



Farvel til de gamle S-tog

3. februar 2007

Program for dagen

Den 3. februar 2007 kører de gamle S-tog for sidste gang. Køreplanen er:

	Linie B	Linie B+		Linie B	Linie B+
Høje Taastrup	afg 10.00	afg 12.10	Holte	afg 11.03	afg 13.13
København H	afg 10.27	afg 12.37	København H	afg 11.34	afg 13.44
Holte	ank 10.55	ank 13.05	Høje Taastrup	ank 12.00	ank 14.10

Efter det sidste togs ankomst til Høje Taastrup klokken 14.10 er der mulighed for at køre med ud til S-togsværkstedet, hvor der vil være mulighed for at fotografere det gamle tog sammen med nye S-tog. Der er også udstillinger på stationerne i Holte og Høje Taastrup. Da alle ture køres som ordinære tog, kræves gyldigt kort eller billet.

Med venlig hilsen



DSB S-tog
www.dsb.dk



Dansk Jernbane-Klub
www.djk.com



Splinternyt 2. generations S-tog i fabriksgården hos Frichs i Århus

En københavner fra Århus

Siden 1967 har 2. generations S-togene været en del af københavnerens dagligdag. I sammenligning med de nye S-tog virker de gamle støjende og ukomfortable. Men for 40 år siden var „de røde S-tog“ dansk togteknologi i topklasse.

Den første generation S-tog var bygget i flere serier fra 1934 og fremefter, så konstruktionen havde mange år på bagen i midten af 1960-erne. Mange vil huske de ældste S-tog som „de brune S-tog“. De sidste „brune S-tog“ blev taget ud af drift i 1978.

I midten af 1960-erne mente DSB, at tiden var kommet til at tænke nyt. Samtidig stod S-togsnettet over for store udbygninger. I 1964 var der S-bane til Klampenborg, Holte, Ballerup og Taastrup. Desuden kørte der S-tog Hellerup-Vanløse-Frederiksberg. Men Hareskovbanen og Køgebugtbanen var endnu på tegnebrættet.

I slutningen af 1964 kontaktede DSB lokomotivfabrikken Frichs i Århus og vognfabrikken Scandia i Randers for at få tilbud på en ny type S-tog. Den nye togtype skulle bygges i så stort antal, at man både kunne

udvide driften med nye linier og samtidig udrangere de gamle „brune“ S-tog.

Dengang blev der aldrig sat spørgsmålstegn ved, at DSBs tog helst skulle bygges i Danmark, og de to jyske virksomheder havde i årtier været DSBs „husleverandører“. Det var stort set kun store diesellokomotiver og lyntog, DSB købte i udlandet. Et ord som EU-licitation var i 1960-erne ren science fiction. At indhente flere tilbud var utænkeligt.

Selv om de nye S-tog skulle bygges i Danmark, ønskede DSB, at togene blev på højde med de bedste bybanetog i udlandet. Løsningen blev et danskbygget tog, der var konstrueret af de to jyske fabrikker i samarbejde med DSB, men med forskellige udenlandske komponenter indbygget. For eksempel blev der benyttet en moderne bogie (den drejelige ramme, hjulakserne er monteret i) kon-

strueret af vesttyske Wegman. Det betød mindre hjulstøj og færre rystelser end i de gamle „brune“ S-tog. Togenes elektromotorer var udviklet af English Electric.

Det blev besluttet, at motorvognene skulle bygges af Frichs i Århus, mens vognene uden motor skulle bygges af Scandia i Randers. Togene blev opbygget sådan, at hver anden vogn var en motorvogn og hver anden vogn uden motor.

Kontrakten om de første 45 tog blev underskrevet i 1965. Et par år senere var de nye tog dagligdag: Det første 2. generations S-tog ankom til København den 7. januar 1967. Få dage senere begyndte prøveturene, og den 15. marts 1967 blev de tre første 2. generations S-tog sat i almindelig drift.

Københavnerne blev straks begejstrede for de nye tog, der var malet i en klar rød farve. Dengang var det ellers kun lyntogene, der var røde. I sammenligning med de gamle „brune“ S-tog af 1. generation blev de nye tog hurtigt kendt som de „røde“ S-tog.

I 1978 blev produktionen af 2. generations S-togene indstillet. Der var på dette tidspunkt leveret 556 vogne, og de „røde“ S-tog var blevet helt enerådende på S-banen, der svar blevet udbygget voldsomt siden det første tog blev leveret 11 år før. Nu var der også S-bane til Hillerød, Farum og Hundige.

De var ikke helt ens

De 556 vogne var grundlæggende fordelt på fire hovedtyper - eller litra, som det hedder på jernbanesprog:

Litra MM var motorvogne med førerrum.

Litra MU var mellemvogne med motor.

Litra FS var uden motorer, men med førerrum.

Litra FU var mellemvogne uden motor.

Vognene blev så sammensat i tovognstog MM-FS eller firevognstog MM-FU-MU-FS. Disse grundenheder blev kun adskilt på værksted. Af grundenhederne kunne man i dagligdagen sammensætte tog med 2, 4, 6 eller 8

vogne. Større tog var ikke mulige på grund af længden af perronerne på S-banen.

