



*Indvielsestoget gør ophold på Jersie station, mens der holdes taler i teltet på forpladsen.*

## For 20 år siden: S-banen kommer omsider til Køge

*Tekst af Tommy O. Jensen - Foto af Jørgen Stibro Andersen*

Den 24. september 1983 kunne DSB endelig åbne sidste og fjerde etape af Køge Bugtbanen mellem Solrød Strand og Køge, og dermed sætte punktum for et baneprojekt der havde været mere end 100 år undervejs.

Tanken om en Køge Bugtbane begyndte allerede i midten af 1860'erne, hvor den tyske civilingeniør H. Kröhnke fremlagde et projekt med en jernbaneforbindelse fra København langs Køge Bugt og videre over Vordingborg og Lolland-Falster med forbindelse til det sydlige udland. Alle var dog ikke lige begejstret for ideen; især krigsministeriet så på placering af banen tæt ved kysten med stor bekymring. I 1870 fik Køge jernbane af "bagvejen", da strækningen fra Roskilde åbnede, og interessen for en bane langs kysten dalede atter. Siden kom der mere skub i udbygningen af det sjællandske jernbanenet, og mens optimismen var højest, nåede en ny banelinie mellem Vigerslev og Køge at komme med i jernbaneloven af 27. maj 1908. 1. verdenskrig kom i vejen, og heller ikke dette projekt blev til noget.

I midten af 1930'erne åbnes S-banen i København og blev hurtig en succes. Visioner blev født, og naturligvis skulle de voksende

byer langs Køge Bugt forbindes med S-tog. DSB nåede lige at præsentere et forslag til nye baneprojekter i 1940, så kom 2. verdenskrig til landet og skrinlagde projekterne. Nu gjaldt det om at holde hjulene kørende i stedet. Efter krigen blev planerne atter hevet op af skufferne, og her blev første del af Køge Bugtbanen præsenteret som tommelfingeren i fingerplanen fra 1947. Allerede året efter blev der vedtaget en ekspropriationslov, der gav mulighed for at reservere jord til en banelinie mellem København og Solrød. Der skulle dog gå 13 år inden det udmøntede sig i en egentlig anlægslov, hvor Lundtoftebanen, Hareskovbanen og Køge Bugtbanens første etape til Vallensbæk blev vedtaget i 1961. Pengene fulgte dog ikke med i samme takt, så arbejdet begyndte sporadisk på de tre baner.

Men samtidig begyndte udflytningen fra de mørke brokvarterer at tage fart, og landsbyerne i den nordlige del af Køge Bugt voksede hastigt. Samordning af trafikårer og boligområder var påkrævet, og etableringen af Køge Bugtbanen fik nu langt om længe høj prioritet. Så fra 1965 tog anlægsarbejderne for alvor fart. Første etape, strækningen Dybbølsbro-Vallensbæk (13,5 km) åbnede den

1. oktober 1972 af dronningen, efterfulgt af forlængelsen til Hundige fire år senere (4,5 km). Tredje etape mellem Hundige og Solrød Strand (10,6 km) åbnedes 30. september 1979 og næsten vanen tro måtte dronningen for fjerde gang klippe den røde snor over en efterårsdag i 1983 for fjerde og sidste afsnit til Køge.

Indvielsen skete naturligvis med S-banens mest moderne materiel, nemlig med 3. generations S-tog litra MC/FC. DSB havde i 1979 anskaffet sig fire stk. firevogns tog af denne type fra Scandia i Randers som prototype på fremtidens S-tog. Disse tog skulle indsættes på Hillerød-København-Køge, hvor de med en hastighed på op til 120 km/t skulle fungere som en hurtig regionallinie i forhold til de øvrige S-togslinier. To af sætterne var forsynet med GEC-traktionsteknik (MC/FC 6501/6001-6504/6004), de to øvrige med ASEA-traktionsteknik (MC/FC 6505/6005-6508/6008), så man kunne skaffe sig driftserfaringer inden serieproduktionen. I Køge kunne 75% af 3. generations materiellet opleves; de to ASEA-tog der kørte indvielsestoget og det første GEC-tog, der var parkeret til offentlig beskuelse sammen

med det ene af de to prototype-lyntog. Det andet GEC-tog forblev på depotet i Tåstrup - hensat på grund af tekniske problemer. I øvrigt findes disse fire prototypetog ikke mere, DSB valgte efter mange tekniske problemer (især med GEC-togene) at udrangere alle fire i 199x, hvorefter de blev sendt til ophug i Odense og Århus - og prototype-lyntoget, det forvandlet til Iran i midten af 1990'erne...

Den nyåbnede strækning på 9,7 km fik to nye mellemstationer i Jersie og Ølby. Mellem disse blev der tillige etableret en station med to transversaler, men uden perronanlæg, benævnt Ølsemagle. Endestationen i Køge blev ombygget totalt, idet S-banen blev lagt ind på vestsiden af strækningen Roskilde-Køge, og løb parallelt med denne fra Ølby station. Ølby fik også en omformerstation til forsyning af det nye strækningsafsnit.

Åbningen af fjerde etape af Køge Bugt-banen blev dermed afslutningen på nye jernbaneanlæg for en periode over de næste 10 år. Ganske vist hjalp den til, at Frederikssund også fik S-bane, selvom det kun blev et spareanlæg i første omgang. Etablering af dobbeltspor og uden krydsninger i niveau mellem vej og bane i niveau blev dengang anset for værende økonomisk urealistisk – fattigfirserne var for alvor begyndt at kradse!



Indvielsestoget på vej mod Ølby med begge MC/FC prototypetog model ASEA. Køges nordlige opland var dengang ganske jomfrueligt, ligesom der også var god plads på Køgebugtmotorvejen. En del har ændret sig siden...



*I Køge var DSB's nyeste bud på fremtidens S-tog og Lyntog præsenteret ved åbningsfesten den 24. september 1983. Begge bud viste efter nogle års drift uegnede, og nu ophugget henholdsvis solgt til Iran.*

*Herunder den nye station i Køge, der var 1980'ernes bud på fremtidens stationsudformning. I dag er det afløst af nyt design og farver.*

