


REDIGERET AF  
LARS BJARKE CHRISTENSEN  
STEEN OUSAGER  
RENÉ S. CHRISTENSEN (ANSV.)

# JERNBANEHISTORIE

JERNBANERNES TEKNOLOGI- OG KULTURHISTORIE 2021-22

Danmarks Jernbanemuseum 

# Indhold

---

3

Forord

7



Heste eller lokomotiv?

Faxe kalkbane og dens entreprenører  
i 1850'erne og 1860'erne

*Af Jørgen Mikkelsen*

23



Jernbanernes udvikling

i Danmark 1997-2022

*Af Lars Bjarke Christensen*

181



Banedanmark bliver til

EU-projekt, straffeaktion eller?

*Af Steen Ousager*

229



...det bedste, der  
nogensinde er sket for DSB...

Harry - et portræt

*Af Gese Friis Hansen*

245

Anmeldelser

## **Jernbanehistorie 2021-2022**

Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie

Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum

### **Årsskriftet udgives af**

Fonden Danmarks Jernbanemuseum

Dannebrogsgade 24

5000 Odense C

Tlf. 66 13 66 30

info@jernbanemuseet.dk

www.jernbanemuseet.dk

### **Redaktion**

Lars Bjarke Christensen

Steen Ousager

René Schrøder Christensen (ansv.)

### **Oversættelse**

Translated by us

Grafisk tilrettelæggelse: Haurand Grafisk

Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag: 850 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne.

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt.

Alle fotos fra Danmarks Jernbanemuseum, hvor intet andet anført.

Forsidefoto: Storebælt med IC3, 2016 (foto: René Strandbygaard).

Bagsidefoto: Faxe Kalkbrud, 2007 (foto: René Schrøder Christensen).

ISSN: 2245-9499

# Forord

---

Velkommen til en dobbeltudgave af *Jernbanehistorie* – Jernbanemuseets årsskrifts niende og tiende årgang. 2021 og 2022 var travle år, der blandt andet bød på et par bogudgivelser: *Bogenseslagteren* og *Danmarks jernbanemiljøer*, der begge udkom som en del af fejringen af de danske jernbaners 175-års jubilæum i 2022. Bøgerne er forfattet af tidskriftets redaktion, hvilket er hovedårsagen til, at der blev sprunget et år over – og at der denne gang udkommer et dobbeltnummer. 2022 var som sagt jubilæumsår for jernbanen, og derfor er hovedparten af tidsskriftet denne gang viet til de seneste 25 års jernbanehistorie – til den generelle historie, til den mest centrale forandring, der indledte perioden og til en lille historie om en markedsføringsmæssig succes. Der er dog også blevet plads til en enkelt artikel, som ikke drejer sig om den seneste udvikling.

Der indledes således med en artikel om en af de tidlige industribaner. Kalk- og kalkstensudvinding var i gang på Faxe-egnen før jernbanen kom til, men en smalsporet industribane spillede en stærk rolle allerede fra 1860'erne – først som hestebane – siden med damp som trækraft. Artiklen behandler de forskellige entreprenørers forslag til løsninger i løbet af 1850'erne.

Hovedartiklen, som fylder mere end halvdelen af tidsskriftet, er en overflyvning over nogle helt centrale udviklingstræk i de seneste 25 år. Det er historien om direktiver fra EF/EU, etableringen af en banestyrelse, nye aktører på passager- og godstransportområdet, brobygning på tværs af landsdele og mellem lande med afvikling af færgefart til følge, skandaler om miljømæssig og menneskeligt uforsvarlig ophugning af færger, indkøb af stærkt forsinket og for ringe togmateriel og håndtering af kritiske journalister. Det er historien om manglende vedligehold af infrastrukturen, om en ulykke og om elektrificering. Det er også historien om samling af lokalbaner, etablering af ny bymæssig jernbanetrafik i de største byer og digitaliseringen af billetsystemer og sikkerhedssystemer.

Den måske væsentligste forandring og omdefinering af jernbanevirksomheden og organiseringen heraf i Danmark,

som fandt sted for omtrent 25 år siden, og som efterfølgende har defineret udviklingen, var opsplittningen af den gamle statslige virksomhed i flere uafhængige dele – og konkurrenceudsættelsen af jernbanevirksomheden i Danmark. Det betød, at der kom flere aktører til, og at DSB's virksomhedsgrundlag blev reduceret. Baggrunden for denne udvikling behandles dybdegående i den følgende artikel, som ser på økonomiske forudsætninger og den komplicerede proces med opdelingen i en operatørdel og en styrelse, der stod for infrastrukturen. Ikke mindst diskuteres hvoraf, den måde bodelingen fandt sted på, udsprang og hvilke motiver der måtte ligge bag.

I den afsluttende artikel fortælles kort historien om skabelsen af Harry og Bahnsen og kampagnens succes. Det var den måske mest succesrige reklamekampagne fra DSB, som fandt sted omkring årtusindskiftet og godt et årti frem.

Til slut bringer vi som vanligt et lille udvalg af anmeldelser af nyere jernbanelitteratur – denne gang spredt over emner som jernbanenostalgia fra 1960'erne, jernbanen som instrument for racisme og kolonialisme, jernbaneuheld på Bornholm og en kulturhistorie om det at vente på toget.

*Jernbanehistorie* har en bred tilgang til det samfundsmæssigt vigtige emne: jernbanen og dens historie. Derfor bringer vi gerne artikler med vidt forskelligt fagligt udgangspunkt – så længe rejsen og jernbanen er i centrum. Tidsskriftet favner både den politiske, sociale, teknologiske, mentale, økonomiske og kulturelle historie – sågar også naturhistorie – ligesom vi ikke kun opfatter det som fortid – men i høj grad også nutid.

Redaktionen vil som altid gerne opfordre forskere og forfattere af jernbanerelaterede emner til at indsende forslag og idéer til artikler i form af korte beskrivelser (abstracts). Vi ønsker at *Jernbanehistorie* skal være det førende forum for jernbanehistorisk forskning i dets mange afskygninger, så hjælp os ved at skrive artikler.

Redaktøren, april 2023





Side 4-5: Faxe Kalkbrud, et tog læsses med en Demag-  
gravemaskine, før 1931 (Danmarks Jernbanemuseum).



# Heste eller lokomotiv?

## Faxe kalkbane og dens entreprenører i 1850'erne og 1860'erne

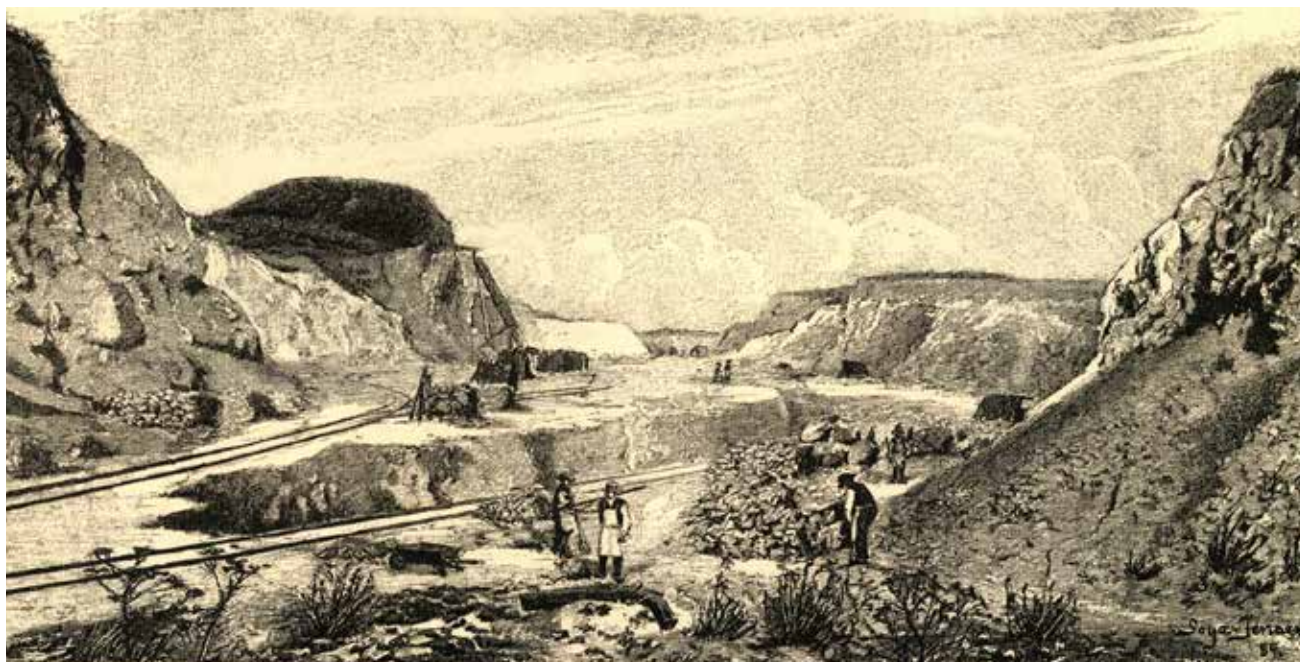
Af Jørgen Mikkelsen

Det er velkendt, at mange landsbyer udviklede sig til byer med et mere eller mindre differentieret erhvervsliv, efter at de blev forsynet med en station på en jernbane med persontransport. Under visse omstændigheder kunne en bane, der udelukkende blev anvendt til godstrafik, også have afgørende betydning som byskabende faktor. I denne artikel vil jeg sætte fokus på en af disse industribaner.

Ganske vist kom både Faxe og Faxe Ladeplads i 1879 til at indgå i rækken af stationsbyer på den nye østsjællandske jernbane, der forbandt Køge med købstadens sydlige opland. Men begge bebyggelser havde da i en årrække været inde i en markant udvikling, der primært var forårsaget af

den stigende efterspørgsel efter områdets vigtigste råstof, kalk, og her spillede det en stor rolle, at der i 1864 var blevet anlagt en lille jernbane med det formål at transportere kalksten fra brydningsstederne tæt ved Faxe ned til kysten.

Faxe havde gennem århundreder været en af de største bebyggelser i området, og ved folketællingen i 1870 blev der registeret 872 beboere i landsbyen. Ifølge 2. udgave af *Trap Danmark* fra 1872 var Faxe da hjemsted for skole, kro, fem købmandshandler, jernstøberi, bageri, boghandel og et bogtrykkeri, der udgav en avis flere gange om ugen. Faxe havde således allerede på dette tidspunkt tilegnet sig en række af de erhvervsmæssige karakteristika, som kom til



I 1886 publicerede *Illustreret Tidende* en reportage fra kalkbruddene i Faxe, hvor læserne kunne få et indtryk af, hvad de 300-400 mand foretog sig. "En er i Færd med at "bore" Huller til ny Sprængninger, en anden med at kløve løssprængte Kalksten, et Sted kjøres der Grus fra Kalkklippens Overflade hen til den saakaldte "Slisk", hvorigjennem det rutscher ned i Jærnbanevogne, et andet Sted læsses der Kalk paa Vognene, som paa de skraanende Skinner af sig selv løbe hen til Lokomotivet". Beskrivelsen blev illustreret med denne tegning. (foto: Niels Gravesen, Rigsarkivet - gælder alle arkivalier i artiklen).

