

Folkegaven til Polen



Af Tommy O. Jensen

MA 465 + AM 501 + BM 521 + Bs 489 som LKR tog 304 fra Nowa Sól, er netop afgået med sin karakteristiske hylen fra Keblewo mod Wolsztyn den 19. oktober 1993. Foto: Tommy O. Jensen.

Kort tid efter MA var ophørt med at køre lyntog, blev de parkeret på centralværkstedet ved Godsbanegården i København med henblik på salg til udlandet - de danske privatbaner havde bestemt ikke behov i disse retninger - ikke engang OHJ! Mindsteprisen blev sat til 5 mill.kr, som de 10 halvtog var blevet vurderet til. Flere mere eller mindre seriøse købere viste interesse for togsættene, men fælles for alle henvendelser var, at de løb ud i sandet. Og det var vel ikke uden grund, for selv om lyntogene stadig tog sig pæne ud indvendig efter moderniseringen i 1984, var de mekanisk nedslidte. Bogier, undervogn, motorer og elektrisk udrustning trængte til en grundig reovering, før lyntogene atter

Seks MA-stammer hensat på Warnemünde Werft den 6. august 1992, inden transporten gik videre mod Polen via Szczecin. Fra venstre ses MA 465 + 470, længste borte MA 468 + 469, og udenfor billedet MA 461 + 466. Foto: Jørgen Stibro Andersen



kunne køre tog igen. Selv Jernbanemuseets togsæt var ikke køreklart og stod blot udstillet udendørs side om side med Frichs-lyntoget i Odense.

I foråret 1991 var DSB's tålmodighed brugt op, og det besluttes at lade alle togene ophugge. Der lød et ramaskrig fra befolkningen og pressen, da de fik nys om historien. Resultatet blev en foreløbig benådning. Mellemvognene kørtes i starten af juli 1991 til Rødby Færge for afsides opbevaring, mens motorvognene forblev ved centralværkstedet fortsat ventende på en køber.

Lubuska Kolej Regionalna – LKR

Samtidig med DSB udvidede trafikudbudet med de nye IC3-tog, stod det anderledes sløjt til i de nye østeuropæiske demokratier. I Polen forøgedes mængden af privatbiler hastigt på bekostning af jernbanerne. Det statslige jernbaneselskab PKP havde, som følge heraf, planer om at indstille driften på flere tusinde km sidebaner som følge af hastigt voksende underskud især i den vestlige del af landet. Her lå jernbanenettet af historiske årsager ganske fintmasket, og netop at regionen var mere velstillet end det øvrige Polen, gjorde at mange skiftede toget ud med bilen.

Planerne vakte mindst talt ikke begejstring i området, men grundet den økonomiske situation, stod PKP fast på beslutningen. De amtslige myndigheder i Zielona Góra barslede derfor med en plan om at overtage og sikre togdriften på en række 20 lukkede og luknings-truede strækninger ud af de ca. 470 km, som PKP havde planer om at lukke i regionen.

Den 19 juli 1991 var der et møde mellem PKP og amtets repræsentanter om overdragelse af disse strækninger til amtet. Allerede på dette møde blev det besluttet at gennemføre strækningstekniske og økonomiske analyser, som efterfølgende blev forestået af PKPs og amtets tekniske afdelinger.

Samtidig fik man opsuset, at der i Danmark stod hensat ti overflødige motorvognssæt, der efter polske forhold var moderne og særdeles luksuriøse. At få fat i dem vil være et virkelig scoop, som i bogstaveligste kunne sæt fart i de nye privatbaner. Henover sommeren blev der etableret formelle kontakter til DSB via Hørning Autolager, som solgte lastvogne på det nye polske marked, der var opstået efter murens fald i 1989. Efter længere forhandlinger blev der fastsat en pris på 1.500.000.000 „gamle“ zloty, svarende til 750.000 danske kr for de 10 motorvogne og 29 mellemvogne.

