

# VETERAN S-TOGET PÅ PENSION



Af *Flemming  
Jakielski*

*Det brune S-tog ses her for sidste gang i Hellerup med udflugtstog for DJK, aftenen før den blev taget ud af drift som aktiv veteran tog.*

*Nu venter der formentlig en af motorvognene en fremtid som museums genstand på Jernbanemuseet i Odense; de to andre må nøjes med en aflagt eftersynshal i Nykøbing F.*

*Foto den 20. september 2003.*

Den 21. september 2003 blev det brune S-tog bestående af MM 732-FM 874-MM 718, alle fra 1934 og fra første levering af de første S-tog, officielt udrangeret og overdraget til Jernbanemuseet i Odense. DJK's udflugtsafdeling formåede, hvad ingen troede var muligt, nemlig at få toget ud at køre endnu engang inden den sidste tur før overdragelsen til museet som led i et større arrangement. Det blev en lidt trist tur, når man som beundrer af det flotte tog gerne havde set det køre videre, hvor det hører hjemme, nemlig på S-banen.

Da vognene blev hensat og udrangeret i 1972 blev de hensat med henblik på netop Jernbanemuseet. Da museet ikke endnu havde nogen udstilling af rullende materiel, blev de hensat lidt efter de forhåndenværende søms princip. Her var pludselig tale om tre vogne i modsætning til diverse damplokomotiver, der trods alt var nemmere at henstille i et overtalligt spor i en remise. Omkring 1972-73 var S-tog også ved at flytte permanent til Tåstrup fra Enghave maskindepot i København. Derfor henstod mange udrangerede brune vogne rundt om i landet og afventede at blive hugget op. Der var i de år S-tog så forskellige steder som Frederikssund, Sandved og sågar i Roslev mellem Skive og Glyngøre.

De tre vogne blev dog på Sjælland, men henstod forskellige steder. Bl.a. i Næstved for til sidst at ende i Gedser. Men en hensætning delvis uendørs af rullende materiel er en risikabel affære, hvis man ønsker at bevare for eftertiden. Hærværksmænd og vandaler er desværre ikke ukendte fænomener i Danmark sammen med tidens tand. Vognene var efterhånden rimeligt ramponerede at se på. Sandsynligheden for at se vognene i drift igen var derfor minimal.

## 50 års jubilæum

I 1984 fyldte S-banen i København 50 år. Man ville derfor fra S-togs side gerne gøre noget for at mindes de mange år. Hvad ville være mere naturligt at bruge end

nogle af de gamle vogne? Men de sidste brune vogne var blevet udrangeret i 1978, så der var ikke umiddelbart noget at hente der. En af de sidste, MM 817, var blevet ophugget i 1983 hos Orla i Bjerringbro, så der var kun de tre vogne tilbage, der var hensat til museet. Selv de få vogne, der nåede at blive ombygget til specialvogne var ophugget.

Så MM 732 blev trukket til Høje Tåstrup fra sit eksil i Gedser med henblik på renovering. Det var den pæneste af vognene, så derfor blev det den. S-tog Chef Erik Maglehøj havde egentlig gerne set, at man fik renoveret hele toget, men det kunne ikke lade sig gøre hverken økonomisk eller praktisk inden jubilæet.

Det lykkedes at få vognen istandsat og malet ved hjælp af en række håndværkere i Høje Tåstrup. Samtidig blev veteranklubben for ældre S-tog folk så en endelig realitet. Opgaven var stor, for da de sidste brune S-tog var blevet udrangeret i 1978, forsvandt også stort set alle reservedele, men ekspertisen var stadig til rådighed, så det blev en flot vogn.

Imidlertid kunne en vogn ikke køre alene, så da den første S-bane udgik fra Frederiksberg, ville man gerne gøre noget her. Vognen blev derfor trukket til Nørrebro i begyndelsen af april 1984 og dagen før jubilæet blev den med møj og besvær trukket på en vognbjørn for at blive ført til Frederiksberg Rådhusplads.

Det var en opgave, som den navnkundige Jens Vognbjørn klarede med bravour. Man kunne egentlig godt have brugt Frederiksberg station, men der var ikke spor



til læsning af vognbjørn og desuden ville der have været problemer med at svinge ud fra læssepladsen på Falkoner Alle. Det var en oplevelse at se hvordan fagfolkene håndterede denne situation. Vi var tre fra DJK, der fulgte hele seancen og havde den fornøjelse, at kunne byde hele vognbjørnsholdet på morgenmad på Frederiksberg politistation.

En enkelt luftbeholder måtte skæres af for at kunne trække MM 732 op på vognbjørnen ude på Nørrebro. På Frederiksberg Rådhusplads var det meningen, at vognen skulle have stået på en sporramme, men det var der ikke plads til, så vognen blev stående på vognbjørnen i to dage inden den modsatte transport kunne finde sted.