*De to havneanlæg ved Faxes kyst, som de så ud i 1870. Anlæggene er indtegnet på et nutidigt kort, så man får en fornemmelse af, hvor meget havnearealet er blevet udvidet i de sidste 150 år. Bregentved og Vemmetoftes bassin fra 1864 eksisterer stadig, men er nu blevet udvidet mod vest. Rosendals havn fra 1870 er derimod blevet opfyldt, og der ligger nu en stor havneplads på stedet. (Gengivet efter Arne Aasbjerg: Fakse Ladeplads. Lidt om havnenes historie, 2002).*

at kendetegne "rigtige" stationsbyer i slutningen af 1800-tallet. Den stærke vækst fortsatte i de følgende årtier, og i 1901 blev der noteret 1.158 indbyggere i byen, som nu også var blevet forsynet med flere myndighedsfunktioner og institutioner, bl.a. politistation, teknisk skole og sygehus.

Nede ved kysten lå der også en landsby – Hylleholt – men i det, der udviklede sig til Faxe Ladeplads, var der endnu omkring 1870 kun ganske få huse, som var beboet af personer med tilknytning til kalkudskibningen. I 1901, da befolkningstallet var kommet op på 679, var der også kirke, grundskole, realskole, skibsbyggerier, teglværk, badehotel og en del handels- og håndværksvirksomheder. Byens erhvervsstruktur var dog endnu langt fra så veludbygget som Faxes.

Andetsteds har jeg haft lejlighed til at give en mere detaljeret beskrivelse af de to byers befolknings- og erhvervs-mæssige udvikling i denne "gründerzeit".<sup>1)</sup> Jeg vil derfor her koncentrere mig om de jernbanehistoriske aspekter – eller mere præcist redegøre for de tanker, der lå bag etableringen af godsbanen. Men inden da må det være på sin plads med en kort introduktion til den lokale kalkbrydnings ældre historie.

### **Udnyttelsen af Kalkbjerget**

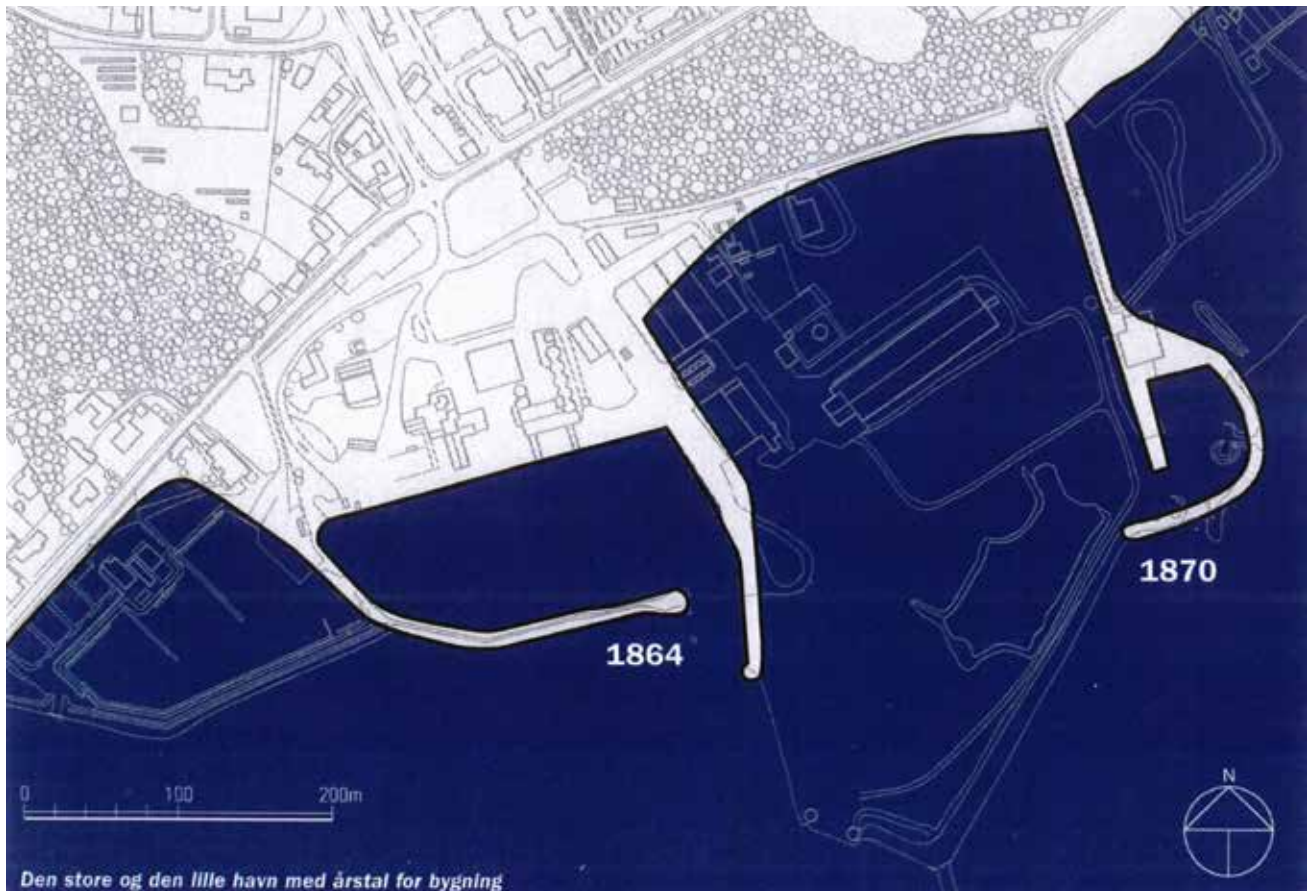
Højdedraget ved Faxe, der ofte er blevet benævnt som Kalkbjerget, har været udnyttet i mange hundrede år, og det har bl.a. sat sig spor i form af kalkstensbånd i flere østsjællandske middelalderkirker. I 1700-tallet fik lokale erhvervsfolk for alvor øjnene op for denne ressource. Holger Rosenkrantz, der ejede godset Totterupholm (nu Rosendal) fra 1731 til 1785, var den første til at sætte kalkbrydningen i system. Til dette formål gjorde han brug af nogle af sine fæstebønder, og de fik også pålæg om at transportere kalken ned til kysten på hestevogne. Vemmetofte, Bregentved og Gavnø, der også ejede fæstegårde i området, fulgte trop. Ifølge et værk fra 1839 om Præstø Amts økonomiske tilstand blev der på denne tid brudt ca. 10.720 kubikmeter kalksten om året,

hvoraf Rosendal tegnede sig for næsten 40 %, mens de tre andre godser hver stod for lidt under 20 % og præsten i Faxe for ca. 6 %. Ifølge bogens forfatter, O.D. Lütken, var 64 personer da beskæftiget ved kalkbrydning, heraf 30 på Rosendal.<sup>2)</sup>

Udnyttelsen af de rige ressourcer var imidlertid hæmmet af mange problematiske forhold. Det var f.eks. meget besværligt for hestene og kuskene at få kalkstenene op af bruddene og derefter ned ad de små veje, der kunne være hullede og mudrede. Og når de kom ned til kysten, måtte de bruge pramme til at transportere kalken ud til skibene, der pga. manglen på ordentlige havneforhold var nødt til at kaste anker på åbent farvand. I 1843 etablerede Vemmetofte og Bregentved dog en fælles mole på grænsen mellem de to godsets opstillingssteder for kalksten, og i 1850 blev den forlænget så meget, at skibe med en dybgang på op til ca. 2,2 meter kunne lægge til. I 1859-60 anlagde Rosendal en tilsvarende mole 300 meter derfra. Men først da Vemmetofte og Bregentved i 1863-64 udbyggede deres mole til et havnebassin på ca. 2,2 hektar, omgivet af læmoler, der kunne skærme mod høje bølger og med en vanddybde på op til ca. 2,8 meter, blev det muligt for skibene at lægge til under alle vejrforhold. Også denne gang fulgte Rosendal efter ved at udbygge sin mole til et lille havneanlæg i 1870. Gavnø løste derimod sit afsætningsproblem ved at indgå en aftale med Vemmetofte og Bregentved om at benytte deres store havn.<sup>3)</sup>

Havneforbedringerne fra og med 1840'erne var det første led i en markant effektivisering af kalkbrydningen og -transporten i anden halvdel af 1800-tallet. Det næste og mindst lige så vigtige led handlede om transporten fra bruddene til kysten. I årene efter 1850 meldte adskillige ingeniører og andre med teknisk baggrund og entreprenørånd sig som interesserede i at forbedre vilkårene for denne transport, og flere af deres ansøgninger og projektbeskrivelser er bevaret i Vemmetofte Klosters store arkiv i Rigsarkivet, som indeholder et betydeligt materiale om kalkdriften i området fra begyndelsen af 1700-tallet til langt





op i 1900-tallet. På grundlag af dokumenter fra dette arkiv vil jeg i det følgende redegøre for de kalkbaneprojekter, der blev fremlagt i årene 1851-63, og hvordan lodsejerne – ejerne og administratorerne af de tre godser – reagerede på disse henvendelser.<sup>4)</sup>

### De første kalkbaneprojekter

Civilingeniør C.J. Hansen var, så vidt vides, den første, der meldte sig som baneentreprenør i Faxø. Det skete i marts 1851, da han fremsendte en 2½ side lang redegørelse med beregninger af anlægs- og driftsudgifter. Da der allerede eksisterede en "taalelig Vei", som efter hans opfattelse kunne anvendes til en 5 km lang jernbane fra kalkbruddene til kysten, mente han, at man kun behøvede at lægge lette jernskinner på et underlag af træ. Der ville være behov for 83 tons skinner samt 18.000 alen (ca. 11 km) egetømmer og 6.000 alen (ca. 3,7 km) tværbjælker til en samlet værdi af ca. 9.000 rigsdaler. Hertil kom udgifter til arbejdsløn og vogne til transport af skinner, træ og bortgravet jord. Alt i alt vurderede han dog, at hele anlægsarbejdet måtte kunne klares for lidt over 25.000 rigsdaler.