Lyntogene sælges til Polen

Daværende trafikminister Kai Ikast bakkede op om ideen, og ved mellemkomst fra IMØ (Den interministerielle Østfond) lykkedes det at få en bevilling på 1,5 mill.kr til køb af MA-lyntogene og tilhørende uddannelse. Også den danske stat - gennem Danida - satte midler af til skoling og konsulentvirksomhed for at lære polakkerne at oprette og drive et jernbaneselskab. Udover DSB, som solgte materiellet, var en række privatbanerne, herunder OHJ-HTJ, med i en stor del af uddannelsen af nøglepersoner, der skulle være med i den daglige ledelse og styring af LKR. Daværende trafikinspektør Ole T. Sejersen, stod for nogle af disse kurser sammen med direktør Finn B. Henningsen. Derfor var OHJ-HTJ's logo også med på nogle af LKR's papirer og tog. Folkegaven, som trafikministeren kaldte projektet, fik megen ros og anerkendelse af pressen og befolkningen. Nu kunne de tidligere så afholdte lyntog atter komme til værdighed i vores "nye" naboland!

To halvtog (MA 462 og 463) blev sat nødtørftigt i stand henover efteråret og prøvekørt bl.a. til Næstved og Rødby i november og december 1991. Togene blev overdraget ved en lille højtidelighed på København H den 10. marts 1992, hvorefter de blev sendt via Gedser, Berlin og Frankfurt a.d. Oder til deres nye hjemsted i Zielona Gora. Den formelle overdragelse til jernbaneselskabet "Lubuska Kolej Regionala" (LKR) skete den 16. marts 1992, hvor bl.a. den danske trafikminister og generaldirektør Peter Langager deltog.

De resterende 8 MA-vogne og mellemvognene, placeret i Rødby, skulle efterfølgende transporteres til Polen, hvor de skulle istandsættes på PKP centralværksted i Czerwiensk. Transporterne var i øvrigt ganske problematiske; lyntogene var nedslidte og udviste adskillige tekniske problemer under flytningen fra Rødby til Polen.

Istandsættelsen af de bedagede danske lyntog tog også længere tid end forventet. Ganske vist havde LKR fået et stort læs reservedele med fra centralværkstedet i København, men da motorer og maskindele for længst var gået ud af produktion, skulle mange dele specialfremstilles på ny. Ligeledes skulle alle bogier have et stort eftersyn, idet fjedrene var udtjente. Indvendig istandsættelse af mellemvognene skete ved centralværkstedet i Czerwiensk, hvor LKR havde base, mens tekniske eftersyn skete på centralværkstedet i Poznan. I øvrigt et noget utaknemmeligt job, da alle drifts- og vedligeholdelsesbøger kun forelå på dansk, ligesom reservedelene ikke var opmærket.

Efter istandsættelsen blev togene prøvekørt på den opgraderede strækning mellem Poznan og Zbaszynek, hvor man nåede maksimal hastigheder på 200 km/t mod en de forventede 160 km/t som togsættene oprindeligt var bygget til!

Driften starter op

Den 8. oktober 1992 blev Lubuska Kolej Regionalna (LKR) godkendt til etablering som aktieselskab (A/S), hvor Zielonagórskie Amt ejede 99% af aktierne. I



Herover: Det første MA-togsæt (MA 463 + AM 503 + BM 523 + BS 484 + BS 486 + BMk 533 + AM 502 + MA 462) ankommer her for egen kraft til Zielona Gora den 16. marts 1992, hvor overdragelsen blev markeret. Foto: Jørgen Stibro Andersen.

Lokomotivfører Marian Krojewski afprøver førerpladsen på MA 463. Alle skilte er dog på dansk, så der må gættes og forklares med fingersprog, hvilken funktion lamper og omskiftere har. Foto den 16. marts 1992 af Tommy O. Jensen.



Efter den officielle overdragelse af toget blev de fremmøde i Zielona Gora budt på en prøvetur til Czerwiensk og retur. Her er et kig ind i 2. kl. vognene, som tages i øjsyn af de kommende passagere.

