
Herborg Station

Nr.1. Januar 2010. 10. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Så er et nyt år begyndt, og det første nummer af bladet er klar. Som noget nyt, giver redaktøren bladet et større skrift, så det bliver nemmere at læse artiklerne. Når vi ser tilbage på året, er der sket en hel del i klubben. Vi har bygget nye cykelskure, renoveret toiletvognen, malet sokkel på stationen og demonteret modelbanen. Der er blevet lavet ny sporplan, og man er godt i gang med at opbygge et nyt anlæg.

Skinnecykeludlejningen har været rigtigt god, der har virkelig været tryk på, godt 1500 cykler har været ude på banen.

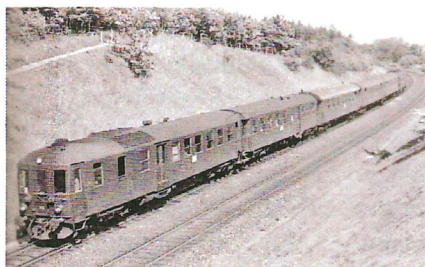
Vi har også været en tur i Hamborg for at se Miniatur-Wonderland, og de der var med, har givet udtryk for en virkelig god tur, og en skøn oplevelse.

Alt i alt synes det at have været et rigtigt godt år. Så vi glæder os til at komme i gang igen med de udendørs sysler.



De nye cykelskure.

Bådtoget Englænderen.



Fortsat fra forrige nr.

DSB valgte fra 4. maj 1947, at bruge to stammer med MO og almindelige personvogne i stedet for almindelige lyntogsstammer, og gik i gang med at forberede vognene til driften. Centralværkstederne i Århus og København skulle klargøre vognene, og Generaldirektoratet bad disse om at finde egnede vogne.

I marts meddelte disse at vognene var fundet og opfyldte kravene, som blev stillet til Englandsforbindelsen, d.v.s. udstyret med remtræk og dynamo, og at vognene kunne udstyres med styreledninger og pladsnummerering. De tekniske dele til styrevognene, d.v.s. kabler, koblingsdåser m. v. skulle tages fra nærtrafikvognene, men da disse var kortere, blev det nødvendigt at forlænge disse med stikdåser.

De fleste vogne var driftklare i april 1947, dog blev CMK 2479 først afleveret i juni samme år. Vognene AC og CB var bygget af Scandia i 1938-39, konstrueret med vognkasser af stål, og løb på 3m stålbogier. AC- vognene kunne rumme 42 siddende på 1. klasse, altså det samme som på 1. klasse i MB- lyntoget, mens CB- vognene i ni kupeer kunne medtage 72 siddende på fællesklasse. Som reserve brugtes vognene ACM, der var leveret i 1939. Vognene var indrettet med en stor kedel til togopvarmning, og da den tog plads op, kunne vogntypen kun rumme 56 siddende på fællesklasse.

MO- vogne udtaget til brug for "Englænderen" (og til "Sønderjyden", som delte materiel med Englænderen), blev i første omgang MO 563-572. De var alle 4-akslede, bygget i 1936. Vognene havde to 6- cylindrede motorer à 250 HK, og kunne max. køre 120 km/t.

De 4-akslede MO- vogne valgtes, fordi de var bedst egnede til færgeoverfart med det større akseltryk, og kunne sættes ombord og tages i land ved stærk høj- eller lavvande. MO- vognene havde ikke kedel til togopvarmning, og derfor var det nødvendigt med de nævnte kedelvogne litra CMK til

opvarmning af de medfølgende personvogne i kolde perioder.

I 1948 var der brug for flere vogne med 1. klasse, så Generaldirektoratet bad CvK om at udstyre to AV- vogne til brug i Englænderen (og Sønderjyden) med styreledninger mv., så de kunne indgå i toget i begyndelsen af maj, og den 22. april 1948 kunne meddele at den ene af to vogne var klar.

Fra 8. maj 1948 anvendtes vognene i Englænderen. De valgte stålvogne, var sammen med 10 andre vogne leveret i 1945, og kunne medtage 18 rejsende på 1. klasse og 40 på fællesklasse.

Det blev således et kendetegn for Englænderen at toget medbragte mange 1. klasse- vogne, hvilket gav det en høj prestige. Især i de første år som MO-fremført udgjorde disse vogne den største andel, hvilket skyldtes DFDSs nye fæрге.

Også på anden måde skilte toget sig ud, idet DFDS i begyndelsen medtog egne stewardesser, som kunne sørge for de rejsende i toget.

Englænderen (tog33) afgik fra København kort før middag og var fremme i Korsør godt en time senere. Her blev det rangeret direkte ombord på færgen, og ankom til Esbjerg ca. 4,5 time

senere. Den samlede rejsetid var 5 timer og 13 minutter.

Hastigheden var max. 120 km/t, og togarten 2 MO 244, d.v.s. med belastning på 244 tons incl. Motorvognene.

I modsat retning ankom Englænderen til København kl. 15,45. Togart og hastighed var den samme i denne retning, men rejsetiden var her 6 timer. Togene kørte kun på visse dage.

Oprindeligt brugte man AVM-vogne, men senere benyttede man forsøgsvis vogne med et lille køkken, så der var mulighed for en vis servering i kupeerne. Disse vogne blev i sin tid anskaffet til motoreksprestoget Nordpilen, og var forsynet med eget varmeanlæg, så de også kunne benyttes i kolde tider. De blev dog ikke nogen succes i Englænderen, og blev derfor hurtigt taget ud igen. Grunden hertil var, at der kun var klapbord ud for vinduet i kupeen, og på 1. klasse skulle de rejsende sidde helt ude på kanten af sædet for at kunne nå bordet ordentligt. Endeligt kunne bordet kun med besvær rumme to almindelige tallerkener.