Da kalkbruddene lå væsentligt højere i terræn end aflæsningsstederne ved stranden, mente Hansen, at kalkvognene ville kunne klare nedturen ved egen kraft, dvs. ved udnyt-

telse af tyngdekraften, hvorimod returtransporten af de tomme vogne måtte foregå med forspændte heste. Tanken var da, at hvert tog på nedturen bestod af to vogne, der var læsset med  $\frac{3}{4}$  kubikfavne (ca. 5 kubikmeter) kalk samt en vogn med to heste på. Hansen havde beregnet, at fem mænd kunne læsse to vogne på  $\frac{1}{2}$  time, mens nedturen og aflæsningen ved stranden begge kunne overstås på et kvarter, og tilbageturen, hvor de to heste trak de tomme vogne op til kalkbruddene, ville vare  $\frac{1}{2}$  time. En transport ville dermed kunne gennemføres på  $1\frac{1}{2}$  time. Så med en daglig arbejdstid på 10 timer måtte det være muligt at udføre otte – eller i alt fald "magelig" seks – ture om dagen. Og hvis man brugte to sæt vogne i stedet for ét, burde man kunne nå op på 18 kubikfavne i løbet af en dag. På årsplan kalkulerede Hansen dog kun med 3.000 kubikfavne (20.100 kubikmeter), svarende til ca. 170 arbejdsdage á 18 kubikfavne. Det var jo illusorisk, at man kunne levere en optimal arbejdsindsats hver dag, og i vintermånederne måtte man i alt fald regne med kortere arbejdsdage.

Hvad driftsomkostningerne angik, var Hansen mere fæmælt. Ganske vist bemærkede han, at de fire heste og to kuske til sammen ville koste 900 rigsdaler om året, men han forventede, at alle de øvrige udgifter (inklusive rente- og reparationsudgifter på henholdsvis 4 og  $2\frac{1}{2}$  % af anlægsbeløbet) i alt kun ville løbe op i knap 2.700 rigsdaler pr. år.

Lindberg og Lønborgs overslag over udgifterne til anlæggelse af jernbanen fylder fire tætskrevne sider. Her ses en del af første side (Rigsarkivet: Vemmetofte Klosters Gods: Sager vedr. kalkbruddet, 1705-1884 (pk. 20-01)).

*Overslag*

1. *Endtæstningerne ved Jernbanen*  
for  
*Faxe, Balle, Helt, Faxe Strand.*  
A *Endtæstning ved Anlægget.*

1. <i>Jordarbejde</i>		
<i>Helge Bølge A.</i>		18790
2. <i>Broer og Skenkestier</i>		
<i>1184 Skenkestier (uden Skenkestier i den første Uivovergange) i 5'</i>	625	
<i>6. Broer over Kanaler med Sklenestier i Uivovergange med Anlægsudgifter i Faxe, Balle, Helt og Faxe Strand.</i>		
<i>Uivovergange i 16' i Helge Bølge B.</i>	2500	5795
3. <i>Uivovergange med Uivforlægning</i>		
<i>Uivovergange med Anlægsudgifter, Oprensning og Uivforlægning</i>		2700
4. <i>Suppleringsudgiften</i>		
<i>1. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		7700
<i>2. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		50
<i>3. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		2700
<i>4. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		7350
<i>5. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		950
<i>6. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		1500
<i>7. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		11500
<i>8. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>9. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>10. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>11. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>12. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>13. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>14. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>15. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>16. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>17. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>18. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>19. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		
<i>20. Uivforlægning af Uivforlægningen i 1850 i Uivforlægning af Uivforlægning</i>		

For lodsejerne må det selvfølgelig have været interessant at få disse tal på bordet. Men det var også naturligt, at de stillede spørgsmål ved estimaternes pålidelighed, projektets omfang taget i betragtning. De forhørte sig derfor hos flere eksperter ved Københavns Universitet og Den Polytekniske Læreanstalt, men ingen af disse havde åbenbart noget større kendskab til C.J. Hansen eller i alt fald ikke lyst til eller forudsætninger for at give opbakning til hans ansøgning.<sup>5)</sup> Næsten samtidig fik lodsejerne nys om, at der var udsigt til, at jernbanen mellem København og Roskilde ville blive forlænget til Korsør – ja, at dette arbejde måske endda ville blive igangsat “i den nærmeste Fremtid”. Så hvis man væbnede sig med lidt tålmodighed på de østsjællandske godser, ville Danmark nok snart få flere ingeniører med “Øvelse i Jernbane Anlæg, til hvilke Personer man da vil kunne henvende sig”.<sup>6)</sup>

C.J. Hansen fik altså ikke noget ud af sin ansøgning. Det samme var tilfældet med to mænd, ingeniør Wiegmann og vejinspektør Lundberg, som indsendte ansøgninger i 1852. For ganske vist fremgik det af deres breve, at de begge havde beskæftiget sig med jernbanearbejde, men lodsejerne tvivlede på, at de havde så stort et kendskab til fagområdet, at de “paa egen Haand vilde kunne forestaae og lede Anlægget af den paatænkte Jernbane til Faxe Strand”.<sup>7)</sup>

### Lindberg og Lønborgs plan – det første grundige anlægsprojekt

Mens C.J. Hansen var temmelig kortfattet i sin projektbeskrivelse, brugte Peter Martin Lindberg og Ludvig August Lønborg 27 sider, da de i 1854 indleverede et “Udkast” til en jernbane og til en “Forbedring af Udskebningsbroen ved Samme”. Af de første linjer i redegørelsen fremgår det, at planen var blevet udarbejdet på opfordring af Willum Frederik Treschow, der året forinden var blevet kurator for Vemmetofte. Det var Lindberg, der havde fået opfordringen. Han havde i årene 1843-46 arbejdet som ingeniørassistent, først ved anlæggelsen af jernbanen mellem Kiel og Altona

og siden ved etableringen af banen mellem København og Roskilde. Desuden havde han siden 1847 været brolægnings- og vejinspektør i København.<sup>8)</sup>

Lindberg og Lønborg havde et væsentligt højere ambitionsniveau end Hansen. Det ses allerede på de første sider i projektbeskrivelsen, hvor de fastslog, at det var “uundgaaeligt nødvendigt” at erstatte den arbejds metode, hvor de enkelte grubeejere agerede hver for sig, med fælles løsninger for brydning og transport. Ellers ville man ikke kunne nå “Regelmæssighed og Orden”, som var en forudsætning for at kunne drive banen hensigtsmæssigt. I forlængelse af dette argumenterede de for, at der blev åbnet nye fælles kalkbrud på et sted, som lå optimalt for en godsbane. Lindberg og Lønborgs plan var derimod i tråd med Hansens, når det gjaldt drivkraften. De ville nemlig også benytte sig af en kombination af heste- og tyngdekraft. Men da terrænet var væsentligt stejlere på den første halve kilometer ned mod kysten end på resten af strækningen, fandt de det hensigtsmæssigt at opdele banens forløb i to “Afdelinger”. På den øverste, som de kaldte “den selvvirkende ... Deel af Banen”, ville de lægge to spor, idet de nedadkørende, fyldte vogne skulle “trække de tomme Vogne op igjen” i det andet spor, åbenbart ved hjælp af et jerntrådstov. På den nederste del af banen skulle der derimod kun være ét spor. Her skulle de fyldte vogne køre nedad ved egen kraft, mens de tomme vogne blev trukket op af heste.

Mens C.J. Hansen mente, at lastning, losning og transport af et tog kunne klares på 1½ time, afsatte Lindberg og Lønborg to timer til denne proces. Til gengæld skulle hvert tog bestå af flere vogne. De to ingeniører fandt, at der i alt var behov for 50 togvogne (inklusive 12 reservevogne og seks vogne med særlige bremsemekanismer), og at det var nødvendigt med syv heste, hvoraf de to dog kun skulle arbejde i selve kalkbruddene. Men med sådan en kapacitet ville man også "med Lethed" kunne levere 4.000 kubikfavn (26.800 kubikmeter) kalksten om året – dvs. 33 % mere end, hvad Hansen havde regnet med.

Lindberg og Lønborg gav også en grundig redegørelse for alt fra sporvidde og brugen af skinner til etablering af hække langs banen og opførelse af bygninger til banevogn-terboliger, stald, smedje og hjulmagerværksteder m.m. Alt sammen vidner om, at de to mænd må have gjort omhyggelige iagttagelser på stedet. Et af de interessante forslag drejer sig om skinnernes underlag. De argumenterede for at bruge kalkaffald til dette formål, da det – udover at være let tilgængeligt og billigt – både ville give den fornødne fasthed og mulighed for, at vandet let kunne løbe bort. Dog burde man nok med passende mellemrum lægge drænrør for at bortlede det vand, der trængte gennem kalken.

Selv om anlæggelsen af jernbanen "vel ikke ubetinget" gjorde det nødvendigt at ændre på den hidtidige udskibningsmetode, slog Lindberg og Lønborg også kraftigt til lyd for, at Vemmetofte og Bregentved fik udvidet deres havneanlæg i lyset af den voksende mængde kalk, som ville blive brudt og transporteret ned til kysten, når der var blevet anlagt en jernbane. De foreslog derfor, at havnen blev indrettet således, at 8-10 skibe kunne ligge ved siden af hinanden under gunstige vejrforhold, og at jernbanen blev forlænget fra oplagspladsen ved kysten og helt ud på et nyt brohoved.

Som tidligere omtalt skete der også en markant forbedring af Vemmetofte og Bregentveds havn, men først 9-10 år efter, at Lindberg og Lønborg afleverede deres plan. De to ingeniører fik faktisk ikke noget som helst ud af deres store arbejde. Det foreliggende materiale fra Vemmetoftes

arkiv gør det ikke muligt at se hvorfor. Men det er tænkeligt, at priserne kan have virket afskrækkende på lodsejerne. Lindberg og Lønborg nåede nemlig frem til, at anlæggelsen af banen (inklusive bygninger) ville koste 120.000 rigsdaler – altså næsten fem gange så meget, som C.J. Hansen havde kalkuleret med – mens havnearbejdet og en forlængelse af banen ud til molen ville løbe op i 37.000 rigsdaler.

### **Skrams tanker om en lokomotivdrevet bane**

Lindberg og Lønborgs projektbeskrivelse blev imidlertid læst med stor interesse af Gustav Skram, og den kom til at danne udgangspunkt for en længere redegørelse fra hans side i november 1855.