Jubilæet blev i øvrigt fejret med at køre et jubilæumstog fra Hovedbanegården til Frederiksberg med GEC prototype toget. Det var så til gengæld lidt af en bastard oprangering. Toget bestod nemlig kun af seks vogne, da to vogne var havareret og var til reparation hos Scandia i Randers.

### Een vogn og hvad så?

Efter jubilæet meldte tanken sig så, om det kunne lade sig gøre at renovere de to øvrige vogne for at skabe et veteran S-tog. I slutningen af 1988 blev de to øvrige vogne så trukket fra Gedser til Høje Tåstrup i øvrigt af MY 1101.

Man gik snart i gang med istandsættelsen af MM 718, der dog var i en dårlig stand. MM 732 var i en bedre stand, da man gik i gang med den. Det skyldtes måske, at vognen havde været brændt i 1962 og var blevet genopbygget. Det var også årsagen til, at den stadig kun har en pantograf i modsætning til MM 718, der stadig havde to pantografer.

Man ville gerne have lavet FM 874 også, men man priorerede 718 højere for at få to motorvogne klar. I forsommeren 1994 var man endelig klar. Nu skulle det flotte arbejde vises frem.

### Prøvetur med forhindringer

Der var selvfølgelig blevet kørt nogle mindre prøveture på terrænet i Høje Tåstrup, men 23 juni 1994 skulle det være alvor med en prøvekørsel helt til Klampenborg. Men toget kunne ikke køre fra MM 718, der vendte mod Klampenborg. Nu skulle der tænkes rationelt og løsningen blev at endevende hele toget via Flintholm. Ved hjælp af en MH fra Herlev godstog og et almindeligt 4 vognstog blev veterantoget endevendt. Nu kunne toget køre mod nord fra MM 732, men ikke den anden vej. Da toget sent om natten nåede Hovedbanegården på vej mod Tåstrup, var der nogen, der spærrede øjnene op. I nabosporet holdt nemlig veterantoget fra Nordsjællands veterantog, der havde været til Skt. Hans i Tisvildeleje. Nogle af de pågældende passagerer var "i Kong Humles favn", så øjnene var sikkert ekstra store ved synet af det ellers længst hensatte tog.

Tricket med at vende et tog på Flintholm blev i øvrigt brugt igen da man skulle vende et tog til brug for Dronningen, da banen til Frederikssund skulle indvies i 1989.

### I drift

Dagen efter var man så klar til den lovede pressetur til Klampenborg. For en sikkerheds skyld lod man toget følge af et almindeligt tog, der også skulle bruges til at bugserer veteranen hjem igen. Vel hjemme i Tåstrup fandt man fejlen og toget kunne køre for egen kraft i begge retninger. Man valgte dog ikke at vende toget igen.



MM 718 og FM 874 på vej mod København. Nykøbing F. 1988

Flemming Jakobski



S-banen fejre 50 år med udstilling på Frederiksberg Rådhusplads den 3. april 1984.

Flemming Jakobski



MM 732 udstillet på Frederiksberg Rådhusplads den 3. april 1984.

Flemming Jakobski



MM 732 + FM 874 + MM 718 i Ballerup den 27. juli 1997.

Flemming Jakobski





Flemming Jakobski

Veteran S-toget på København H med særtog for markering af på Ballerup-liniens 50 års jubilæum, maj 1999.

I starten kørtes kun med de to MM-motorvogne. Her ankommer toget til Frederiksberg station i efteråret 1994.

Den første præsentation for offentligheden foregik stationært i bl.a. Lyngby og Holte. Fra sommeren 1994 kunne man så begynde at køre på S-togs nettet med de to MM sammenkoblede. Mange mennesker valgfartede til. En af grundene var nok, at man kunne køre med på en almindelig HT billet.

Ret hurtigt kom veteran toget rundt på hele S-togs-nettet. Endda på strækninger hvor der aldrig havde kørt brune S-tog. Det gjaldt både Hillerød, Køge og Farum, om end enkelte tog havde kørt til Hundige. Det blev populært at se toget køre rundt på nettet. Hen ad vejen opstod ideen, at ud over at køre udflugts tog, så kunne man køre et antal søndage om sommeren, efteråret og ligeledes om vinteren. Hver gang sørgede man for at komme på forskellige strækninger, så alle kunne se på toget. En søndag eftermiddag til Klampenborg i efterårsferien var altid en oplevelse.

Toget kom også i almindelig drift på sin gamle

stamlinie over Nørrebro. Det skyldtes nedlægningen af Frederiksberg station før ombygning til metro og butikcenter. Ligeledes kørte toget da Vanløse blev nedlagt som S-bane for Nørrebro linien.

En af de gange, hvor toget kørte som almindelig linie F, indtraf der et nedbrud på et af de almindelige røde S-tog. En hurtig opringning fra en togleder medførte, at kørte et par omgange mere og situationen var reddet.

