



Linie Hh til Holbæk havn – toget kører ikke videre!

Tekst og fotos: Allan Støvring-Nielsen

Herover:

Linie Hh på vej til Holbæk! Mz 1414 med 8 Hbikks som bremsevogne, efterfulgt af MM 7730, FS 7230, MM 7659, FS 7159, MM 7620, FS 7115, MM 7723, FS 7223 og yderligere 9 Hbikks som bremsevogne er her forvirket mellem Lejre og Hvalsø den 16. juli 2003. Linien kører kun i én retning - mod Holbæk!

S-togene af 2. generation er leveret til DSB i årene 1966-78 og har derved i gennemsnit ca. 30 års tjeneste bag sig, nu, hvor de udrangeres i et stort antal. Motorvognene, litra MM og MU, er bygget af A/S Frichs i Århus, mens styrevognene, litra FS og mellemvognene litra FU, er bygget af vognfabrikken Scandia A/S i Randers. 2 generations S-togene er leveret i et samlet antal på 556 vogne.

I 1995 og 96 modtog DSB de første otte S-tog af 4. generation fra Siemens i Tyskland. Siden gik den egentlige serieleverance af de i alt 120, otte vogns, togsæt i gang og i dag er langt over halvdelen af de nye togsæt leveret. Den oprindelige ordre er siden blevet ændret til 105 otte vogns tog og 30 fire vogns tog. Sidstnævnte tænkes indsat på ringbanen sammen med de netop renoverede ASEA S-tog af 3. generation.

I starten var DSB S-tog naturligvis tilbageholdende med at skille sig af med de gamle 2. generations vogne somnu står for mindre end halvdelen af trafikken på S-togsnettet. Omkring årtusindskiftet begyndte man dog at sende de dårligste vogne til ophugning på den traditionelle skrotplads i Åbyhøj ved Århus. Det er hverken billigt eller nemt at bortskaffe de gamle vogne, idet de

fleste af vognene er isoleret med asbest der i vor tid udgør et stort miljøproblem.

Skrotpladsen i Århus blev da også hurtigt fyldt op af de mange vognkasser og asbestsaneringen blev både langsom og besværlig. I mellemtiden fandt DSB S-tog ud af at opgaven med at ophugge de mange vogne var så stor, at den skulle i offentligt udbud i hele EU. I sidste halvdel af 2001 blev udbudsrunderen afgjort til fordel for genindvindingsfirmaet Uniscrap, mens den praktiske del af arbejdet skulle forestås af Jan's produkt-handel i Holbæk. De første otte vogne kom til Holbæk den 6. august 2001 hvorefter de fire af vognene straks blev kørt til ophugning på havnen. Tilbage på stationen stod bl.a. MM 7601 og FS 7101. Disse blev dog allerede dagen efter afhentet af DSB museumstog med MY 1159, 1101 og 1135 der, traditionen tro, ønskede at bevare den først leverede enhed. Godt et år senere måtte man dog erkende at dette togsæt var i så dårlig stand, at det bedre kunne betale sig at bevare et togsæt direkte fra driften. I november 2002 kom toget så atter til Holbæk for ophugning.

S-togene udrangeres officielt af værkstedet i Høje Tåstrup efter afmontering af evt. brugbare reservedele.



S-togenes allersidste tur går ad havnebanen i Holbæk. Her køres MM 7712 og FS 7212 til ophugning på havnen i Holbæk af Railions MZ1451 den 14. maj 2002.

FS 7148 og MM 7648 afventer deres skæbne på havnen i Holbæk den 31. juli 2002. Bagved et 2-vognstog der er ryddet for inventar og har fået taget skåret fri.

Behovet for dele bliver naturligvis mindre jo længere man når frem i udrangeringsprocessen. Rent praktisk køres de udrangerede vogne til Holbæk af Railion Danmark i særtog bestående af en MZ, 8 godsvogne, 8 S-togsvogne og igen 9 godsvogne. Godsvognene er med som bremsevogne idet S-togene er uden virksomme bremsere. Som bremsevogne anvendes overtallige stykgodsvogne, litra Hbikks. Efter ankomst til Holbæk sættes de dødsdømte vogne til side på opstillingsporene. Den sidste kørsel fra stationen til endestationen på Holbæk havn varetages af det ordinære godstog, der på hverdage kører fra Københavns godsbanegård til Kalundborg. Til havnekørslen er der stationeret to litra Hbikks som bremsevogne, men oftest kan man bruge ordinære vogne der alligevel skal på havnen i Holbæk.