DSB havde fortsat ønske om at kunne bespise de rejsende. Især når det havde været hårdt vejr på Nordsøen, hvor de fleste ikke havde nogen appetit til at spise

om bord, var man sulten, når man kom i land.

DSB overvejede derfor at medtage en spisevogn, men den anvendte trækraft med to MO var ikke tilstrækkelig til at opnå lyntogtider, ligesom man ikke kunne etablere overgang for rejsende til og fra en MO- vogn. Så en stærkere trækraft og mere bekvem overgang til andre vogne måtte findes.

Fra den 20. maj 1951 blev der mulighed for bedre service med spisevogne i Englænderen, idet DSB fik leveret MK/FK-motorvogne, som var bestilt til at skulle fremføre Englænderen.

I begyndelsen benyttedes en MO i 500- serien, men da man fik leveret den nye MO- vogn i 1800- serien fra efteråret 1951, indsattes disse efterhånden i toget.

Der blev nu etableret overgang mellem alle vogne under kørslen undtagen til og fra MO- vognen, hvis pladser man derfor sørgede for at blive belagt til sidst.



Litra WR var en moderne spisevogn i stål, leveret af Wagon Lits, og den fik som de øvrige vogne monteret gennemgående styreledning, så alle motorer i toget kunne styres fra togets førerrum.

Englænderen blev en betydningsfuld international forbindelse, idet der i København var korrespondance med tog til Stockholm. For passagerer fra det nordlige Jylland var der i Fredericia omstigning til/fra Nordpilen, der kørte mellem Frederikshavn og Hamborg.

Fra midten af 1950'erne begyndte toget at køre dagligt, også selv om det ikke altid havde bådforbindelse. Det betød en udvidelse af rejsemulighederne for indenlandske rejsende, der hidtil kun havde kunnet købe pladsbestilling til toget på selve afrejsedagen.

Da toget nu skulle formeres af mere end 4 vogne, måtte det deles ved Storebælt, fordi færgerne ikke kunne tage flere vogne i midtesporet. Ombordkørslen på sidesporet var besværliggjort af den skarpe S- kurve i færgernes stævn. Det medførte at lange bogievogne, som havde stort udsving af pufferne, måtte have koblingerne slækket, og de forsynedes med rangerplanke, d.v.s. et svært bræt, der blev sat mellem pufferne for at forhindre

dem i at glide ved siden af hinanden, når vognene skubbedes gennem S- kurven. Det var et tidskrævende arbejde, som man ville undgå. En løsning på problemet var at rykke omdrejningspunktet så langt ud mod gavlen som muligt. Hvis man byggede to vogne sammen med en fælles bogie med fælles omdrejningspunkt for vognkasserne, kunne man undgå udsving, og derfor valgte man at konstruere en ny vogn, dobbeltvognen litra AD/AY.

Den nye vogntype der blev opbygget som en AC og en AV, og adskilte sig kun fra disse på fællesbogien og indgangspartierne over denne. På grund heraf var det ikke muligt at lave det traditionelle arrangement af fodtrinene til de forsænkede indgangsdøre. Dørene blev derfor lagt helt i plan med vognsiderne og udført som skydedøre.

Under det første store vindue på hver vogn over fællesbogien, var anbragt skiltet "ENLÆNDEREN" med forkromede bogstaver.



I 1961 overgik Englænderen til at blive lokomotivfremført, da man fik leveret tilstrækkeligt med diesellokomotiver litra MY fra NOHAB. Indtil da kørtes bådtoget med MK/FK-MO om sommeren og to MO/K om vinteren.

Andelen af vogne med 1. klasse faldt mærkbart i løbet af 1960'erne, det skyldtes at det pengestærke publikum, d.v.s. forretningsrejsende mv. efterhånden mere gik over til at benytte fly, toget genvandt aldrig tidligere tiders glans, idet DSB fremover primært benyttede vogne med 2. klasse.

Som nævnt sattes litra MY foran Englænderen, især vest for Storebælt, heriblandt også de danskbyggede fra FRICHS 1201-1202, men ligesom MK/FK voldte lokomotiverne også problemer, og fik nedbrud, så toget til tider måtte afhentes af anden trækraft, når MY 1201 eller 1202 var sat foran.



I maj 1984 kørte DSB nogle prøveture på Sjælland med otte –

vogns MR –sæt og da den 21. maj 1986 præsenterede et moderniseret sæt, blev toget godkendt af DFDS. Resultatet blev at Englænderen fremover normalt kørtes med et 4-vognsæt, lejlighedsvis som et 6- vognsæt. MR- MRD- sættene leveredes af Scandia fra 1978. Hver vogn var udstyret med en 12- cylindret DEUTZ på 325 HK, d.v.s. at et 4-vognsæt i Englænderen havde en samlet ydelse på 1300 HK. Hastigheden for sættet var max. 120 km/t.

I 1991 blev IC3 indsat, men navnet Englænderen forsvandt fra køreplanerne, idet forbindelsen i tiden blev varetaget af ordinære tog. Forbindelsen "Englænderen" med IC3 dukkede alligevel op som selvstændigt tog i løbet af 1990'erne. Det var et forsøg på at genoplive begrebet lyntog, men navnet "ENLÆNDEREN" forsvandt atter i 1999-2000.

Englænderen var i reel drift på danske spor i årene 1937-39, 1946-1991, hvilket gav en drifttid på 49 år. Hertil skal lægges årene, hvor det kørtes med IC3 efter 1991.

Artiklen er fra bladet dansk jernbanehistorie nr. 3.

