



Hornbækbanens tovgognstog er forstærket med Ym 53 forrest, da det afgår fra Helsingør i juli 1971. (NEJ)

Ottevognstog på Gribskovbanen ankommer til Hillerød juli 1983. Toget består af Ys 42-Ym 2+Ys 41-Yp 21-Ym 10+Ys 49-Yp 22-Ym 3. (LN)



To sammenkoblede trevognstog er ankommet til Hundested og en del rejsende er på vej til bussen til Grenåfærgen. Foto august 1991. (SLH)

Y-TOGENE DOMINERER

Uanset at to privatbaner sidst i 1970erne endnu ikke havde fået Y-tog, så var det moderne tog-sæt i løbet af 10 år blevet det typiske privatbanetog. De i alt 95 Y-togs-motorvogne med tilhørende styre- og mellemvogne præsterede i 1978 hele 77 % af samtlige privatbaners persontogskilometre, og freregnet baner som slet ikke havde Y-tog blev andelen 88 %. På de fremhævede 5 af de dengang 11 privatbaner som havde Y-tog (HFHJ, GDS, HHGB, LNJ, OHJ, HTJ, ØSJS, LJ, HHJ, HP, SB), kørtes alle persontog normalt med materiel fra Uerdingen. Gennemsnitspræstationen for en Y-togsmotorvogn var i 1978 ca. 90.000 km årligt, men ved enkelte baner (bl.a Lollandsbanen) var man dog oppe på over 190.000 km/år.

Den anden oliekrise i 1977 havde øget benyttelsen af den kollektive trafik, og mange baner havde af den grund behov for yderligere materiel, ligesom nogle stadig måtte anvende godt 20 år gamle svenske skinnebusser eller lokomotivtrukne tog med gamle DSB-

personvogne. Og endelig havde de to tilbageværende vestjyske privatbaner endnu ikke modtaget nogen nye tog. Derfor gik man fra privatbanernes side hurtigt i gang med at få bevilliget yderligere nye tog. Forud for ansøgningen om moderniseringsstøtte til nye tog, foretog Tilsynet med Privatbanerne en omfattende undersøgelse af driftsforholdene på alle 13 privatbaner, og den giver et ganske præcist billede af Y-togenes rolle.

På *Hornbækbanen* måtte man stadig anvende to gamle danske skinnebusser som reserve for de tre tovgogns Y-tog og den enkeltkørende motorvogn. Sidstnævnte anvendtes som tidligere nævnt fortrinsvis til at erstatte såvel motor- som styrevogne når de var på værksted, hvorfor oprangeringer som Ym (dobbeltrættet)-Ys og Ym (dobbeltrættet) - Ym (enkeltrættet) kunne opleves.

På *Gribskovbanen* kørtes alle de efterhånden mange tog med Y-togsmateriel, og da banen er en gaffelbane bestod alle tog på fællesstrækningen Hillerød-Kagerup af mindst to togsæt, men man rangerede flittigt mellemvogne ud og ind efter behov. En overgang



ØSJS-morgentog bestående af Ys 13-Ym 3+Ys 18-Ym 8+Ys 14-Ym 4+Ys 11-Ym 1 ankommer fra Køge til Hårlev august 1990. T.h. Ym 2 og M 9. (HTI)

bestod et meget benyttet morgentog, der ankom til Hillerød ved 8-tiden, af et tovgognstog + et trevognstog fra Tisvildeleje samt et trevognstog fra Gilleleje. Ved enkelte lejligheder bestod Tisvildedelen af to trevognstog, således at toget mellem Kagerup og Hillerød var på 9 vogne, hvilket må være det største tog af Y-materiel, som er kørt i Danmark. Fra 1989 var der behov for yderligere pladser, og toget kørtes så i to selvstændige afdelinger á 5 vogne. På hverdage var der én dobbeltstamme i drift hele dagen suppleret med yderligere to stammer i myldretiden.