Det eneste rigtige jubilæum toget var med til, var 50 år for Ballerup linien i 1999. Toget blev sat i almindelig drift på linie C udsmykket med flag og nåede at køre to hele ture fra Ballerup til Klampenborg og retur

### FM 874 kommer med

I sommeren 1995 var man kommet så langt med FM 874, at den skulle med i toget. Det var et flot syn, da hele toget kørte fra Hovedbanegården mod Ballerup. Nu havde man det tog, man havde ønsket sig.

### Mange udflugter (og pladsproblemer)

Tog blev en del benyttet til udflugter for selskaber og en tur for DJK Hovedstads afdeling blev det også til. En god rundtur om København kunne stadig lade sig gøre, da der stadig var sporforbindelse i Vanløse mod Nørrebro.

Pladsproblemerne var dog ikke i toget, men i Høje Tåstrup. Når toget ikke kørte, måtte man dele det i tre for hensættelse, hvilket altid medførte en del rangering, da man havde besluttet, at toget altid skulle stå under tag. Efter en ombygning i Høje Tåstrup, hvor man bl.a. flyttede et hovedlager, fik man spor 101, hvor hele toget kunne stå samlet. Det var en betydelig lettelse, for folkene, der arbejdede med toget.



Flemming Jakobski



Det gjorde også sagen nemmere at få toget ud til uofficiel fotografering. Der var i sommeren 2000 endnu ikke taget nogen billeder af de 4 generationer S-tog sammen. Ved lidt snilde lykkedes det en lørdag formiddag at "låne" toget i Høje Tåstrup og få en række gode billeder i sporene 13-16. Næste officielle opstilling af 4 tog sammen lykkedes først ved DJK's udflugt dagen før det var forbi

### Nedbrud

Det er i de år, toget har kørt, ikke mange nedbrud, der har været med det. En enkelt gang har der måtte hjælpe-tog bag på ved Køge og en enkelt gang har man måtte køre senere hjem end planlagt. Selvfølgelig er toget kommet hjem med tekniske fejl, men aldrig mere, end at det kunne klares relativt hurtigt. Onde tunger har sagt, at når det kørte, så var det S-banen bedst vedligeholdte tog!!

### HKT

En af grundene til at man udrangerede de brune tog i 1978 var bl.a. mangel på HKT anlæg i toget. På grund af den tætte toggang i Røret mellem Østerport og København H, var det ønskeligt, at alle tog var udstyret med HKT altså også de brune af 1-5 levering. Der blev lavet tegninger til indbygning af HKT i de brune S-tog, men projektet blev standset, da der trods alt kun var et begrænset antal tog til rådighed efter den sidste store udrangeringsbølge i 1975. Vel var de sidste tog kun 16 år gamle, men det alligevel besluttet kun at bruge dem på linie F Hellerup – Vanløse - Frederiksberg.

Det stigende krav om togkontrolanlæg har i dag ikke gjort det nemmere at køre med veterantog gennem Boulevard banen. Toget er stadig ikke udstyret med HKT. De gamle tegninger har været fremme, men det skønnes for dyrt at indbygge anlægget i toget. Ved at der ikke er HKT i toget kan der derfor som hovedregel kun køres med toget uden for de tider hvor +togene kører. Toget skal derfor køre med stationsafstand mellem København H og Østerport, hvilket som nævnt giver store begrænsninger i mulighederne. Det kan være en af grundene til at DSB S-tog opgiver at køre med toget. Et ønske om et simplificeret togstop anlæg kunne ikke realiseres.

### Til Museet

Nu overgår toget til Jernbanemuseet med henblik på videre bevaring. Hvordan museet vil gribe sagen an, kendes der indtil videre kun rygter om. De mest stabile rygter går på at man vil udstille MM 732 og hensætte de andre vogne.

Det er selvfølgelig op til museet at afgøre hvordan, men vi har jo lov at håbe, at vi ser toget køre igen i 2009 ved S-banens 75 års jubilæum for egen kraft.

Desværre vil man i 2009 være lidt hæmmet af, af de fleste af de folk, der i dag kører toget så vil være pensionerede, men vi må håbe på, at ekspertisen ikke går til grunde alligevel.

Den sidste tur fra Høje Tåstrup til Hovedbanegården den 21. september var for indbudte gæster, herunder veteranforeningen. I depot vest på det gamle Eng-haver maskindepot blev toget hentet af MY 1101 og bugseret væk fra S-banen. Et flot, men trist syn.



Tommy Jørgensen



Flemming Jakobsen

Fire generationer af S-tog på rad og række i Høje Tåstrup den 29. juli 2000.

Sidste tur er kørt, førerne foran det gamle S-tog før flagene stryges. Depot Vest på København H. Herunder rangerer MY 1101 S-toget til Centralværkstedet, hvor det parkeres inden turen går videre til Odense og Nykøbing F. Begge fotos den 21. september 2003.



Flemming Jakobsen