Skram var en af sværvægterne i den danske jernbane-sektor i midten af 1800-tallet. I sine unge år i 1820'erne og 30'erne, da han var ansat i Den Almindelige Enkekasse, gennemførte han flere studierejser til bl.a. Frankrig og Storbritannien. Han fik her en stærk interesse for jernbaner, hvilket førte til, at han i 1840 indleverede et forslag til Industriforeningen om at etablere en bane mellem København og Roskilde. Dette indlæg satte gang i den proces, som førte til dannelsen af Det Sjællandske Jernbaneselskab i 1844, hvor Skram blev administrerende direktør. Han fortsatte på denne post indtil 1856, da direktionen blev omdannet i forbindelse med indvielsen af banen mellem Roskilde og Korsør, og Skram til sin skuffelse blev fravalgt.<sup>9)</sup> Det er naturligt at se Skrams stærke interesse i Faxe-banen i lyset af, at han mistede sin direktørpost, men det er også værd at bemærke, at hans første indlæg om kalkbanen blev skrevet inden da.

Skrams brev fra november 1855 til grev A.W. Moltke – ejeren af Bregentved, som tidligere også havde været kurator for Vemmetofte – indeholder den første skitse til hans eget anlægsprojekt, men brevet rummer i lige så høj grad en kritik af Lindberg og Lønborgs arbejde og den teknologiske, som de gjorde brug af. Det fremgår af brevet, at Skram kort forinden havde haft lejlighed til at bese terrænet og tale med nogle af dem, der dagligt arbejdede på stedet, lige-

*Johan Christian Gustav Skram (1802-1865).  
Sammen med Søren Hjorth initiativtager  
til København-Roskildebanen og første  
administrerende direktør for Den sjæl-  
landske Jernbane (SJS) (foto: ukendt  
ca. 1860, Danmarks Jernbanemuseum).*



som han flere gange havde drøftet spørgsmålet om kalktransport med Moltke personligt, og dette havde overbevist ham om, at Lindberg og Lønborgs udgangspunkt – en fælles brydningsplan for lodsejerne – var urealistisk. Skram tog også skarpt afstand fra idéen om en "selvvirkende" bane, for de nedadkørende, fyldte vogne kunne opnå så høj en hastighed, at de ville være vanskelige at bremse, hvilket kunne give anledning til ulykker "ved den mindste Uagtsomhed af Folkene". Skram mente da også at vide, at man "allevegne", hvor sådanne baner havde været etableret, havde afskaffet dem igen til fordel for lokomotiver eller stationære dampmaskiner.

En hestebane ville også give store problemer, fortalte Skram. Hvis man lod hestene gå ved siden af skinnerne, ville de pga. vognhjulenes stærke friktion mod skinnerne kun være i stand til at transportere godt og vel halvdelen af den mængde kalk, som de ville kunne trække, hvis de gik foran vognene. Men hvis man valgte den sidstnævnte løsning, var det vigtigt at bruge et hestevenligt underlag – f.eks. "skarpt Grus", som det imidlertid var vanskeligt at skaffe på Faxe-egnen. Kalkaffald kunne derimod let blive "æltet" ind i hestehovene. "Den nuværende med Kalksteen anlagte Vei afgiver noksom Bevis herfor", bemærkede Skram.

Derudover gik Skram i rette med valg af både skinner og vogne. I begge tilfælde mente han, at Lindberg og Lønborg havde valgt for svag en løsning. Om vognene skrev han således, at de "til Nød" kunne anvendes "i Kulgruber og hvor der ikke er større Fald, end at Hestekraft altid anvendes". Men det ville medføre stor fare at bruge dem i Faxe og desuden på længere sigt give anledning til uforholdsmæssigt store udgifter pga. "de idelige Reparationer".

Skram foreslog derfor, at man i stedet for heste gjorde brug af et Tender-lokomotiv med stærke bremses, som ville kunne klare en nedkørsel med fem store og solide Burreske rammevogne på 6-7 minutter, mens opkørslen med de tomme vogne måtte kunne ordnes på lidt under 5 minutter. Han regnede sig frem til, at man på denne måde kunne transportere 80-100 kubikfavne (536-670 kubikmeter) kalk ned til

kysten på en dag. Det var langt mere end, hvad hestebane-entreprenørerne havde kalkuleret med – og også mere, end der var brug for. Men så kunne man jo anvende toget til at transportere korn og andre varer mellem Faxe og kysten, når der er ikke var behov for kalkkørsler, og der blev også tid til nødvendigt eftersyn af maskinen og vognene. Alt i alt regnede Skram sig i dette "foreløbige Overslag" frem til, at anlægsprojektet ville koste 130.000 rigsdaler, hvad der kun var 10.000 rigsdaler mere end Lindberg og Lønborgs beregning. Boliger, remise og andre bygninger udgjorde den største post med 25.000 rigsdaler, efterfulgt af skinnerne med 20.000, mens de 10 rammevogne og lokomotivet blev sat til henholdsvis 15.000 og 12.000 rigsdaler. Skram bemærkede ellers, at de Burreske vogne "vel var meget dyre", men i længden udgjorde de alligevel den billigste vognløsning, mente han.

I overensstemmelse med denne plan indsendte Skram i slutningen af 1855 en ansøgning til Indenrigsministeriet om at opnå koncession på anlæggelse og drift af en bane til kalktransporten. Regeringen svarede, at der ikke var noget til hinder for at tildele ham en sådan koncession, hvis han opfyldte en række krav, bl.a. en detaljeret anlæggelsesplan og et overslag samt kunne godtgøre at have adgang til den nødvendige kapital. D. 17. marts 1856 gennemførte Rigsdagen derfor en lov, som gav hjemmel til at udstede en koncession for en kalkbane ved Faxe.

Nøjagtigt et år senere indleverede Skram en 46 sider lang redegørelse for, hvordan han kunne tænke sig at indrette banen og de tilknyttede faciliteter. Her udbyggede han sin argumentation for at bruge lokomotiv i stedet for heste. Han indrømmede ganske vist, at heste kunne være en udmærket løsning ved anlæggelse af korte jernbaner, men kun når terrænet var relativt fladt, og der ikke var behov for at transportere en stor godsmængde eller et betydeligt antal personer på én gang og med en betydelig hastighed. Han oplyste i denne forbindelse, at man ved anlæggelsen af banen mellem København og Roskilde havde mistet omkring 30 heste og en del vogne ved ulykker, der var forårsaget af ujævnheder i terrænet. Skram bemærkede også,



at en lokomotivdrevet bane i Faxe ville gøre det muligt at anvende større vogne end ved en hestebane – med det resultat, at antallet af vogne ville kunne holdes nede på et relativt lavt antal, hvilket igen ville begrænse pladsbehovet for "Banegaarde" på Kalkbjerget og ved kysten.

I sin reviderede plan lagde Skram stor vægt på, at der blev opført gode og solide bygninger til administration og værksteder m.m., og de måtte gerne være "smagfuldt" udstyret. Han interesserede sig særligt for hovedbygningen, hvor han gerne ville bo med sin familie. Den skulle udstyres med et tårn, hvorfra man skulle kunne sende signaler til den øverste banegård, og "hvorfra man, useet af Banevogterne, kan iagttage deres Forhold under de Arbeider de enkeltviis maae udføre paa Linien".

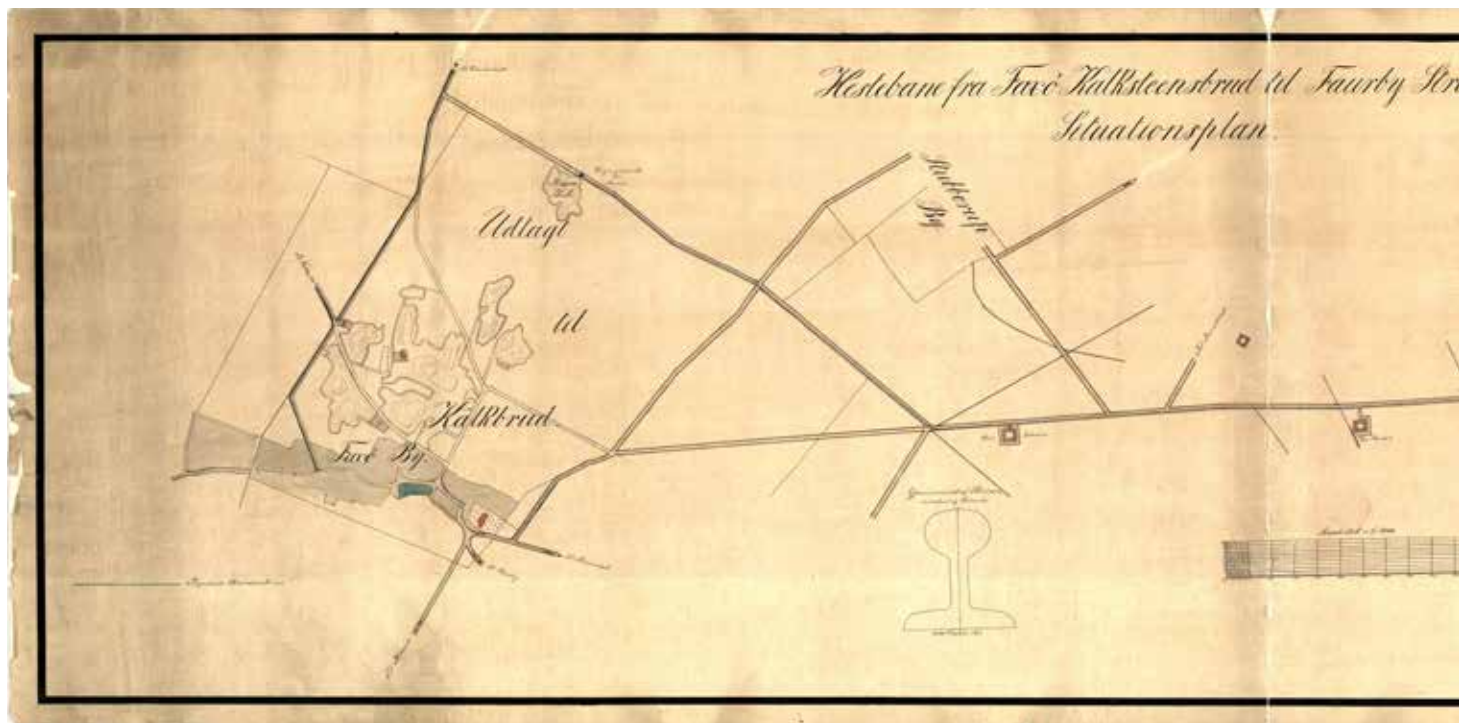
Det lå også Skram meget på sinde at skaffe kvalificeret og engageret arbejdskraft. Lokomotivføreren skulle f.eks. være en "examineret og anerkjendt paalidelig Mand fra en anden Bane" og desuden "en duelig Mekanikus", så han selv kunne foretage mindre reparationer af lokomotiv og vogne. Skram var imidlertid meget bevidst om, at det var vigtigt at give medarbejderne en ordentlig løn, for som han skrev: "Det er min Erfaring, at ugifte og slet lønnede Betjente (...) ikke ere at stole paa, med mindre de holdes oppe ved Haab om Forfremmelse til bedre Poster". Og han tilføjede: "En Jernbanes heldige Drift beroer, maaske meer end nogen anden Entreprise, paa en omhyggelig Paapaselighed i alle Brancher af Tjenesten. En eneste, tilsyneladende ubetydelig, Forsømmelse eller Malconduite, hvorfor man ofte ikke engang kan straffe den Vedkommende, kan foranledige stor Skade paa Materialet, som Entreprisen kommer til at lide under".<sup>10)</sup>

Skram gjorde det altså ganske klart for lodsejerne, at det ville koste dem en hel del, hvis de skulle have en ordentlig og driftssikker bane. Han beregnede de samlede anlægsudgifter til 159.000 rigsdaler – eller 175.000, hvis man, som han anbefalede, anlagde ikke bare én, men to banegårde på Kalkbjerget – mens de årlige driftsudgifter ville beløbe sig til 15.240 rigsdaler. Skram noterede dog samtidig, at

beløbene var blevet sat så højt, at han følte sig næsten sikker på, at de ikke ville blive overskredet. Denne bemærkning kan opfattes som en indirekte kritik af de andre entreprenørers beregninger.