På Frederiksværkbanen kørtes to personførende togpar på hverdage fortsat med diesellokomotiv og gamle DSB-vogne, men ellers var Y-togene enerådende; oftest som trevognstog. På hverdage var der 3 stammer i drift hele dagen suppleret med et tovgognssæt der tilkoblede en trevognsstamme i myldretiden. Som fælles reserve havde Hillerødbanerne et trevogns og et tovgognssæt samt en reservemotorvogn.

På Nærumbanen var der to af banens fire motorvogne i løb i hele driftstiden, i myldre-

tiden tilkoblet hver en styrevogn. Da der ikke var nogen reservestyrevogn anvendtes om nødvendigt en motorvogn i stedet.

Østbanen kørte med sammenkoblede Y-togsenheder på fællesstrækningen Køge-Hårlev; i reglen fortsatte en enkelt-motorvogn til Faxe Ladeplads og et tovgognssæt til Rødvig. Et morgentog fra begge grene førtes indtil efteråret 1990 igennem til Roskilde, og bestod i de senere år af to tovgognstog samt den tilbageværende enkeltkørende motorvogn Ym 2, mens toget i perioder fra Hårlev til Køge desuden medførte yderligere et tovgognstog – altså i alt 7 vogne. Oprangeringen var således mellem Hårlev og Køge: Ys-Ym + Ys-Ym + Ym + Ys-Ym.

På Holbækbanerne var der to Y-togsæt i løb på Tølløsebanen og tre på Odsherredsbanen, hvor det ene dog ved eftersyn mv. erstattedes af en af de store MaK-motorvogne fra 1961, der kun når den kørte solo kunne holde Y-togets køretider! Hertil kom at der på hverdage på hver bane var en af de gamle svenske skinnebuser samt et lokomotivtrukket togpar i drift. Et enkelt meget benyt-



Y-togene erstattede ikke fuldt ud de gamle svenske skinnebuser på OHJ og HTJ. Tog 8 bestående af S 42-Cs 40 krydser tog 7 med Ym 61-Ys 251 i Svinninge august 1975. (RD)

Nedenfor: Under „vinterkrigen på Lolland“ i begyndelsen af 1979 kørte Lollandsbanen med to Ym og en mellemvogn for bedre at komme igennem snedriverne. Saksøbing februar 1979. (PTN)





Hirtshalsbanens trevognstog – som led i international togforbindelse – ved Norgesfærgen Borgen på Hirtshals Havn august 1983. (LN)

To af Lollandsbanens Y-tog krydser i Saksøbing juni 1980. (RD)



tet morgentog fra Nykøbing Sj. til Holbæk kørtes med to sammenkoblede Y-tog.

Lollandsbanen havde fortsat tre lokomotivtrukne, personførende togpar på hverdage med gamle DSB-vogne, men ellers var Y-togene enerådende; oftest som trevognstog. Der var 3 stammer i drift hele dagen og én i reserve.

Skagensbanen havde dagen igennem en tovognsstamme i drift, men på hverdage var morgentog 3 – der kom til Frederikshavn kort før 8 – banens mest benyttede tog. Det kørtes med et 4-vognstog oprangeret Ym-Yp-Yp-Ys (!), men blev fra Jerup (senere Ålbæk) til Frederikshavn yderligere tilkoblet tovognstoget, som kørte tomt op fra Frederikshavn. Men kørslen med tre bivogne/ styrevogne belastede motorvognen hårdt, og dertil kom at toget – når det returnerede som det godsbefordrende tog 6 (ikke optaget i publikumskøreplanen) til Skagen skulle medtage godsvogne. Det blev derfor fra 1974 oprangeret Ym-Yp-Yp-Ym,

Sydgående trevognstog på Skagensbanen med tre godsvogne bagpå. Kort før Hulsig, juli 1981. (HGC)



der fra Ålbæk suppleredes med tovgognstog. Som senere omtalt (side 68) måtte man i 1978-84 til tider desuden tilkoble en af banens almindelige personvogne. Netop behovet for store tog var baggrunden for, at Skagensbanen siden den første levering kun anskaffede motor- og mellemvogne og ingen styrevogne.

