køb af visum m.v. på den østtyske færge, ankom jeg til Warnemünde efter en sejl-tur på godt 2 timer. Under indsejlingen til færgehavnen blev vi mødt af over 100 østtyskere, der stod på molen og vinkede op til os. Det må have været en stor oplevelse for dem, og mange har sikkert tænkt, at bare det var os som var ombord på den færge.

Da vi kørte i land i Warnemünde, mødtes vi af pistolbevæbnede marinesoldater, som stod på begge sider af toget. Under de ca. 15 - 20 minutters ophold på stationen gennemgik Volkspolizei og toldere toget. Kupperne blev undersøgt og der blev kikket med spejle under toget. Volkspolizei gav sig rigtig god tid til at se pas og papirer og udfritte, hvor meget man havde med i østmark (hvilket var forbudt at ind og udføre af DDR). Trods alle undersøgelserne kom toget alligevel rettidig afsted mod Berlin, og efter få minutters kørsel passerede vi det andet gamle trevogns lyntog som var på vej mod Danmark. Eneste stop undervejs til Berlin, skete kun på Rostock Hbf.

Toget kørte med en fart på godt 120 km/h (som var den maksimale tilladte hastighed for dette tog) og efter danske forhold var sporet ikke i den bedste stand til denne fart. Den danske lokomotivfører, som var med i toget fortalte mig, at for at overholde køretiden, var det nødt til at køre med den hastighed. Efter at have passeret Oranienburg, måtte toget denne dag køre en større omvej for at komme ind til Berlin. Der var

under et gravearbejde på strækningen, som toget dagligt kørte på, fundet en gammel bombe fra krigens tid, hvorfor strækningen var blevet spærret. Dette gjorde, at toget måtte køre denne omvej. Dengang var der ikke noget der hed strækningsradio, så det foregik med skriftlige meddelelser, når toget stoppede op foran kommandoposten, og telefonisk hvor toget en gang holdt ved en blokposttelefon for at modtage de fornødne ordrer. Det var en interessant og spændende tur for mig at køre med på denne omvej, hvor toget bl.a. passerede forbi Bhf Lichtenberg, hvor folk stod og kikkede efter det fremmede tog.

Før toget nåede frem til Ostbahnhof, holdt vi nogle få minutter for stop lige udfor et maskindepot fyldt med en masse dejlige og beskidte driftsklare damplokomotiver, blandt andet BR 01, 38, 50 og 52, og havde det ikke været fordi Volkspolizei var med dette tog, så havde jeg taget nogle billeder af disse maskiner. Det var en fast procedure, at de østtyske myndigheder åbnede vinduerne på dette tog og andre transittog når de holdt stille for at holde øje med, om der skulle hoppe nogle østtyskere ombord. Efter godt 3 kvarters forsinkelse nåede vi frem til Berlin Ostbahnhof. Mellem Warnemünde og Berlin Ostbhf var det en togstewardesse, der fulgte med toget, da DR ikke havde togpersonale nok. Togstewardesserne havde ikke det samme ansvar og funktion, som togpersonalet havde. På Berlin Ostbhf steg i øvrigt en østtysk togfører ombord, for at følge toget til Vestberlin. Partibogen har sikkert været i orden, for normalt fik østtysker ikke lov til at rejse ind i Vesten uden særdeles god grund.

Efter nogle få minutters ophold fortsatte toget videre mod Bhf ZOO i Vestberlin, hvortil Neptun var blevet forlænget til ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 3. juni 1973. Inden jeg nåede frem til Vestberlin gjorde toget holdt på Frederichsstrasse Bhf, som dengang var grænsestationen mellem Øst- og Vestberlin for jernbanetrafikken. Overalt på hele stationens område var der fyldt med pistol bevæbnede vagter og Volkspolizei.

Lyntoget ankommer til Bhf ZOO fra depotet Berlin Karlshorst den 7. juni 1973 om morgenen, hvor det har gjort ophold natten over sammen med det danske loko personale.

Lyntoget MS 401+AA 431+MS 402 er netop afgået fra Bhf ZOO, efter at have sat passagererne af, på vej til depotet Berlin Karlshorst den 6 juni 1973. Under perrontaget til højre, anes et andet eksprestog mod Hamburg, naturligvis fremført af damp. Desværre kunne jeg ikke fotografere toget, idet jernbanepolitiet overvågede indstigningen.



Efter ca. 15 minutters ophold, hvor alle told- og pasformaliteterne blev ordnet - samme fremgangsmåde som i Warnemünde - kørte toget videre ind i Vest Berlin. Turen mellem Ostbahnhof og Bhf ZOO varede omkring 30 minutter (i dag tager det godt 10 minutter), inden jeg nåede frem til mit endelige mål Bhf Zooligischer Garten.

Jeg gik straks i gang med fotografere dette gamle lyntog, hvilket den fungerende Aufsicht (perronvagt) observerede. Han gjorde mig opmærksom på at det ikke var tilladt, men jeg fortalte ham hvor jeg kom fra og at jeg udelukkende var taget ned til Berlin, for at fotografere dette gamle klenodie. Han sagde til mig, at når han vendte ryggen til, så havde han

ikke set noget, så jeg fik mine billeder. Det var før der var noget der hed videoovervågning. Efter lyntoget havde sat passagererne af, kørte det tilbage til Østberlin for at overnatte på maskindepotet Karlshorst, hvor det fik brændstof og vandpåfyldning samt rengøring. Og på det sidste kunne det også hænde, at de to danske lokoførere, som var med, måtte foretage nogle mindre små reparationer på toget. Næste morgen den 7. juni rejste jeg tilbage til København med tog 320, atter var det samme procedure som dagen før med de østtyske myndigheder. Turen gik dog denne gang ad den direkte vej til Warnemünde, så det var nok lykkedes at desarmere bomben.