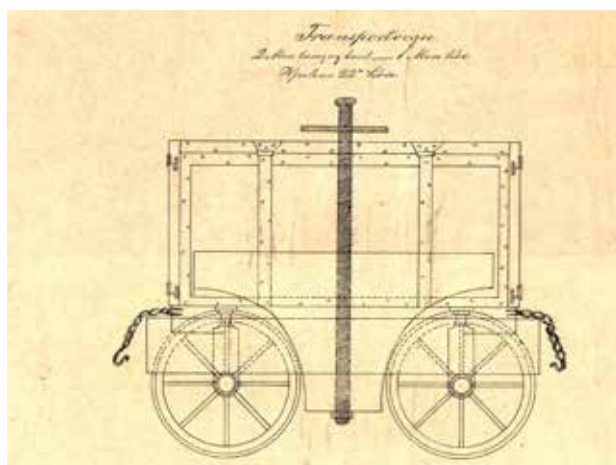
Som nævnt fremlagde Skram først sin detaljerede plan et helt år efter, at Rigsdagen havde gennemført loven om en koncession på Faxe-banen. Når der gik så lang tid, skyldes det uden tvivl, at forhandlingsklimaet mellem Skram og lodsejerne tilsyneladende lod meget tilbage at ønske. Allerede i marts 1856 må der have været problemer, for da indleverede grev Holck Winterfeldt til Rosendal og baron Reedtz-Thott til Gavnhø en ansøgning til Indenrigsministeriet om bevilling til at anlægge en bane. Ministeriet svarede da, at det ikke kunne behandle ansøgningen, eftersom Skram allerede havde fået et betinget forhåndstilsagn om koncession. Fire måneder senere meddelte ministeriet imidlertid, at det ikke ville stille sig på tværs, hvis parterne nåede frem til en overenskomst, som betød, at lodsejerne selv overtog anlægsopgaven, hvis de blot sikrede Skram "en passende Ansættelse ved Banens Anlæg og fremtidige Drift". Hvis der ikke kunne opnås enighed om en sådan ordning, ville Skram få koncessionen. Ministeriet bemærkede samtidig, at Skram havde lovet lodsejerne fortrinsret til aktierne, således at der kun ville blive solgt aktier til andre, hvis lodsejerne ikke ønskede at aftage alle aktierne. Først i maj 1857 kom der – tilsyneladende – en løsning på problemet. Efter at have gennemlæst Skrams nye anlægsplan nåede lodsejerne nemlig nu frem til den erkendelse, at de hverken selv turde påtage sig en koncession eller være eneaktionærer. Med andre ord fik Skram fri rådighed med hensyn til salg af aktier.

Desværre giver det kildemateriale, som jeg har haft til rådighed, ikke mulighed for at følge denne del af Faxes kalkbane-sag videre. Jeg må blot konstatere, at det ikke – trods den grundige og velgennemtænkte plan og en accept fra lodsejerne – lykkedes for Skram at realisere projektet. Formodentlig har økonomiske problemer alligevel stillet sig i vejen for den tidligere jernbanedirektør.<sup>11)</sup>



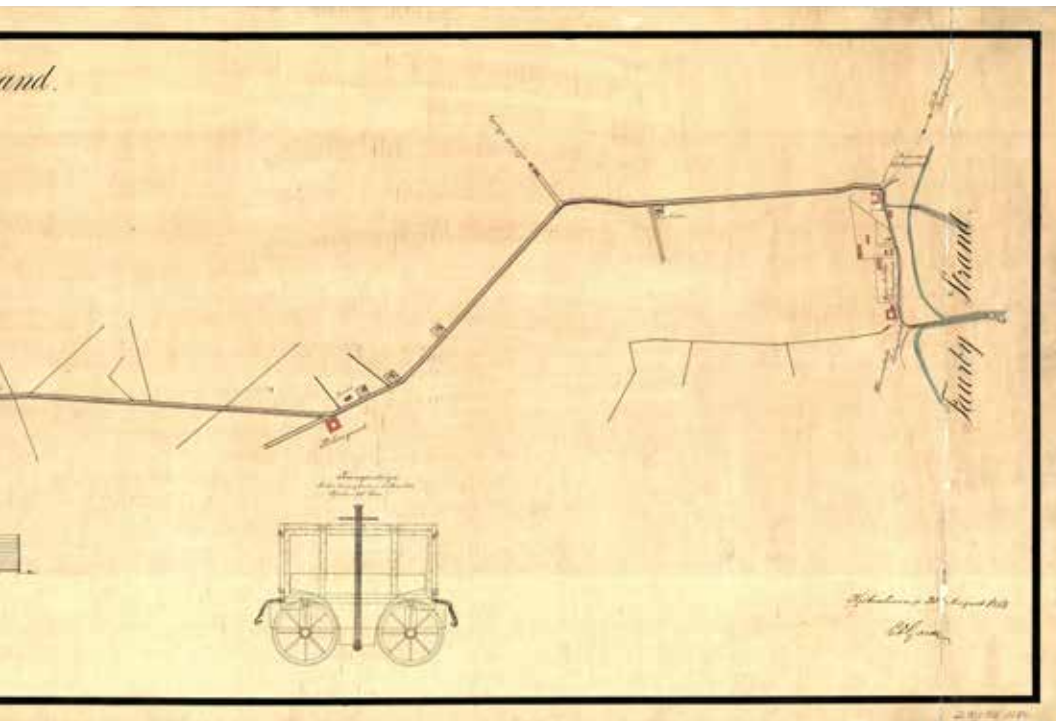
### Gardes totalentreprise

Efter at Gustav Skrams plan led skibbrud, gik der tilsyneladende en årrække, før der meldte sig en ny seriøs interessent i Faxe. Ganske vist fik kuratoren for Vemmetofte i 1861 et brev fra civilingeniørerne Carlé og Kauffmann, der ville forhøre sig om mulighederne for at udføre entreprenørarbejde i området, men da de to mænd havde fået lejlighed til at sætte sig mere ind i sagen, var interessen kølnet ikke så lidt. Så da lodsejerne i februar 1862 udbad sig en plan med overslag til en "Sporvei" fra kalkgruberne til kysten, meddelte Carlé og Kauffmann "I høflig Svar", at de anså "hele Foretagendet for noget problematisk, og vor Tid og Stilling som Entrepreneurer tillader os ikke at befatte os med vidtløftige Forarbejder, hvis endelige Resultat er saa usikker!"



Indstillingen var helt anderledes hos Christian Frederik Garde, der meldte sig på banen senere i 1862. Han var løjtnant, men havde også taget eksamen som landmåler og siden skaffet sig en vis praktisk erfaring ved forskellige anlægsarbejder. Fra 1857 havde han desuden gentagne gange søgt om koncession på en eller flere sporveje i København. Endelig i marts 1862 fik han koncession på to af disse ruter, men han havde da mistet interessen for den københavnske infrastruktur og overdrog derfor sine rettigheder til et britisk selskab. Hvordan Garde kom i kontakt med lodsejerne ved Faxe, står (endnu) ikke klart. Det er bestemt ikke utænkeligt, at hans nære slægtning C.F. Tietgen, Privatbankens dynamiske direktør, kan have spillet en væsentlig rolle, da Tietgen tidligt havde et klart blik for Faxe-kalkens potentiale og siden fik en afgørende indflydelse på kalkudvindingen i området. Men det er også en mulighed, at lodsejerne tog kontakt til Garde for at høre, hvad han kunne levere, fordi de måske havde fået kendskab til, at han i 1861 var involveret i planer om en bane mellem Maribo og Bandholm.<sup>12)</sup> Under alle omstændigheder henviste Garde til en "æret Skrivelse af sidstafvigte Julimaaned" – som en eller flere af lodsejerne må have skrevet – da han i januar 1863 fremlagde en detaljeret plan vedrørende kalkbanen.

Hvad teknikken angår, var Gardes plan i høj grad en tilbagevendende til Lindberg og Lønborgs ni år gamle projekt, idet tanken var, at de lastede vogne skulle køre ned mod stranden ved hjælp af tyngdekraften, mens de tomme vogne blev hentet op af heste.<sup>13)</sup> Lindberg og Lønborgs plan om, at de lastede vogne skulle trække de tomme vogne op på den øverste del af Kalkbjerget var dog opgivet.



En af Rigsarkivets talrige samlinger af kort og tegninger består af 46 mapper med fællestitlen "Tegninger især vedr. havne og jernbaner", og da de mange hundrede dokumenter i sin tid blev overdraget fra Det Kongelige Bibliotek, er biblioteket (fejlagtigt) betegnet som arkivskaber. Blandt de mange tegninger med projekterede jernbaneanlæg finder vi Christian Frederik Gardes kort fra 1862 af den bane, som han ville anlægge fra kalkbruddene ved Faxe landsby ned til de huse, der skulle udvikle sig til Faxe Ladeplads. Her ses hele kortet samt et udsnit, der viser den vogntype, han ville gøre brug af. (Rigsarkivet: Det Kongelige Bibliotek: Tegninger især vedr. havne og jernbaner på Sjælland, 1815-1897, pk. 21).