På *Hirtshalsbanen* kørtes langt de fleste tog af en tovgognsstamme, men på hverdage kørtes desuden i morgen og eftermiddagsmyldretiden med en trevognsstamme. Som reserve havde man et tovgognstog.

Hads-Ning Herreders Jernbane (Århus-Odder) kørte på hverdage med tre Y-togstammer, nemlig (undtagen i tilfælde af værkstedsophold) de to nyere tovgognstog samt en solomotorvogn, som i myldretiden havde én styrevogn med. Som generel reserve tjente en solomotorvogn+styrevogn, mens banens sidste solostyrevogn i praksis var henstillet. Passagerfremgangen gjorde dog, at man fra 1980 også måtte anvende denne vogn, så enkelte tog kørtes som tre-vognstog (Ym-Ys + Ys eller Ym + Ys + Ys). Yderste reserve var en brugt svensk skinnebus.

Det var nu tydeligt at Y-togene overalt havde betydet en væsentlig driftsøkonomisk forbedring, fordi såvel drifts- som værkstedsomkostningerne viste sig at være ret lave. Dertil kom at nogle af de baner som udelukkende anvendte Y-tog i persontrafikken herved havde fået mulighed for at reducere sporarealerne på endestationerne, idet der ikke længere var behov for omløbsspor.

NYE IDEER

Fra begyndelsen af 1977 gjordes der fra politisk side forsøg på at få DSB og privatbanerne til at koordinere anskaffelse af nye tog, så man kunne få en fælles type for DSBs sidebaner og privatbanerne. Projektet blev dog senere opgivet, men i sammenhæng dermed fremkom Uerdingen i 1977 med en række forslag til en slags „forstærket Y-tog“ (se t.h. samt side 109). Det kom der nu ikke noget ud af, for togene ville blive ca. 15% dyrere end de almindelige Y-tog, og forudsatte anvendelse af en anden

motortype, andet køleranlæg mv., hvilket ville komplicere vedligeholdelsen.

På ét punkt imødekom det projekterede tog dog den kritik, der havde været rejst mod indtigningsforholdene i Y-toget, idet det nye tog ville få tre trin og det nederste ville ligge mere end 10 cm lavere end på Y-toget.

Men det problem fremkom fabrikken dog samtidig med en anden løsning på, ikke mindst efter ønske fra Hillerød-banerne. I det „klassiske“ Y-tog kunne indtigningsforholdene bedres gennem indbygning af et ekstra trin, hvis blot foldedørene forsænkedes godt 15 cm i vognsiden. Det kunne imidlertid ikke lade sig gøre ved førerrummene på grund af dørens placering over bogien, så fabrikken foreslog en styrevogn, hvor døren i førerrumsenden var flyttet hen bag bogien (se tegning nedenfor). Motorvognen skulle så være med pakrum som på serie 1-5.

Konstruktionsændringerne ville imidlertid fordyre toget, og helt umuliggøre enmandsbetjening, hvorfor ideen alligevel ikke vakte interesse hos privatbanerne.



Odderbanens to solokørende motorvogne (Ym 32, tog 29 t.v. og Ym 31, tog 22) krydser i Malling juli 1978. (MD)



Skitse fra 1977, der viser dimensionsforskellene mellem det almindelige Y-tog (t.v.) og den projekterede, kraftigere type. (Duewag)

Skitse til forbedring af indtigningsforholdene i almindelige Y-tog gennem indbygning af et ekstra trin. Det krævede at foldedørene forsænkedes lidt i vognsiden og blev friholdt af bogierne, hvorfor forreste dør i styrevognen måtte flyttes. (Duewag)





Serie 7-togene ankom i rå form – grundmalede men uden aptering og vinduer i siderne – fra Duewag til Scandia, der stod for resten af arbejdet. Her to tog til VLTJ i Randers juli 1983. (JF)

Hirtshalsbanen valgte at få motorvogne med rejsegodsrum. HP Ym 35-Ys 69 i Hjørring maj 1988. (TL)



