



Benny Knudsen. Under medvirken af John Poulsen, IC3. Det sidste danske togdesign, bane bøger 2016, illustreret, 120 sider, ISBN 9788791434464, vejl. pris 249 kr.

Selvom denne bog ikke er dugfrisk – den udkom i 2016 – er det valgt at bringe en kort anmeldelse, fordi bogen fortæller at blive holdt i erindring. Den er medrivende fortalt, velillustreret og ikke mere 'nørdet' i de tekniske forklaringer, end at nærværende anmelder kunne følge med, uden dog at kunne faktatjekke. Og selvom IC3-toget allerede er beskrevet – for så vidt angår dets rolle i landsdelstrafikken – i *Fra lyntog til InterCity*, der udkom på bane bøger i 2010, har nærværende bog absolut sin berettigelse, fordi den er skrevet af en af de folk, der havde hænderne i bolledejen.

Bogens forfatter har en fortid såvel hos DSB som hos Scandia, hvor han blev ansat som kvalitetsingeniør i 1991, og har således et førstehåndskendskab til udviklingen – også af IC3-familiens øvrige medlemmer, IC2 og de elek-

triske IR4. Endvidere inddrages beretninger fra tidligere kolleger på Scandia og i DSB. Avisartikler, Rigsrevisionens beretninger samt virksomhedens og DSB's egne publikationer udgør også en del af bogens kildegrundlag.

Bogen beskriver IC3-togets tilblivelsesproces gennem 1980'erne i et samarbejde mellem Danmarks sidste togproducent, Ascan Scandia A/S i Randers, og DSB's teknikere og designere. Processen var helt anderledes end den traditionelle kontraktform mellem DSB og Scandia, hvor Scandia byggede tog efter detaljerede DSB-tegninger og -beskrivelser. Her forelå der en leveringskontrakt med et antal funktionskrav, som togsættet skulle opfylde, og derefter var det op til Scandia selv at udvikle løsninger, der opfyldte kravene.

IC3-toget blev skræddersyet til fjerntrafik i Danmark, hvor der er behov for hurtig op- og nedformering, dikteret af geografi og kundegrundlag. Hvert selvkørende togsæt består af tre vogne: to motorvogne og en mellemvogn, og op til fem togsæt kan sammenkobles. Hovedprincippet er, at de sammenkoblede togsæt ved startpunktet kører af sted som ét tog og ved et givent punkt, fx ved færgen, deles op i to eller tre tog, hvilket muliggøres af, at toget består af selvkørende enheder, som kan kobles sammen. De første togsæt indsattes i almindelig drift i 1990, og i de følgende ca. 10 år byggedes i alt næsten 100 togsæt, der intet mindre end revolutionerede dansk intercity-trafik.

At det faktisk – omend sent – også lykkedes at kunne koble IC3 og det elektriske IR4, må betragtes som enestående. Det findes ikke magen til andre steder i verden. Det var forudsat i kontrakten om IR4, at de skulle kobles mekanisk og elektrisk med IC3, så el- og dieseltog kunne køre i samme togstamme. Mange var skeptiske undervejs, men det kom på plads i 1998/99.

Bogen tjener også som et virksomhedshistorisk bidrag. Økonomi er i sagens natur et evigt underliggende vilkår fx med op til 1200 mand beskæftiget. Vi får undervejs indblik i de fusioner, der må indgås undervejs, og de nødvendige økonomiske vitaminindsprøjtninger fra Ascan, Lønmodtagerne Dyrtdsfond, Dansk Investeringsfond, ABB – og indirekte fra staten, i og med at DSB droppede krav om dagbøder for forsinkelse af projektet.

Samtidig får vi små udblik til den væsentlige samfundsmæssige udvikling (og forvikling), som tilvejebringelsen af nye tog har været. Vi ser, hvordan virksomheden måtte manøvrere i forhold til den årelange politiske slingrekurs mellem elektrificering vestpå og bygning af en Storebæltsbro.

Sædvanligvis har mislykkede projekter ikke den store interesse, men kapitlet *Ideer på tegnebrættet* om IC3 i natudgave og som posttog tjener det formål at minde om, at al udvikling ikke foregår i en ret linje, og at der skal kysse mange frøer undervejs.

Omkring årtusindskiftet sluttede

eventyret brat. DSB udbød nye togsæt i 1999 i forbindelse med 'Gode tog til alle', hvor ordren gik til AnsaldoBreda. I epilogen giver forfatteren udtryk for en undren over, at man ikke ville bygge videre på et koncept, der passede godt ind i den danske fjerntrafik, og som DSB selv har en stor aktie i forbedringen og optimeringen af. Forfatteren sender samtidig en opfordring til faghistorikere om at søge at komme nærmere sandheden om dette seneste indkøb af nye dieseltog til fjerntrafikken: '*... et indkøb helt efter de internationale kontraktretslige krav og regler. Resultatet af dette, og hvad der virkelig skete i kulisser kan historikerne måske engang i fremtiden grave frem.*'

Gitte Lundager