I organisatorisk henseende repræsenterede Gardes plan til gengæld et nybrud. Han tilbød lodsejerne en totalentreprise, idet han påtog sig hele ansvaret for at anlægge, drive og vedligeholde banen i ikke færre end 20 år, og han lovede desuden, at han hvert år ville transportere 33.000 kubikfavne (221.100 kubikmeter) kalk ned til kysten. Det eneste, lodsejerne skulle gøre, var at betale ham en årlig sum på 12.000 rigsdaler – et beløb, der formentlig lå pænt inden for rammerne af de forventede indtægter ved salg af kalken. Hvis transportbehovet oversteg de 33.000 kubikfavne, ville Garde dog opkræve et ekstra beløb, som han også præciserede.

Mens flere af forgængerne havde tænkt sig ét udgangspunkt for jernbanen, var det Gardes plan, at banen skulle passere forbi samtlige steder, hvor der blev brudt kalk. Den ville derfor få en samlet længde på 12.722 alen, dvs. knap 8 km, mens de andre entreprenører kun havde kalkuleret med en bane på 5-6 km. Derudover ønskede Garde, at banen mange steder blev gravet et stykke ned i Kalkbjerget, hvad der naturligvis ville forøge arbejdskraftbehovet ved anlæggelsen. Ikke desto mindre hævdede han at kunne udføre anlægsarbejdet til en væsentligt lavere pris end Lindberg/ Lønborg og Skram, nemlig ca. 90.000 rigsdaler. Gardes hovedargument for de lave udgifter var, at han ville gøre brug af så ringe en sporvidde – 2 fod 7 tommer, dvs. 81,1 cm – at det var muligt at anbringe banen i rabatten til den eksisterende vej, så man kun fik behov for at ekspropriere ca. 3 tønder land (ca. 1½ hektar) for at anlægge banen.<sup>14)</sup> Desuden fandt han det overflødigt at opføre særlige bygninger til personale og værksteder m.m. Hvad driftsomkostningerne angik, mente han, at der var en del penge

at spare ved at anvende små vogne, som både kunne bruges på banen og i bruddene, da man derved kunne undgå en besværlig omladning og måske også kunne mindske sliddet på skinnerne.

Den bekvemme totalentreprisemodel har formentlig virket tillukkende for lodsejerne, ikke mindst i lyset af de mange kuldsejlede projekter og det stadigt mere påtræn-

Summarisk Oversigt  
over Jordartens og Bærgarternes (i Bygning) og  
en's Beregning over Costningerne ved dem.

Beliggende.	Areal	Vejvise til		Bærgarter		Værdi	Bemærk.
		Beliggende	Beliggende	Beliggende	Beliggende		

Uddrag af Gardes plan fra 1863 (pk. 20-11).



*Christian Frederik Garde (1829-1912) var søn af en officer og gjorde selv militær karriere indtil begyndelsen af 1860'erne, men hans største indsats kom til at ligge inden for udvikling af infrastrukturen. Ti år efter at han havde anlagt den lille godsbane i Faxe opnåede han i 1874 koncession på en bane fra Køge til Stubberup nær ved Faxe og fra Hårlev til Rødvig. Han fik imidlertid svært ved at skaffe det nødvendige beløb til anlæggelsen og overdrog derfor rettighederne til Østsjællandske Jernbaneselskab, der åbnede disse baner i 1879 (foto i Rigsarkivet: Forsvarets Arkiver: Officersportrætter - alfabetisk 1803-1990, pk. G1).*



gende behov for at få moderniseret infrastrukturen. Der kom i alt fald hurtigt gang i forhandlingerne mellem Garde og lodsejerne, og i august 1863 forelå der en kontrakt om anlæggelse og driften af banen, som bl.a. forpligtede Garde til at færdiggøre anlægsarbejdet inden d. 1. december 1864. Når han turde påtage sig så betydelig en forpligtelse, og når lodsejerne havde tillid til, at han magtede opgaven, skyldtes det uden tvivl den nære forbindelse til Tietgen. I kontrakten henviste Garde da også til en skriftlig erklæring fra Tietgen om, at han ville få stillet det fornødne beløb til rådighed, efterhånden som der blev behov for det.<sup>15)</sup>

Garde overholdt sin tidsfrist; ja, banen kunne faktisk allerede indvies i foråret 1864. I de følgende år skete der en markant vækst i udførslen af kalk fra området, hvad der også i høj grad blev stimuleret af, at Vemmetofte og Bregentved samtidig med anlæggelsen af jernbanen udvidede deres havn. De gunstige konjunkturer for kalkhandelen fik Garde til i bogstavelig forstand at skifte hest. Han fortsatte ganske vist med at anvende heste nede i gruberne. Men opgaven med at transportere kalken ned til kysten blev i 1866 overladt til et damplokomotiv. Valget faldt på et østrigsk lokomotiv, der tidligere havde været brugt på en schlesisk smalsporsbane og siden i en kulmine. I Faxe var lokomotivet i brug indtil 1920. På dette tidspunkt havde man anskaffet sig yderligere fire lokomotiver. Flere af dem var i funktion helt frem til 1973, hvor man ophørte med at bruge dampteknologi på denne bane.<sup>16)</sup>

### **Tiden efter 1884**

Selv om forbedringerne af infrastrukturen i 1860'erne gjorde det muligt at øge afsætningen af kalk fra Faxe – og dette blev stimuleret af store ordrer udefra, bl.a. fra Tietgen, der anvendte Faxe-kalk til flere omfattende byggeprojekter – kneb det endnu i 1870'erne med at udnytte produktionsapparatet effektivt, for brydningen blev stadig gennemført af flere aktører uden overordnet plan. Da Gardes 20-års kontraktperiode nærmede sig sin afslutning, begyndte de par-

ter, der havde interesser i kalkproduktionen, da også at forhandle om en ny organisering af arbejdet. Her var Tietgen efter alt at dømme den udfarende kraft. Resultatet blev et nyt aktieselskab, som blev stiftet ved et møde i Privatbanken d. 29. oktober 1883, og som fik til opgave at stå for al brydning og transport af kalk fra bruddene til Faxe Ladeplads, når Garde havde fulden sin opgave.<sup>17)</sup> Inden mødet var der indgået en række overenskomster, som betød, at det nye selskab kunne overtage alle bruddene, Gardes bane med tilhørende jord, de to havneanlæg og de stenværksteder og kalkovne, som var blevet opført ved ladepladsen. Der var dog også indgået aftale med sælgerne om, at de lod 2/3 af købesummen, der blev opgjort til ca. 5 million kr., blive stående i virksomheden mod en årlig rente på 4 %, således at den sidste del af beløbet først ville blive afdraget efter 32 år. Den resterende del af det nye selskabs kapitalbehov måtte skaffes ved salg af aktier.

Som man kunne forvente, fik Tietgen en post i det nye selskabs bestyrelse, der i øvrigt kom til at bestå af ejeren af Gavnø, en jurist, der var sekretær ved Vemmetofte Kloster, og en tømremester med stor organisationserfaring. A/S Faxe Kalkbrud anlagde lige fra begyndelsen en offensiv linje med omlægning af en del jernbanespor, anskaffelse af ca. 20 nye jernbanevogne, uddybning af den største havn (mens Rosendals lille havn blev opgivet), opførelse af flere kalkovne, der kunne sætte produktionen af brændt kalk i vejret, samt udvidelse af stenværkstederne. De første år gav ganske vist underskud for aktieselskabet, hvad der bl.a. skyldtes en periode med dårlige konjunkturer for byggebranchen, men fra 1890'erne begyndte det at gå fremad. Selskabet, der allerede i 1890'erne tegnede sig for næsten 2/3 af Danmarks kalkproduktion, fik efterhånden råd til at opkøbe adskillige kalk- og kridtværker rundt om i landet – samtidig med, at aktionærene hvert år kunne høste et ganske pænt udbytte.<sup>18)</sup>

Garde fik ingen andel i denne langvarige erhvervs succes. Men de gode indtægter, han fik ved salget af Faxe-banen, skaffede ham nye muligheder. Han slog sig ned i København, hvor han opkøbte en række grunde på Østerbro, og





*Gardes kalkbane var oprindelig smalsporet, men efter at den normalsporede bane mellem Køge og Stubberup var blevet en realitet i 1879, fik kalkbanen en ekstra skinne, så den også kunne anvendes af normalsporede tog (foto: Flemming Wedell, 2007).*

derudover var han med til at stifte flere erhvervsvirksomheder. Transportsektoren interesserede ham også stadigvæk. Således var han med til at anlægge dampspovogsbanen ad Strandvejen til Tårnbæk – en bane, der fulgte en af de ruter, han havde fået koncession til i 1862 – og i 1893 tog han initiativ til båd fart på Furesøen og blev dermed en foregangsmand i den nordsjællandske turismeindustri.<sup>19)</sup>

### **Konklusion**

Dansk jernbanehistorie rummer mange eksempler på anlægsprojekter med langstrakte og komplicerede beslutningsprocesser, hvad der typisk skyldtes, at de involverede parter havde divergerende interesser med hensyn til banens forløb og stationernes beliggenhed.

Historien om Faxe kalkbane viser, at det også kunne tage lang tid og kræve megen omtanke at træffe de nødvendige beslutninger, når det drejede sig om anlæggelsen af en kort godsbane. I dette tilfælde var der ganske vist ikke større problemer med at fastlægge baneforløbet – om end flere af entreprenørerne stillede forslag om en bane på cirka 5 kilometer, mens én kalkulerede med en samlet banestrækning på næsten 8 kilometer. Derimod blev der fremlagt meget

forskellige forslag med hensyn til både sporvidde, skinneunderlag og vognstørrelse, og flere talte for opførelse af huse til værksteder og boliger m.m., mens andre fandt sådanne bygninger overflødige. Men først og fremmest var der stor uenighed om fremdriftsmidlet, idet Skram gik stærkt i rette med Lindberg og Lønborgs forslag om at benytte en kombination af heste- og tyngdekraft, idet han fandt, at et lokomotiv på flere måder var en mere driftssikker løsning. Selv om Skram ikke selv fik mulighed for at anlægge banen, endte hans koncept med at sejre, da Garde allerede efter to års jernbanedrift udskiftede sine "baneheste" med et lokomotiv.

For lodsejerne var det uhyre vigtigt at få forbedret infrastrukturen omkring kalkbrydning og -afsætning, hvis de skulle gøre sig forhåbninger om en stigende afsætning. Men det var naturligvis en stor omkostning at anlægge en bane, og det er meget tænkeligt, at de høje priser, som både Lindberg/Lønborg og Skram kalkulerede med, har haft afgørende betydning for, at begge disse omhyggeligt udarbejdede planer blev skrinlagt, mens Gardes langt billigere forslag nød fremme. Personlig kemi og andre faktorer kan dog også have spillet en vigtig rolle, og det er i det hele taget vanskeligt at udtale sig mere præcist om beslutningsprocessen på det nærværende grundlag, som bygger

*Der brydes stadig kalk i Faxe, og det imponerende område, som bl.a. kan iagttages fra en særlig udsigtspost, har nu et areal på ca. 150 hektar. Dybden er visse steder 45 meter (foto: forfatteren 2020).*

på et meget begrænset kildemateriale i en af lodsejernes arkiver. Mere omfattende arkivstudier vil måske kunne dokumentere eller sandsynliggøre nogle sammenhænge, som det ikke har været muligt at klarlægge i denne artikel.

