



Jan Lundström

For 10 år siden

MY'erne returneres til Sverige

Af Tommy O. Jensen

Den 29. december 1993 sendtes tre MY-lokomotiver til deres nye ejer, Tågakeriet i Bergslagen AB, i Kristinehamn nord for Väneren. Hermed indledtes en større eksport af brugte NOHAB-lokomotiver til oprindelseslandet Sverige, som indtil dato har aftaget knap 30 tidligere DSB GM-lokomotiver.

I slutningen af 1980'erne besluttede Sverige at udskille infrastrukturen (Banverket) fra det daværende jernbanemonopol SJ (Statens Järnvägar). Målet var at højne effektiviteten i det skrantende svenske jernbanevæsen, for at toget i fremtiden kunne spille en vigtig rolle som et konkurrencedygtigt og energibesparende transportmiddel. Samtidig skulle opdelingen muliggøre baneadgang for nye private operatørselskaber, som dels skulle give SJ konkurrence, og dels skulle give mulighed for fortsat trafik på mange strækninger, som SJ ikke ville befare.

En af disse strækninger var den nederste del af Inlandsbanan – fra Kristinehamn via Daglösen til Filipstad og Hällefors. SJ anså ikke længere strækningen for rentabel. Den opfattelse deltes imidlertid ikke af Lars Yngström (en tidligere SJ-chef i Värmland), Thomas Karlsson, Ulf Gustafsson og Martin Forsaeus, som tværtimod så et potentiale

i godstrafik på strækningen, såfremt man fik dannet et fornuftigt selskab med en minimal organisation. Sammen med Wasabröd og OVAKO Steel dannede de Tågakeriet i Bergslagen AB (i daglig tale TÅGAB), og jagten på egnet dieseltrækraft til den kun delvis elektrificerede strækning blev sat i gang.

Markedet for brugt dieseltrækraft var på dette tidspunkt ganske beskedent. I Sverige havde SJ ikke den store lyst til at sælge ud af sine T44-lokomotiver (1670 HK) til en potentiel konkurrent. Ganske vist var en række diesellokomotiver af den lidt mindre type T43 overtallige i SJ's beholdning, men prisen var for høj og ydeevnen på 1445 HK i underkanten af det ønskede. Så var der mere fornuft i at kigge til Danmark, hvor DSB havde en række overtallige MX- og MY-lokomotiver til salg. Særligt MY'erne var interessante, fordi de havde tilstrækkelig maskinkraft til at kunne trække togstørrelser på ca. 1.000 t op ad moderate stigninger uden at køre i forspand.

I efteråret 1993 blev der taget kontakt til DSB's maskinafdeling, og efter forhandlinger lykkedes det TÅGAB at købe MY 1121 og 1128 i driftsklar stand samt MY 1123 til indvinding af reservedele for ca. 1 mio DKK.

En noget anden og mere attraktiv pris end den, SJ skulle have. Inden levering til Sverige skulle lokomotiverne dog først godkendes af den svenske Järnvägsinspektion. Det skete kort før julen 1993, hvor maskinerne prøvekørtes mellem Århus og Skanderborg samt i plangodstoget på Grenåbanen.

Leveringen til Sverige skete den 29. december via Helsingør-Helsingborg, hvor adskillige entusiaster fulgte de tre maskiner på vej. Selv om overfarten skulle ske med Tycho Brahe, gik det problemfrit. MY 1121 og 1128 kørte selv ombord, medens 1123 blev skubbet ombord af MH 378 med en BDn-vogn imellem. Midt på sundet blev checken for betaling af de tre maskiner overdraget til DSB, som kvitterede ved at aflevere „startnøglerne“ (et førerbremseventilhåndtag).

Vel ankommet til Helsingborg godt 20 minutter senere kørte MY 1121 fra borde. Helsingborgs makkerpar Z68'erne „Helge“ og „Ohlin“ hentede derefter den døde MY 1123, hvorefter MY 1128 selv kunne køre ud. Da det var blevet mørkt, kørte de tre MY'ere samlet og for egen kraft til SJ-depotet ved Helsingborg G, hvorfra de dagen efter medgik i et ordinært godstog til Kristinehamn via Hallsberg.



Tommy O. Jensen



Tommy O. Jensen

Herover: MY 1121+1123+1128 på vej fra København G til Helsingør den 29. december 1993. Maskinerne er her nået til Nivå, hvor de skal overhales af et Kystbanetog, inden de fortsætter mod nord.

Til venstre: MY 1121 kører til færgen. DSB Materiel havde været ude at købe flag for at markere ejerskiftet.

Til højre: Midt på Øresund overdrog TÅGAB's direktør Lars Yngström (midt) checken til Max Mogensen (t.v) fra DSB Indkøb (i dette tilfælde sælgeren). Mellem dem står Palle Klitgaard, DSB Materiel, som formidlede handelen. Til højre lokofører og medejer Ulf Gustafsson, som skulle køre maskinerne til Kristinehamn.



Jan Lundström

Herover: MY 1123 skubbes ombord på M/F Tycho Brahe af Helsingørs MH 378 med en BDn-vogn som færgévogn. Denne MY var egentlig tænkt som reservedele for de to andre, men blev hurtig sat i drift hos TÅGAB.

Herunder: MY 1128 rangerer som den sidste selv fra borde i Helsingborg.

Salget af de tre MY'ere blev hurtigt efterfulgt af salget af fire MX'ere (1013-1016) til et andet operatørselskab, Inlandsbanan AB, som agtede at drive turisttrafik med „Vildmarkståget“ på den nordlige del af den nedlægningsstruede Inlandsbanan.

Siden har flere andre svenske (og i øvrigt også nogle tyske) selskaber fået smag for „gammaldanskarna“, som svenskerne kalder lokomotiverne.

TÅGAB fik succes med godstrafikken nord for Kristinehamn, hvor MY'erne fik rigeligt at se til. Togstørrelser på op til 1.400 t var ikke unormale. MY 1121 og MY 1128 blev grundigt istandsat, fik svensk ATC og blev lakeret i TÅGAB's sølvdesign med rødt mavebælte. Den ny betegnelse blev TMY 101 og 102. Snart blev de efterfulgt af TMY 103 – MY 1123 var alligevel i så god stand, at TÅGAB valgte at gøre den køreklar frem for at plukke den for reservedele. Og der var god brug for den, for udover den daglige kørsel til Filipstad og Hällefors, som ofte fordrede to maskiner, meldte det svenske Banverket sig også som kunde, når der skulle køres skærve- og måletog i Sverige og Norge.

Såvel MX'erne som MY'erne blev respekteret i svenske jernbanekredse, og i årene efter solgtes endnu flere til „fosterlandet“, hvor de blev fremstillet i 1954-1965 på NOHAB's fabrikker i Trollhättan.

I det næste nummer af Jernbanen vil vi bringe en oversigt over eksporterede DSB GM-lokomotiver til udlandet, og hvor de kan træffes.

Herunder: MY 1121+1123 +1128 holder atter samlet på Helsingborg C klar til at fortsætte turen til Kristinehamn.



Tommy O. Jensen



Tommy O. Jensen