Men inden for de fire litra kunne der også være forskel på vognene. Syv af FS-vognene havde for eksempel meget bedre benplads end de andre 206 FS-vogne. Det skyldtes, at netop disse syv vogne var bygget med første klasse, som fandtes i Hillerødtogene fra 1968 til 1972. I dagligdagen var det dog for besværligt at Hillerøddlinien havde tog, som ikke kunne køre på de øvrige linier, og første klasse blev derfor droppet. Vognene med bedre benplads blev herefter brugt i flæng med alle de andre 2. generations S-tog.

Lidt tørre tal

Kørespænding: 1650 V jævnspænding

Maksimalhastighed: 100 km/t

Antal siddepladser, 4-vognstog: 244

Motoreffekt, 4-vognstog: 1600 hk

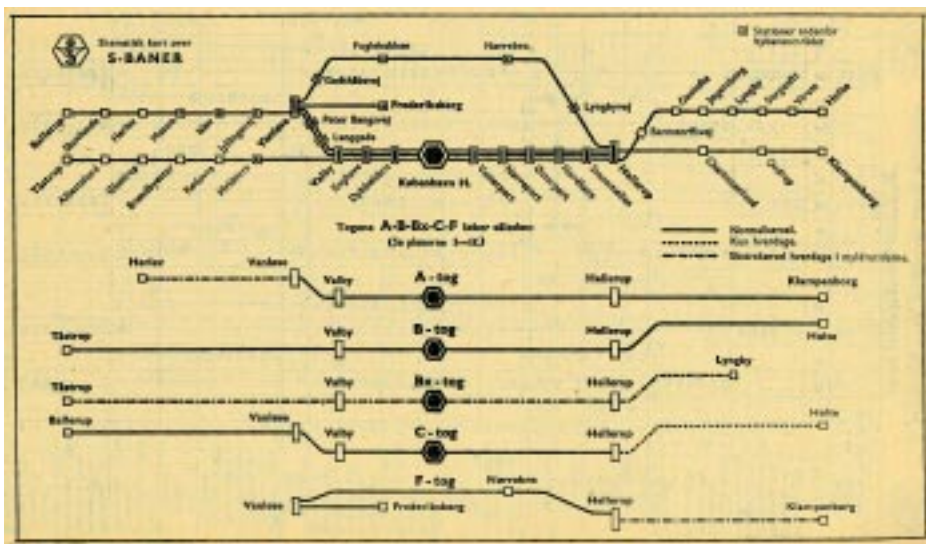
Toglængde, 4-vognstog: 81 meter

Togvægt, 4-vognstog: 141 tons

Fabrikkerne bag de gamle S-tog

Lokomotivfabrikken Frichs i Århus var begyndt at bygge damplokomotiver i 1913 og havde i mange år eneret på at bygge lokomotiver til DSB. I 1960-erne var Frichs enevældigt ledet af en direktør, der også var ejer af virksomheden helt i stil med Bella-fabrikken i Krøniken. Da DSB begyndte at sammenligne med pris og kvalitet hos andre togfabrikker, kunne den gammeldags Frichs-fabrik ikke overleve. 2. generations S-togene blev de sidste tog, som blev bygget hos Frichs.

Vognfabrikken Scandia i Randers var med til at bygge vognene til de første jyske jernbaner i 1860-erne. I dag er Scandia en del af industrikoncernen Bombardier, og faktisk er færdigmonteringen af de nye S-tog udført i Randers.



Liniekort 1967

40 år med gamle S-tog 1967-2007

1965

DSB bestiller de første 45 tovgognstog af den nye type.

1967

Det første 2. generations S-tog ankommer til København den 7. januar. Få dage senere begynder prøvekørslerne, og den 15. marts bliver de tre første 2. generations S-tog sat i almindelig drift.

1968

Der indføres elektrisk drift mellem Holte og Hillerød. På Hillerørdlinien bruges kun 2. generations S-tog, og specielt til denne linie fik DSB leveret syv særlige tovgognstog, hvor

der var første klasse i styrevognene. Næsten samtidigt tages det nye S-togsværksted i Taastrup i brug. Og kontrollen af billetter ved udgangen fra perronen bliver erstattet af stikprøvevis kontrol i toget.

1972

Den første del af Køgebugtbanen, nemlig strækningen til Vallensbæk, bliver indviet. Da det viste sig at være besværligt at have særlige tog til Hillerørdlinien, opgiver man samtidig systemet med første klasse i Hillerødtoget.

1974

Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) oprettes. Det bliver begyndelsen til et fælles



Nyleveret 2. generations S-tog ved Dybbølsbro omkring 1970. Togenes fronter blev ændret med bl. a. nye ruder midt i 80-erne

takstsystem for al kollektiv transport i hovedstadsområdet.

1975

S-togene bliver fra 1975-78 gradvist omstillet til enmandsbetjening. 1975 er også året, hvor de første S-banestrækninger forsynes med sikkerhedssystemet HKT, der bl. a. automatisk forhindrer, at S-togene kan køre forbi signaler, der står på stop.