På flere måder dannede OHJ-HTJs serie 5 tog forbillede for serie 7, som dog fik den praktiske ekstra dørløjl ved siden af dreje-foldedøren til flexrummet. OHJs serie 7 trevognstog i Asnæs 2001. (OJK)

SERIE 7 OG 7A -1983/84

I forbindelse med Privatbanetilsynets tidligere omtalte undersøgelse af driftsforholdene ved privatbanerne sidst i 1970'erne fremkom banerne med deres ønsker mht. Y-tog, og den første ansøgning i 1978 kom til at omfatte ialt 50 enheder. Hillerød Privatbaner ønskede 4 tovgognstog, Hornbækbanen 1 tovgognstog, Holbæk Privatbaner 2 tovgognstog og Lollandbanen 4 motorvogne, 2 styrevogne og 1 mellemvogn. Ved Østbanen ønskede man 2 tovgognstog samt 2 yderligere styrevogne, idet man ville ombygge banens to solomotorvogne til brug med disse. Skagensbanen ønskede 1 motorvogn og 2 mellemvogne, Hirtshalsbanen 1 tovgognstog og Odderbanen 2 motorvogne og 1 styrevogn. Af de to „nye“ baner ønskede Lemvigbanen 3 tovgognstog og Vestbanen ikke mindre end 3 tovgogns- og 1 trevognstog.

Imidlertid lykkedes det ikke at skaffe de fornødne bevillinger i form af moderniseringsstøtte på de næste to finanslove, men i 1980

viste der sig mulighed for at få del i de særlige „beskæftigelsesmidler“. Anvendelsen af disse forudsatte en dansk medproduktion, hvorfor der optoges forhandlinger mellem Uerdingen – som året efter skiftede navn til Duewag – og vognfabrikken Scandia i Randers. Det lykkedes herigennem at få en licensaftale på plads, som betød at ca. 50 % af arbejdet – primært maling og aptering – kunne udføres i Randers.

Tilsynet med Privatbanerne opgjorde midt i 1980 inden ansøgningen det aktuelle behov, på baggrund af de ønsker banerne havde fremsat sidst i 1979. Banernes „ønskeseddel“ omfattede i alt 56 enheder, men Tilsynet prioriterede behovet, således at der i første omgang søgtes moderniseringsbevilling til 32 enheder, nemlig 15 tovgognstog + 2 mellemvogne. Indstillingen blev godkendt, således at der sidst i 1980 kunne skrives kontrakt på serie 7 – den hidtil største Y-togsleverance.

Kontrakten omfattede 2 tovgognstog til Hillerød Privatbaner, 1 tovgognstog til Hornbæk-



Bl.a. ved Lollandsbanen udvidedes de nye tovgangstog med ældre mellemvogne. LJ Ys 85-Yp 72-Ym 65 i Nakskov, april 1990. (JG)



VLTJ Ym 14-Ys 14 navngivet „Tangen“ er netop ankommet til Vemb juli 1985. (HTI)