Til gengæld har min undersøgelse vist, at Skram og Garde, hvis indsats i Faxe er blevet fremhævet flere steder i litteraturen, begge brugte Lindberg og Lønborgs anlægsplan fra 1854 som referencepunkt, om end på vidt forskellig måde. Det er også værd at bemærke, at tanken om selvørende tog, der ofte beskrives som Gardes idé, faktisk allerede blev lanceret af C.J. Hansen i 1851.

#### Arkivalier

Rigsarkivet: Vemmetofte Klosters Gods:

Forhandlingsprotokol for lodsejerne i Fakse Kalkbrud, 1860-1884 (pk. 20-02 og 20-03).

Plan for hestebane fra kalkbrud til strand, 1863 (pk. 20-11).

Sager vedr. kalkbruddet, 1705-1884 (pk. 20-01).

#### Litteratur

Bloch, Nils & Niels Peder Pedersen, *Omkring Faxe Jernbane 1864-1982*, 2017.

Clemmensen, C.A., *Aktieselskabet Faxe Kalkbrud*, 1934.

Johansen, E., *Faxe Jernbane - 100 år*, 1966 (kan ses på: [www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/artikler](http://www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/artikler)).

Lütken, O.D., *Bidrag til Kundskab om de danske Provindsers nærværende Tilstand i økonomisk Henseende. Trettende Stykke, Præstøe Amt, 1839* (repr. 1983).

Meyer, Jerry, *Kjøbenhavns Jernbane Compagni 1863* (kan ses på: [www.danskmoeent.dk/meyer/sporvogn.htm](http://www.danskmoeent.dk/meyer/sporvogn.htm)).

Mikkelsen, Jørgen, *Kalk og byer. Råstofudnyttelse og byudvikling i Faxe-området, især ca. 1850-1900, Erhvervshistorisk Årbog 2020*, 1-2, s. 1-26.

Nilsson, Tommy, *Faxe Jernbane - FJ* (kan ses på: [www.jernbanen.dk/artikler](http://www.jernbanen.dk/artikler)).

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen. (På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, bind 1: Til 1914)*, 1997.

*Trap Danmark*, 2. udgave, 1872.

Voigt, J.J., *Statistiske Oplysninger angaaende den Polytekniske Lærestalts Kandidater ... 1829-1902*, 1903.

Wilcke, Birger, *Danmarks første privatbanemand*, 1969 (kan ses på: [www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/artikler](http://www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/artikler)).

Aasbjerg, Arne, *Fakse Ladeplads. Lidt om havnenes historie*, 2002.

#### Noter

1. Mikkelsen 2020.

2. Lütken 1839, s. 334-335.

3. Aasbjerg 2002, s. 7-9; Clemmensen 1934, s. 17.

4. Alle de ansøgninger og projektbeskrivelser m.m., der omtales her, ligger i: Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-01, læg 0-11, 0-20, 0-22 og 0-23. Med hensyn til C.F. Gardes plan fra 1863 henvises dog også til pk. 20-11.

5. I Voigts værk om Den Polytekniske Lærestalts kandidater 1829-1902 (udgivet 1903), som angiveligt omfatter alle, der blev færdiguddannet ved institutionen i det pågældende tidsrum, ses kun én person med initialerne C.J. og efternavnet Hansen. Den pågældende blev kandidat i 1845 og havde siden haft lærerstillinger ved bl.a. Borgerdydskolen, Sorø Akademi og Haderslev lærde Skole. Derimod nævnes intet om arbejde inden for jernbanevæsenet.

6. Koncept til brev af 18. december 1851 fra kuratoren for Vemmetofte til ejeren af Rosendal (læg 0-11, se note 4).

7. De to mænds ansøgninger er tilsyneladende ikke bevaret, og de øvrige dokumenter i arkivpakken giver ikke flere oplysninger om deres projekter. Lundberg er antagelig identisk med Adolph Lundberg, der var amtsvejsinspektør i Frederiksborg Amt fra 1850. Thomas Frederik Wiegmann havde ifølge Voigt 1903 været ingeniørassistent ved anlæggelsen af banen mellem Kiel og Altona i 1844 og blev i 1852 justermester i København.

8. Voigt 1903. Her fremgår det også, at Lønborg, som var blevet inddraget i planlægningsarbejdet på Lindbergs initiativ, havde været officer i flere år efter færdiggørelsen af civilingeniøruddannelsen, men siden 1850 havde han udført tekniske arbejder under Indenrigsministeriet.

9. Thestrup 1997, s. 43ff, 63ff, 92f.

10. Skrams plan fra 1857, s. 31 (læg 0-11 - se note 4).

11. Thestrup 1997, s. 171.

12. Sst.

13. Helt præcist mente Garde, at de nedkørende vogne kunne gennemføre ca. 5/6 af strækningen ved egen kraft, men at det var nødvendigt at bruge heste til den sidste sjettedel. I alt mente Garde at have brug for otte heste, heraf tre i bruddene.

14. Ifølge Thestrup 1997, s. 171, endte man med en sporvidde på 79,1 cm.

15. Vemmetofte Klosters Gods, pk. 20-02 (Forhandlingsprotokol for lodsejerne i Fakse Kalkbrud 1860-1878, s. 14b, § 22. Hele kontrakten er gengivet s. 10ff).

16. Johansen 1966; Nilsson.

17. Det følgende bygger på Clemmensen 1934, s. 22-28.

18. Clemmensen 1934, s. 31, 40-44, 50 og 55.

19. Wilcke 1969.



# Summary

---

This article is about the construction of an almost 8 km long railway, which was to be used for transporting limestone from the large limestone quarries at Faxe to Faxe Ladeplads, where the limestone could be shipped from.

From 1851-62, numerous engineers and other railway contractors each presented their own plans for the construction of such a railway. They varied widely in terms of track gauge, rail bed and wagon size. Some favoured construction of buildings for use as workshops, housing, etc., while others considered such buildings superfluous. But first and foremost, there was significant disagreement about the means of propulsion. Several of the contractors argued in favour of a horse-drawn railway, where gravity could be utilised on a large part of the route, as there was a significant difference in altitude between the quarries and the coast. However, Gustav Skram, who had practical experience from constructing the railway between Copenhagen and Roskilde and considerable knowledge of railway operations elsewhere in Europe, argued strongly in favour of using a locomotive as a means of propulsion, as he considered it to be far more reliable than horses.

Although Skram presented a well-developed plan for a freight railway at Faxe, having obtained a concession from the government to build and operate such a railway, he did not put the plan into practice. This may be because the landowners, several local landowners and estate administrators, found his plan to be too expensive. Instead, it was lieutenant and surveyor Christian Frederik Garde who realised the landowners' dream. This took place in 1863-64, when Garde established a horse-drawn railway, which shared some similarities with a project proposed by engineers Peter Martin Lindberg and Ludvig August Lønborg in 1854. However, after only two years of operation, Garde decided to replace the horses with a locomotive.

The landowners decided in favour of Garde's plan, no doubt because he offered not only to construct, but also to operate and maintain it for 20 years. He also promised to transport some 221,100 cubic metres of limestone down to the coast each year. The only condition was that the landowners paid him 12,000 rigsdaler every year. But, if the transport need exceeded the quantity indicated, he would charge an additional amount.

Garde's bold offer should be viewed in the light of the fact that his close relative C.F. Tietgen, Denmark's most prominent businessman at the time, backed the project with financial support and the fact that the landowners were aware of Tietgen's role undoubtedly played a major role in their decision to accept the offer. Tietgen's demand for Faxe limestone for many large building projects in the following decades must also have been of great benefit to Garde's railway.

At the end of the 20-year contract period, the freight railway and all associated activities, including two harbour facilities and several stone workshops and lime kilns, were taken over by a new limited company with Tietgen as the primary stakeholder. Garde, on the other hand, threw himself into new transport projects, including a steam tramway from Copenhagen to Tårnbæk and sailing for tourists on Lake Furesøen.







Side 20-21: Storebælt med IC3, 2016  
(foto: René Strandbygaard).

# Jernbanernes udvikling

## i Danmark 1997-2022

Af Lars Bjarke Christensen

### Indledning

DSB havde sat alle sejl til ved markeringen af jernbanens 150-års jubilæum i 1997. Kulminationen på det omfattende jubilæumsprogram var en togkavalkade på Roskildebanen – den første jernbane i kongeriget – en lun søndag i slutningen af juni. Over nogle timer passerede en række tog over skinnerne på den jubilerende bane og ind under hallen på Københavns Hovedbanegård, hvor landets majestæt og en række honoratiories så tidernes tog passere forbi. Et gammelt rangerlokomotiv fra 1860'erne, et stort dampdrevet eksprestog fra 1920'erne, 1950'ernes motorlokomotiver med godsvogne på krogen og 1990'ernes nye, moderne elektriske togsæt. Langs strækningen stod nysgerrige sjæle, for at følge togenes gang. De var vidner til en tid som havde været der og som den stadig var. Næppe mange af deltagerne var bevidste om, at det indirekte var et farvel til jernbanernes verden, som man havde kendt til i årtier. Det, man var vidne til, var i realiteten jernbanernes verden af i går. Kun enkelte elementer pegede fremad. Som sidste tog i kavalkaden gled et guldfolieret IC3-tog ind ved perronkanten. Med store bogstaver på siden stod der "en danmarkstrejse år 2002". Inde i toget var sæder og borde pilleret ud, så der i stedet var blevet plads til en udstilling om, hvordan man forventede, at jernbanen ville udvikle sig de kommende år. Med den fiktive Rikke Berg som omdrejningspunkt kunne man komme på en tidsrejse et par år ind i det nye årtusinde.