Den officielle overdragelse af det første MA-lyntogssæt skete under stort fremmøde i bidende kulde i Zielona Gora. Her er trafikminister Kai Ikast sammen med LKR's direktør Tadeusz Tomczyk på vej til mikrofonerne. Bagved ses BS 484 (th) og BS 486. Fotos den 16. marts 1992 af Tommy O. Jensen.





Nyt og gammelt mødes i Wolsztyn; øverst er MA 469 og Ol49 81 netop ankommet tidligt om morgnen den 18. oktober 1993. I midten PKP standarddiesellokomotiv SU45 057 og MA 465 den 17. oktober 1993. Begge fotos: Tommy O. Jensen. Herunder passerer MA 466 under udkørsel fra Wolsztyn den 31. juli 1993 mod Sulechow, mens Fiat Polski 126 venter utålmodig på at komme videre. Foto Ole-Chr. Munk Plum.



forhandlingsprocessen mellem PKP, LKR og Amtet blev de strækninger, som LKR skulle overtage, udpeget. LKR fik 277 km strækning i stærkt varieret teknisk stand. En strækning mellem Wolsztyn og Nova Sól var i rimelig stand, de øvrige blev lukket. Men selvom LKR nu både have materiel og infrastruktur til disposition, var der alligevel lang vej til en påbegyndelse af driften.

Der manglede:

- Godkendelse af selskabet til persontransport,
- Aftale med PKP/Transportministeren om bortfald af betaling for anvendelse af infrastruktur
- Certificering af togmateriellet til drift i Polen
- Dokumentation for sikkerhedsledelse
- Aftale om overtagelse af magasiner og værksteder i Czerwiensk
- Køreplaner
- Aftale med PKP om godstransport som "feederlines" til PKPs godstog.

I maj 1993 var fem togsæt godkendt af PKP og ved at være klar til drift, hvorfor LKR meldte sig klar til at trafikere en række sidebaner på i alt 366 km rundt om i Lubuska-regionen fra køreplansskiftet den 23. maj 1993. Tillige skulle der køres yderligere 553 km strækninger, hvor PKP i forvejen kørte, bl.a. weekendeksprestog til Krakow.

Selskabet rådede over 59 ansatte, heraf 12 på deltid. Togene var 2 mandsbetjente, en lokomotivfører og en togfører. Da der ikke på stationerne var billetsalg, havde togføreren fortrykte billetter med, som blev solgt undervejs. Endvidere havde han til opgave, at manuelt lukke og åbne overkørsler med bomme under togpassage. Ganske vist havde LKR fået tilbud om at overtage overtallige automatiske overkørselsanlæg fra Danmark kvit og frit, men dem nåede LKR desværre ikke at modtage før selskabet gik konkurs.

LKR havde i øvrigt store problemer med at overtage infrastrukturen. Aftalen var, at PKP skulle løses fra sine forvaltningsopgaver og dermed føre infrastrukturen „tilbage“ til Staten, som der efter skulle overdrage den til Amtet og dermed LKR. Der fandtes imidlertid ikke tilstrækkeligt lovgrundlag for transaktionen. PKPs forventninger til overdragelsen var, at alle opgaver vedr. infrastruktur, bygninger, driftsvendte installationer, medarbejderbygninger (i meget dårlig stand) og sågar kolonihaver skulle overtages af amtet. Dette var naturligvis ikke var i amtets interesse. Parterne uenighed skulle senere vise sig at få indflydelse på LKR's mulighed for at opnå andre aftaler med PKP, f.eks. om etablering af godstrafik i LKR-regi.