1976

Vallensbæklinien forlænges til Hundige.

1977

Hareskovbanen bliver S-bane.

1978

De sidste 2. generations S-tog leveres. I alt er der leveret 556 vogne.

1979

Køgebugtbanen forlænges til Solrød Strand, og de første eksemplarer af en ny S-togs-type kaldet 3. generation dukker op. 3. generations S-togene bliver dog aldrig særlig almindelige, og de sidste tages ud af drift i 2006.

1983

Strækningen fra Solrød Strand til Køge ind-

Eksempler på gamle billetter og kort. Først i midten af 1970-erne kom der fælles billetsystem for alle tog og busser i Hovedstadsområdet





Gennem årene er 2. generations S-togene blevet moderniseret flere gange. Her ses en vogn i 1970-er outfit med brunt sædebetræk.

vies, og Køgebugtbanen er dermed færdig i fuld længde.

1985

Et omfattende moderniseringsprogram for 2. generations S-togene begynder. Moderniseringen betyder blandt andet, at de gamle frontruder erstattes af nye.

1986

Høje Taastrup station indvies og Taastruplinien forlænges til den nye banegård.

S-banen kommer til Frederikssund i 1989



24-timers billet fra Kulturby 1996 og „fuldemandsbillet“ fra julefrokostkørsel 1997

1989

S-toget kommer til Frederikssund. I begyndelsen var der kun enkeltspor på Frederikssundslinien, men frem til 2002 udbygges banen til dobbeltspor, så der kan køres 20-minutters drift helt til Frederikssund.

1995

De første nye S-tog ankommer til København fra den tyske fabrik LHB i Salzgitter. Togene kaldes 4. generationstog, og er af en helt ny konstruktion med korte, brede vogne.

1996

De første nye S-tog sættes i drift. I første omgang er der kun bygget 8 prototypetog, men i 1997 besluttes det at udskifte alle gamle S-tog med den nye type. Leveringen af nye S-tog tager for alvor fart fra 1999.

1998

For første gang nogensinde indstilles en S-bane. Det er strækningen Solbjerg-Frederiksborg, der skal ombygges til metro. Halvandet år senere indstilles S-togsdriften Vanløse-Solbjerg af samme årsag.

2004

Flintholm station åbnes, og første del af det omfattende ringbaneprojekt står dermed klar.

2005

Ringbanen forlænges fra Flintholm til den midlertidige station Gammel Køge Landevej.

2006

Ringbanen står færdig, og S-togene kører nu helt til Ny Ellebjerg fra Hellerup.

2007

Togene på Køgebugtbanen standser nu også ved Ny Ellebjerg, og Ringbanen får 5-minutters drift. De sidste 2. generations S-tog tages ud af drift. I august 2007 indføres en komplet ny S-togskøreplan, hvor man for alvor kan udnytte, at de nye S-tog kan køre 120 km/t mod 2. generationstogenes 100 km/t.



Liniekort 2006.

Efter at have været „Byens Puls“ gennem 40 år, forsvinder 2. generationstogene fra bybilletet i 2007.



40 år er lang tid!

Gennem de 40 år, 2. generations S-togene har været i drift, har verden forandret sig. Da de første 2. generations S-tog blev sat i drift i 1967:

- * var der sporvogne i København - den sidste kørte i 1972
- * brugte DSB stadig damplokomotiver. De sidste forsvandt i 1968 på Sjælland og i 1970 i Jylland
- * kostede en Opel Kadett med 1 liters motor, 4 gear og 45 hk 19.505 kr.
- * havde vi stadig 1- og 2-ører - de forsvandt i 1973
- * var 61% af kvinderne mellem 25 og 44 år hjemmegående
- * var Danmark inddelt i 88 købstadskommuner og 1257 sognekommuner - efter kommunal-reformen i 2007 er der 98 kommuner i Danmark
- * kostede et 2 kg rugbrød 1,93 kr. - og det kostede 50 øre at sende et almindeligt brev
- * havde Danmark 4,6 mio. indbyggere - næsten en million mindre end i dag
- * fandtes der kun gågader i fire danske byer: København, Aalborg, Horsens og Randers
- * havde DSB 27.500 medarbejdere - i dag har DSB 9.000 medarbejdere
- * kunne man sejle med natbåd fra Kvæsthusbroen til både Århus og Aalborg - ruterne lukkede i 1970
- * var den kolde krig dagligdag: I 1967 udførte USA og Sovjet tilsammen 58 atomprøve-sprængninger!



Verden har forandret sig meget gennem de 40 år, 2. generations S-togene har været i drift

Dette hæfte er produceret i samarbejde mellem Dansk Jernbane-Klub og DSB S-tog A/S i 2007. Hæftet er redigeret af Thomas Nørgaard Olesen. Fotos: Dansk Jernbane-Klubs arkiv, Thomas Nørgaard Olesen og Peer Kurland. Copyright 2007 Dansk Jernbane-Klub, www.djk.com