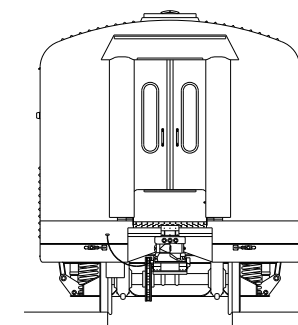
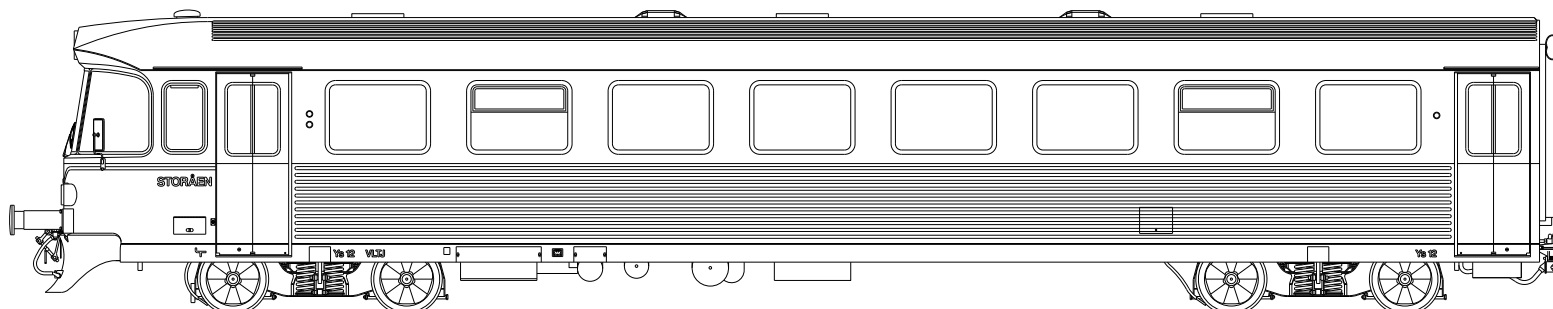
Vestbanens samlede „flåde“ af Y-tog (2 stk.!) – og reserven, to svenske skinnebusser – ved remisen i Varde august 1991. (LN)

banen, 2 tovgangstog til Holbæk Privatbaner, 2 tovgangstog til Østbanen, men kun ét tovgangstog til Lollandsbanen. Til Skagensbanen bestiltes kun 2 mellemvogne, til Hirtshalsbanen et tovgangstog og til Odderbanen 1 tovgangstog. Til Lemvigbanen skulle leveres 3 tovgangstog, mens Vestbanen måtte nøjes med 2 tovgangstog. Alle enheder skulle leveres i 1983.

I starten af 1981 viste det sig at prisen for leverancen ville blive lidt lavere end påregnet, og ved Tilsynet med Privatbanerne's mellemkomst lykkedes det at få lov at bruge differencen til at udvide Lollandsbanens anskaffelse med to motorvogne og en styrevogn. Hermed fik serie 7 sit endelige omfang.

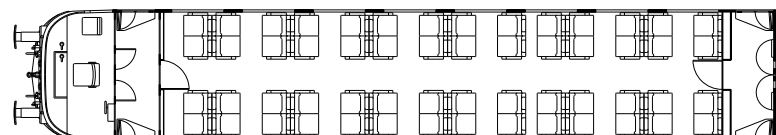
Men behovet var jo langt fra dækket – specielt ikke sammenlignet med en ny behovsopgørelse fra sidst i 1980, hvor banerne nu tilsammen ønskede 58 enheder. Opgørelsen afspejlede den voldsomme passagerfremskud, som specielt banerne øst for Storebælt havde haft i 1979-80, men var nok lidt for optimistisk i fremskrivningen heraf – f.eks. forven-





A - Styrevogn serie 7 som leveret til VLTJ 1983.

SERIE 7/7A



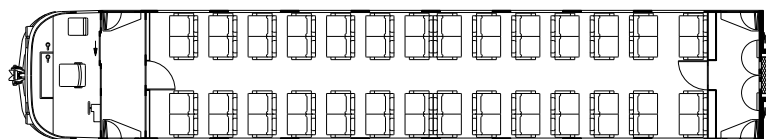
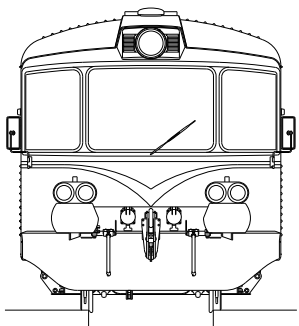
VNJ Ys 81 i Janderup februar 1989. (JG)