Køreplanerne på LKR's strækninger var mildest talt elendige, idet de var opbygget efter at få optimal trafik ud af tre omløb og samtidig dække alle de strækninger LKR havde fået lov til at trafikere af PKP. Og strækningerne hørte ikke til bedste med en maks. hastighed på mellem 40 og 60 km/t, og passagerunderlaget var tyndt. Dette betød følgelig en reduktion i antallet af tog på de berørte strækninger. Hvor der eksempelvis indtil køreplansskiftet kørte 7 dobbeltture på Wolsztyn-Sulechow og 5 dobbeltture mellem Wolsztyn og Nova Sól på hverdage, begge strækninger endda med 100% damptrukne tog, var trafikken nu reduceret til 3 henholdsvis 2 dobbeltture. Den nye køreplan var en således en klar passagermæssig forringelse, som selv de i polske øjne elegante MA-tog ikke kunne råde bod på.

De elendige køreplaner erkendtes relativt hurtigt, for ved overgangen til vinterkøreplanen den 26. september 1993, blev køreplan udvidet til 4 dobbeltture på såvel Nowa Sól- som Sulechow-strækningen. Samtidig indstilledes trafikken på Kolsko-Slawa Sl. og Kozuchów-Niegoslawice, og reduceret til 2 dobbeltture på Toporów-Sieniawa Lub. Men skaden var allerede sket, de fleste passagerer på "hovedstrækningerne" havde hurtigt fundet nye transportmidler i form af nye busruiter og personbiler. Lægger man oveni, at billetindtægterne var særdeles små – f.eks. kostede en enkeltbillet for 10 km ca. 125 øre (!) – var det åbenlyst et spørgsmål, hvor længe LKR kunne holde skansen. Samtidig havde teknikerne svære problemer med at holde MA-erne kørende, og forsinkelser og nedbrud hørte til dagens orden. Hvor mange MA, der reelt kom ud at køre er lidt uvis, men MA 462, 463, 465, 466 og 469 blev observeret i drift i efteråret 1993.

Økonomien kradser

LKR's finansielle position udviklede sig fra starten meget kritisk som følge af problemer med tilladelser, høje reparationsomkostninger, manglende billetindtægter. Transportministerens bidrag på først 2,5 mill. kr i april 1993, og stigende til det dobbelte i løbet af året var slet ikke tilstrækkelig. Hovedprincippet i privat jernbanedrift er, at omkostningerne til driften skulle dækkes med indtægter, og derfor satte LKR gang i et gods-koncept, som skulle finansiere dele af persontransporten.

Allerede i december 1992 havde LKR foreslået PKP en rammeaftale for godstransport. LKR ønskede at gennemføre speditionsopgaver på egne strækninger for PKP mod betaling, samtidig med, at PKP skulle stille lokomotiver og vogne til rådighed for LKR. LKR havde store forventninger til overskuddet på denne ydelse. Godstrafikken var således en grundlæggende forudsætning for den finansielle konstruktion af LKR. Da LKR ikke kunne indgå en aftale med PKP om godstransporten, besluttede Amtet og lukke virksomheden, idet Amtets økonomi ikke tillod tilskud i den størrelse, som var nødvendig for udelukkende at opretholde person-



trafik. Således fik LKR kun 5-8% af omkostningerne dækket ved statsstøtte. Indtægterne fra billet salg dækkede yderligere 10-12%, medens de resterende 80% blev dækket af Transportministeriet og Amtet.

LKR går konkurs

Den 1. februar 1994 gav LKR endelig op og trådte i likvidation. Al trafik på LKR-strækningerne ophørte, og MA-togsættene blev hensat i på værkstederne i Zary og Czerwiensk. I længere tid forsøgte konkursboet at finde en køber til materiellet, og bl.a. blev handelsfirmaet INTERLOK (formidler af nyrenoverede damplokomotiver til vesteuropæiske veteranbaner) tilbudt at købe togsættene for ca. 450.000 kr. pr. køreklar halvtog. Mange private interesser fra hele Polen henvendte sig til konkursboets likvidatorer med planer om at overtage togsættene og anvende disse til sociale formål, men grundet høje transportomkostninger ad landevej, skete der ikke yderligere. Hen på slutningen af 1994 opgav kuratoren salg af materiellet til jernbaneformål og solgte hele herligheden til ophugning.