Modstående side, i midten: Gedser Færgehavn den 30. september 1973 "Neptun" fremført af MS 402+AA 431+MS 401 kører for sidste gang i land fra jernbanelægen M/F Warnemünde, inden turen går mod videre mod København.

Modstående side, nederst: Tog 320 Neptun holder klar til sin sidste tur mod København, side om side med MO 1990, der skulle fremføre Itog 874 til Korsør, via Ringsted. Det blev den sidste ordinære tur for det gamle lyntog, som umiddelbart efter udrangeres. Gedser station den 30 september 1973.

Til højre: Gedser Station den 15. juli 1973, hvor eksprestog 321 "Neptun" gør klar til at køre ombord på færgen Warnemünde. Toget fremføres af det sidste i driftværende MB-togsæt, som fik maskinskade et par måneder senere.



På turen hjem skulle jeg ud på toiletet og stod lidt ved udgangsdøren og kiggede ud. Så kom Volkspolizei hen til mig og spurgte, hvorfor jeg stod dér. De havde måske troet, at jeg var en afhopper. Efter toget var kørt ombord på færgen, blev vi forsinket ca. 15 minutter, da en lastbil med anhænger skulle bakke ombord. Da færgen ankom til Gedser kørte toget til perronen, hvorfra det ankom rettidigt til København klokken 16.51 for bagefter at slutte turen på Helgoland maskindepot kl. 17.20. Min rejse sluttede på hovedbanegården i København, en hel masse oplevelser rigere. Det var en dyr tur, men det havde været alle pengene værd, en oplevelse jeg gerne ville have gjort om igen.

Lyntogets sensommer

I løbet af sommeren 1973 fotograferede jeg disse gamle lyntog forskellige steder på Sjælland, og i august 1973, efter at have været på ferie i München, lykkedes det mig opleve en af de sidste ture med det gamle lyntog fra Berlin på turen tilbage til København.

Det kunne også ske, at der nogle gange denne sommer måtte indsættes lokomotivtrukne tog i de gamle lyntogs løb, når de havde større tekniske problemer. De var jo ikke helt driftssikre på det sidste, vedligeholdet var reduceret til det nødvendige, da man godt viste de snart skulle ud.

Den 7. september skete der en alvorlig S togs ulykke i tunnelmundingen ved Østerport station, og det gjorde, at al toggang mellem København H og Østerport blev indstillet. Og da lyntoget ikke kunne komme til Helgoland ad denne strækning, måtte det i stedet køre ad Godsbaneringen til Østerport og derfra videre til Helgoland, hvor det ankom med ca. op til 1½ times forsinkelse. Det samme gentog sig igen frem til søndag den 9. september, hvor sporene var ryddet og al fjerntogstrafik atter normal.

I midten af september måned kom det eneste tilbageværende firevogns lyntog hjem, trukket af MX lokomotiv og med to østtyske personvogne på krogen. Det var brudt ned i DDR, og det kom aldrig ud at køre mere.

Søndag den 30. september 1973 trådte den ny vinterkøreplan i kraft, og det gamle lyntog kørte sin sidste tur, og da det ankom rettidigt til Hovedbanegården, blev det mødt af masse jernbaneentusiaster. Efter de ordinære passagerer var sat af, fik alle entusiastene lov at køre med det gamle klenodie til Helgoland. Dette sæt bestod af MS 401-AA 431-MS 402, som også var det tog, der passerede Lillebæltsbroen ved indvielsen den 14. maj 1935. En epoke var slut efter 38 års kørsel; dog med 5 års ufrivillig pause under 2. verdenskrig.

De sidste gamle lyntog blev herefter udrangeret og opslugt bag Godsbanegården i november-december 1973. Heldigvis blev MS 401-AA 431-MS 402 skånet for dette, idet det kort efter udrangeringen blev overgivet til Jernbanemuseet. Den fik dog lov til at være henstillet længe udendørs i bl.a. Århus, inden det i 1984 blev sat optisk i stand og præsenteret ved 50 års jubilæet på Lillebæltsbroen. Køre selv kunne det dog ikke; MX 1036 måtte skubbe det gamle tog over broen.



Herover: En noget uvant rute for det gamle Lyntog, som her passerer forbi Nørrebro Station den 8. september 1973 fra Helgoland med MS 402+ AA 431+ MS 401, på vej mod København H ad Godsbaneringen. Strækningen Østerport-Hovedbanegården var lukket på grund af oprydningsarbejdet fra S-togs ulykken dagen i forvejen.



Der kan læses mere om de gamle lyntog i Jernbanen 3/1999 side 18-23, samt i Jernbanehistorisk Årbog 98 side 60-64. Der er også skrevet en bog om Lyntoget i 1985, som er udgivet af forlaget Banebøger. Bogen og de to artikler er skrevet af John Poulsen.