I - Indretning HHJ, OHJ-HTJ og VLTJ



SERIE 7/7A - styrevogn

Bygge- nr.	Lev. år	Bane, litra, nr	Tegning side indret
D86344	1983	HHGB Ys 94	C II
D86345	1983	LJ Ys 84	D III
D86346	1983	GDS-HFHJ Ys 51	B II
D86347	1983	GDS-HFHJ Ys 52	B II
D86348	1983	ØSJS Ys 16	E IV
D86349	1983	ØSJS Ys 17	E IV
D86350	1983	LJ Ys 85	D III
D86351	1983	HP Ys 69	G II
D86352	1983	OHJ-HTJ Ys 256	H I
D86353	1983	OHJ-HTJ Ys 257	H I
D86354	1983	VNJ Ys 81	J IV
D86355	1983	VNJ Ys 82	J IV
D86356	1983	VLTJ Ys 14	A I
D86357	1983	VLTJ Ys 13	A I
D86358	1983	VLTJ Ys 12'	A I
D86359	1983	HHJ Ys 46	E I
D87179	1984	ØSJS Ys 18	E IV
D87180	1984	ØSJS Ys 11''	E IV
D87181	1984	HHGB Ys 95	C II
D87182	1984	GDS-HFHJ Ys 54	B II
D87183	1984	GDS-HFHJ Ys 53	B II
D87184	1984	HHJ Ys 47	E I
D87185	1984	OHJ-HTJ Ys 258	H I



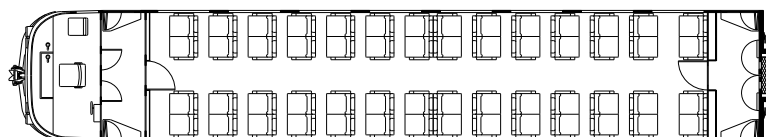
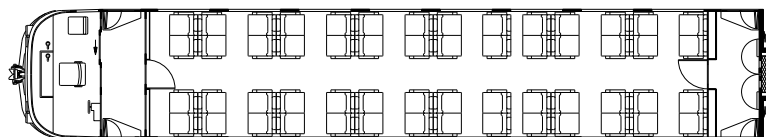
II - Indretning GDS-HFHJ og HHGB, samt HP
(dog med puffer i førerrumsenden).

B - Sidebillede GDS-HFHJ.

C - Sidebillede HHGB.

III - Indretning LJ.

D - Sidebillede LJ.



IV - Indretning ØSJS, samt VNJ (dog med puffer i førerrumsenden).

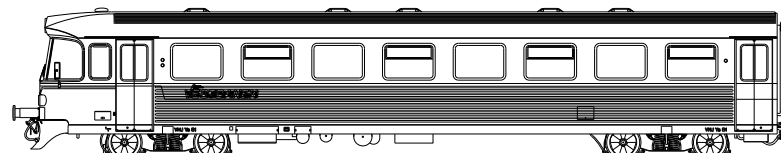
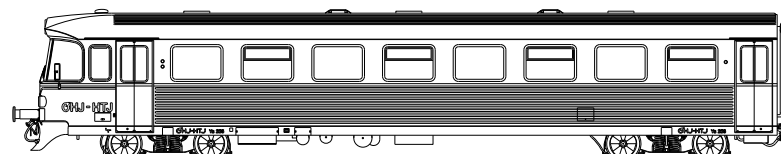
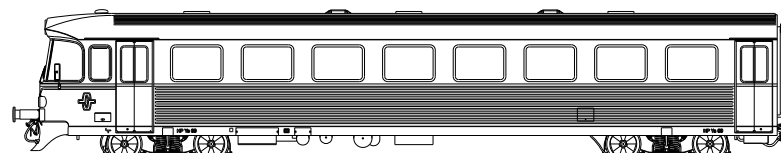
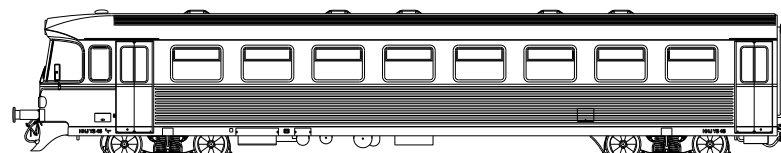
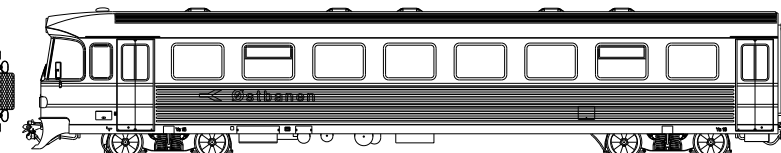
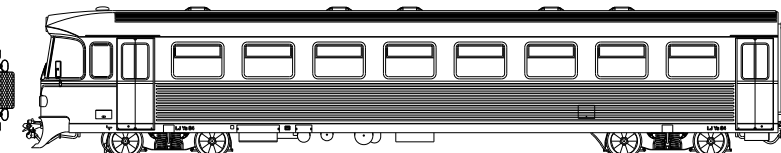
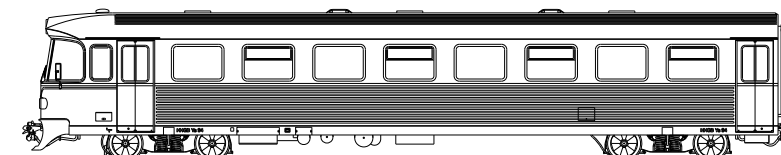
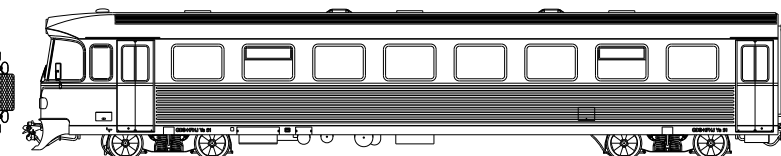
E - Sidebillede ØSJS.