Ophugningen skete ved værkstederne i Zary og Czerwiensk, hvor det er sikkert at alle MA-enheder fik dødsstødet. Derimod er det mere uvist med en eller flere af mellemvognene. Vedholdende rygter i bl.a. Polen oplyser, at nogle af mellemvognene blev løftet af bogierne, og solgt som grillbar og havehuse i omegnen. Og på den måde kan f.eks. en lyntogs BMk måske være kommet til fornuftig brug i Polen med det fine, lille køkken, bardisk og behagelige lænestole, og ægte indlamineret kunst på væggene!

I maj 1993 kørte LKR en række prøve- og uddannelses-tog på de strækninger de skulle overtage driften på. Her er MA 462 + AM 502 + BMk 533 + BS 484 nået til Kolsko mellem Wolsztyn og Nowa Sól den 14. maj 1993. Foto Ole-Chr. Munk Plum.

MA 462 + AM 502 + BMk 533 + BS 484 gør her et kort ophold i Kargowa den 28. juli 1993 med tog LKR 310 mod Sulechow. Foto: Ole-Chr. Munk Plum





Efter at LKR var gået konkurs blev MA-lyntogene henstillet i Czerwiensk, mens kurratoren forsøgte at finde en køber. Det skete dog ikke, og i stedet solgtes alt materiellet til ophug. Flere af mellemvognene skulle være endt som havehuse og grillbarer, men dette har ikke kunnet bekræftes. Til venstre ses BMk 533 den 16. oktober 1994, med påskrifter antydende dens skæbne. Foto: Jørgen Stibro Andersen. Herunder er resterne af en MA-undervogn ved remisen i Zary. Foto den 25. maj 1995 af Jonas Stibro.

Efterskrift

Set i bakspejlet var folkegaven til Polen et helt forfejlet projekt, der næsten var dømt til mislykkedes på forhånd. At forære polakkerne nogle nedslidte og teknologisk komplicerede togsæt som reelt burde være hugget op, kan vist kaldes en bjørnetjeneste af de større. Den berettigede nostalgi for de ellers så hæderkronede MA-lyntog og Polens tilbagevenden i de Vesteuropæiske samfund burde ikke have været kædet sammen.

Ret beset havde det været bedre, om polakkerne havde fået nogle af de overtallige MX'ere og B-vogne, der hobede sig op omkring København. De var ganske vist var knap så moderne, men trods alt mulige at skaffe reservedele til. Samtidig kunne MX'erne også anvendes fleksibelt i bl.a. de godstog, som LKR agtede at

køre. Lyntogene skal dog retfærdigvis ikke have hele skylden, PKP's samarbejdsvilje overfor det nye frie selskab kunne ligge på et meget lille sted og var måske i virkeligheden grunden til, at det hele gik så galt. Polsk bureaukrati var absolut medvirkende til LKR's død.

Med ophugningen i Polen i 1995, afsluttes historien om et stykke international jernbaneteknologi, der startede med at binde de europæiske jernbaner sammen i TEE-samarbejdet i 1950'erne og med at binde de danske landsdele sammen i 1960'erne og sluttelig et forsøg på at skabe gode relationer til det "frie" Polen i 1990'erne. Heldigvis er et halvtog – det først leverede MA 460 og tilhørende tre mellemvogne – nu bevaret i driftsklar stand ved DSB Museumstog i København, hvor det stadig kan forny og imponere såvel jernbaneentusiaster som passagerer på sine ture omkring i landet.

Udsnit af jernbanekortet fra PKP's køreplan 1993/1994. Strækninger som LKR trafikerede er markeret med rød farve, de fuldt optrukne streger hvor LKR havde 100% af trafikken. Stiplede linier viser hvor LKR kørte i samtrafik med PKP, normalt kun tidlig morgen og aften i forbindelse med flytning af materiel til „egne linier“. Strækningen for weekendtoget til Karpacz er ikke indtegnat.