På havnen starter så processen med at skille S-togene ad. Interiøret brækkes ned og fordeles i contai-





nere med hhv. jern og metal, træ, glas, plast m.v. Når vognen således er tømt løftes den af bogierne og køres på "blokvogn" ind en hal hvor asbestsaneringen foregår. Her pakkes vognen ind i plastik og gulv samt vægbeklædning fjernes så den farlige asbest blottlægges. Fjernelsen sker under store sikkerhedsforanstaltninger og indebærer bl.a. beskyttelsesdragter og kraftig udsugning til specialbeholdere. Arbejdet tager adskillige dage og når det er afsluttet trækkes vognkassen ud fra hallen igen.

S-togenes tag asbestsaneres ikke, i første omgang, idet disse indeholder den største mængde af det farlige stof. I stedet skæres taget fri med en skærebrænder og løftes siden af vognen med en kran. Asbest er ikke farlig så længe den er indkapslet. Derfor er det tilladt at deponere asbest i beholdere og her betragtes S-togets tag altså som en lukket beholder. Taget deponeres derfor på en kontrolleret og afmærket losseplads. Måske vil fremtidens arkæologer så kunne undre sig over dette besynderlige fund på flere hundrede tage fra S-toget!

Nu frigjort fra såvel tag som bogier er vognkassen så klar til den endelige destruktion. Dette sker inde på selve ophuggerpladsen på Holbæk havn, hvor en gi-

Øverst: Mørke skyer samles over Holbæk havn mens Orø færgeren glider forbi i baggrunden. Færgeren blev også udrangeret i 2003, og erstattet af en nybygning. Fra venstre ses MM 7644, MM 7664 og FS 7164 på egne hjul. I midten MM 7691 og til højre MM 7646, MM 7676 og FS 7176 på blokvogn og under ophugning den 15. oktober 2002.

Midten: "Ta' S-toget til vandet" - var der engang et reklameslogan der hed. Slogan'et er blevet ekstra aktuelt for MM 7676, som her slæbes til asbestsanering den 21. august 2002.

Nederst: FS 7138 og siden MM 7638 mister det asbestfyldte tag den 8. november 2001, inden det køres til lossepladsen.



gantisk skæresaks klipper vognkassen i stumper og stykker. Dermed er det ikke længere nødvendigt at stå med en skærebrynder og møjsommeligt arbejde sig gennem stålet.

Noget af stålet til bygningen af S-togene er sikkert leveret af Det Danske Stålvalseværk i Frederiksværk, men med lukningen og omstruktureringen af værket i 2002, skal jernskrot nu til udlandet for at blive smeltet om. Efter omsmelting kan det så genanvendes og de gamle S-tog er bortskaffet på en miljømæssig forsvarlig vis. Til sammenligning slipper New York's "Subway" af med deres udtjente vogne ved at dumpe dem i havet!

2. generations S-togene ventes at køre et par år endnu. Men det ikke for tidligt at komme ud med kameraet og forevige dette transportmiddel, som mange fotografer har taget for givet i årenes løb.

Allerede nu kører der udelukkende 4. generations tog på Køge bugt banen, og ved udgangen af 2003 begynder DSB så småt at indsætte de nye togsæt på linien mellem Frederikssund og Farum. Nord for Holte er 2. generations S-togene også ved at være en saga blot. God jagt på "Byens Puls".

Øverst: Resterne af MM 7644 klar til den endelige ophugning den 28. oktober 2002, medens taget er bunket sammen med tag fra syv andre S-togs vogne.

Midten: Asbest kan ikke nedbrydes og må istedet deponeres på ubestemt tid. Her ses et lille udsnit af de deponerede S-togs tage på Avdebo losseplads (Noveren) i Odsherred den 21. november 2002.

Nederst: De tagløse vognkasser afventer den endelige klipning på havnen i Holbæk den 28. oktober 2002.