F - Sidebillede HHJ.

G - Sidebillede HP.

H - Sidebillede OHJ-HTJ.

J - Sidebillede VNJ.



tede Østbanen at skulle køre mange tog som trevognstog og ønskede derfor hele tre mellemvogne.

Da det i løbet 1981 blev politisk tilkendegivet at der kunne blive tale om en mindre supplerende bevilling, indstillede Tilsynet med Privatbanerne at der bestiltes yderligere 16 enheder, nemlig et- og et trevognstog til Hillerød Privatbaner, et tovognstog til Hornbækbanen, et trevognstog til Holbæk Privatbaner, et tovognstog samt en ekstra styrevogn til Østbanen, som lod en solokørende motorvogn ombygge til anvendelse sammen med styrevognen, mens der til Skagensbanen skulle leveres en ekstra motorvogn og til Odderbanen et tovognstog. Bevillingen kom igennem tids nok til at serien kunne bestilles til levering i umiddelbart forlængelse af den allerede bestilte serie 7, hvorfor den nye betegnedes serie 7A. Leverancen af de 16 enheder skulle finde sted i 1983/84.

Da Büssingmotoren var udgået af produktion, måtte man ved serie 7 indføre en ny motortype. Bl.a. Lollandsbanen så gerne at der anvendtes en Volvo-motor, som man havde gode erfaringer med fra busdriften. Ud fra et ønske om at få en motortype, som kun krævede få ændringer af det hidtil anvendte motorophæng, valgte banerne imidlertid at følge Duewags forslag om at bruge en 6-cylindret, liggende Daimler-Benz type OM 407 h, der

havde samme ydelse som Büssingmotoren. På de hidtidige serier Y-tog havde motorernes udstødning været anbragt under vognen, men generne herved var for store, og banerne havde derfor efterhånden ombygget sine motorvogne, således at udstødningen i stedet førtes gennem rør op over taget. Det var derfor naturligt at motorvognene i serie 7 fra fabrikkens side leveredes med udstødningen ført op over taget.

Halvdelen af banerne ønskede motorvognene udformet i lighed med den løsning som Holbækbanerne havde fået med serie 6, således at der var indstigningsmulighed ved førerrummet og intet egentligt pakrum, men et flex-areal. For at lette ind- og udlæsning af cykler og barnevogne anbragtes ved siden af foldedøren en ekstra dørløj. I skillevæggen mellem førerrum og vestibuler anvendtes i disse togsæt samme løsning som Holbæk-