Et kvart århundrede er gået siden Rikke Berg tog på sin tidsrejse ud i fremtiden og 25 år siden DSB Jernbanemuseet i 1997 udsendte et stort trebindsværk om jernbanernes historie, som led i den omfattende fejring af jernbanernes 150-års jubilæum. Det er således tid til at gøre status over jernbanernes udvikling i de seneste 25 år. En periode, der på mange måder har været et brud med den verden, man kendte i 1997. Historien har både være dramatisk, omvæltende og tankevækkende med udlicitering, opsplitting, bodeling, afvikling, sammenlægninger, skandaler af den ene og anden art, nyanlagte jernbaner, teknologisk udvikling og



I 1998 var DSB nærmest enerådende på det statslige jernbanenet, men forandringer var på vej. Endnu åndede alt fred og idyl, da et ME-lokomotiv den 13. februar 1998 ankom til Gadstrup med godsvogne til virksomhederne langs det lokale sidespor (foto: forfatteren).

digitalisering. I denne artikel ridses de store linjer op skiftende mellem brede penselstrøg og de finere detaljer, og der ses på jernbanernes udvikling siden sidste store jubilæum. Det sker gennem en tilnærmelsesvis kronologisk gennemgang tema for tema med fokus på særlige fortællinger eller begivenheder, som har været med til at forme og præge transporthistorien på jernbanerne, samfundets udvikling og den politiske debat.

Men for at forstå jernbanernes udvikling i dag, starter fortællingen i begyndelsen af 1990'erne, nogle år inden jubilæet i 1997, på et tidspunkt hvor den udenrigspolitiske situation var fuldstændig forandret. Jerntæppet gennem Europa var faldet, Sovjetunionen var gået i opløsning og de vesteuropæiske EF-medlemslande talte om yderligere europæisk integration, markedskræfternes fri bevægelighed og sameksistens – det såkaldte "indre marked". Det gjaldt også på jernbaneområdet.



*DSB kom under pres i 1990'erne. På billede ses det gamle DSB-logo på færgestationen i Nyborg under nedbrydning i sommeren 1999 (foto: forfatteren).*

### **1991 – Direktivet fra Bruxelles**

Efter jernbanernes første formative årtier i 1800-tallets midte var der i slutningen af århundredet sket en konsolidering af den organisatoriske måde, som det danske jernbanenet var blevet opdelt. Hovedstrækningerne og banerne mellem landets store byer var ejet og drevet af staten, mens en række sekundære baner, privatbanerne, ejedes i fællesskab af private aktionærer, men primært sogneråd, kommuner, amter og staten. Den organisatoriske opdeling mellem de primære og sekundære baner var for alvor trådt igennem i 1885, da det statsejede DSB så dagens lys ved sammenlægningen af de jysk-fynske statsbaner med det private aktieselskab Sjællandske Jernbaneselskab. Som statens store, samlede jernbaneselskab kom DSB i en mere end hundredårig periode til at stå som en helt central aktør på transportområdet. Centralt for selskabet var naturligvis driften af landets hovedbaner og en række sidebaner mellem landets største byer. Det gjaldt såvel gods- som passagertrafik, samt ikke mindst vedligeholdelsen og udbygningen af landets jernbaner. Men i årenes løb kom en række supplerende opgaver til. Efter indsættelsen af de første jernbanefærger i slutningen af 1800-tallet, var DSB i løbet af 1900-tallet vokset til også at være et af Nordeuropas største færgerederier med en ganske betydelig flåde af såvel jernbane- som bilfærger. Dertil kom, at DSB fra 1930'erne havde udviklet et omfattende rutebilnet i store dele af landet foruden fragtruter fra de store stationer, så godset, der kom med jernbane, kunne fragtes helt ud til modtageren. Ligeledes fandtes rundt om i landet en række rejsebureauer, hvor man kunne købe rejser med såvel tog, fly som skib.<sup>1)</sup> Selvom der i anden halvdel af 1900-tallet var sket en gradvis reduktion af DSB blandt andet ved banenedlæggelser i 1970'erne, så havde etaten samlet omkring 21.000 ansatte i 1990.<sup>2)</sup> Lignende statsejede selskaber, der både stod for vedligeholdelse og drift af den fysiske jernbaneinfrastruktur og operatørdelen (kørsel med tog), kendtes i mange andre vesteuropæiske lande. Ved indgangen til 1990'erne var denne struktur dog under kraftig forandring.

Den 29. juli 1991 underskrev den hollandsk udpegede EF-kommissær Hans van den Broek i Bruxelles Det europæiske Fællesskabs direktiv 1991/440/EØF om udvikling af det europæiske fællesskabs jernbaner. Dette direktivs indflydelse på de danske jernbaners historie og udvikling kan ikke overdrives. Målet var at skabe en større integration af de enkelte EF-medlemslandes jernbanesektorer i Europa, så reglerne blev ensartede og sektoren samlet, og så jernbanen bidrog til og var en del af fællesskabets nye indre marked. Altså en barriere- og grænsefri sameksistens inden for EF-medlemslandenes grænser, hvor der skulle være fri bevægelighed for varer, kapital og tjenesteydelser ved fjernelse af tekniske, juridiske og bureaukratiske hindringer, således at det var nemt og konkurrencedygtigt at købe og sælge ydelser eller varer uden nationale bindinger eller restriktioner.

Direktivet medførte en liberalisering af jernbanenet i Det europæiske Fællesskab, hvor infrastrukturdelen fremover skulle adskilles fra operatørdelen. Jernbanenet skulle desuden åbnes for andre brugere, ikke mindst på godsområdet. De statslige jernbaneselskaber skulle desuden have status som selvstændige virksomheder, så de kunne tilpasse sig markedsvilkårene. Endvidere skulle der fastsættes infrastrukturafgifter for operatørernes brug af jernbanen.<sup>3)</sup>

Det blev startskuddet til en fuldstændig ændring af den måde, som det danske jernbanevæsen hidtil havde været opbygget på, og ikke mindst en fuldstændig forandring af DSB. Tiden som etat og næsten enerådende på de danske jernbaner, var ved at gå på hæld. Monopolet både hos DSB og andre europæiske, statsejede jernbaneselskaber stod således for fald.<sup>4)</sup> Hos DSB hilste man den internationale udvikling velkommen, og så direktivet som et led i et nyt samlande Europa kun få år efter jerntæppets fald. I årsberetningen for 1991 kunne generaldirektør Peter Langager notere: *"1991 blev året, da EF besluttede at tage det første skridt i retning af en liberalisering af den internationale trafik. Målet er at skabe øget konkurrence – en udvikling jeg hilser velkommen. Det er symptomatisk, at de større trafikpolitiske*





Som led i det fri marked på jernbanenet i Europa indsatte DSB efter åbningen af Øresundsforbindelsen på kommerciel basis et Intercitytog mellem København og færgeterminalen i Ystad, også kaldet IC Bornholm. Det allerførste tog ses om formiddagen den 2. juli 2000 inden afgang fra Københavns Hovedbanegård. Det sidste Intercitytog kørte til Ystad i december 2017, efter at Folketinget ved færgeforslaget for Bornholm i 2014 havde besluttet at nedlægge IC-forbindelsen (foto: forfatteren).

beslutninger i Danmark i 1991 havde internationalt perspektiv. Danmark og Tyskland aftalte at elektrificere og eventuelt udbygge strækningen Odense–Hamburg. Danmark og Sverige aftalte at etablere en fast forbindelse over Øresund. Og arbejdet med at tilvejebringe et grundlag for beslutning om en fast forbindelse over Femer Bælt blev igangsat. De nye forbindelser vil give Danmark og DSB en nøgleposition i det europæiske jernbanenet og understøtte Danmarks rolle i Østersøregionen.<sup>5)</sup> Hos DSB havde man i 1991 dog ikke indset hvor skæbnesvanger den aftale, som EF's trafikministre havde indgået den 20. juni 1991, og som mundede ud i direktivet senere samme sommer, var for organisationen. Man havde nok heller ikke muligheden for fuldt ud at gennemskue alle de konsekvenser og den udvikling, der meldte sig efter få år. Således kunne man i DSB's medarbejderblad i sensommeren 1991 notere, at de nye EF-regler respekterede det danske synspunkt, at "infrastruktur og selve jernbandedriften hører tæt sammen". "DSB er meget tilfreds med, at de nye EF-regler har accepteret den danske regerings ønske om at kunne fastholde DSB's nuværende overordnede organisatoriske status", udtalte personale-, økonomi- og planlægningsdirektør Peter Elming i forbindelse med afskaffelsen af monopollet, da DSB især var fokuseret på, at der nu blev åbnet op for, at etaten i samarbejde med andre jern-

baneselskaber kunne køre tog i andre europæiske lande. Blandt andet direkte skitog med turister til Alperne og godstog fra Skandinavien til kontinentet. "Danmark har meget at vinde ved skinne-adgang", lød det fra DSB.<sup>6)</sup>

Blandt andet som en følge af EF-direktivet blev der i løbet af 1990'erne derfor arbejdet intenst mod en organisatorisk forandring af DSB. Allerede i 1993 skiftede DSB status fra et ministerielt departement til en statsvirksomhed for at arbejde henimod at blive en selvstændig offentlig virksomhed. Udadtil var forandringen mest tydelig på det formelle plan, idet den nye leder af virksomheden, Henrik Hassenkam, ved sin tiltrædelse i 1994 ikke fik titel af generaldirektør som sine forgængere, men derimod betegnelsen administrerende direktør.<sup>7)</sup> Derved var der sat i gang i den omfattende forandringsproces, som i løbet af få år fuldstændig forandrede DSB og jernbanerne i Danmark. I 1994 fik DSB egen bestyrelse, og året efter udskiltes busdivisionen og rederiet som to selvstændige aktieselskaber under DSB.<sup>8)</sup> Den største forandring indtrådte dog i 1997, da baneafdelingen udskiltes i den selvstændige myndighed Banestyrelsen (fra 2004 Banedanmark). Dermed var tankerne i EF-direktivet ført ud i livet og DSB omdannet til udelukkende at være jernbaneoperatør.



### 1997 – Færgen er i havn om få minutter

Det var en forårsaften af netop den type man længes efter i vintermørket. Vandet på Storebælt var tilmed blikstille, mens det begyndende aftenmørkes gyldne lys kastede et nostalgisk skær over den begivenhed, som udspillede sig for øjnene af de mange deltagere og almindelige togrejsende. I over et århundrede havde Storebæltsoverfarten været en fast bestanddel af en rejse gennem landet. Man skulle med færgen hvis rejsen gik over Storebælt. Mange havde i tidens løb forbandet ventetiden i færgehavnen eller deltaget i stormløbet mod færgen for at erobre sig en god plads ombord. Andre havde nydt afbrækket i rejsen. Nogle havde lagt mærke til mågernes skrig under opholdet på promenadedækket, andre søgt ned i restauranten efter den eftertragtede biksevad eller lækre smørkage. Andre beklagede sig endnu engang over den udrikkelige Storebæltskaffe, mens den sorte tjære trods alt stadig var blevet hældt indenbords. Danskerne havde mødt hinanden ved Storebælt – og holdt pause på færgen. Men nu var tiden kommet. Midt på aftenen lørdag den 31. maj 1997 var den sidste jernbanefærgen på vej over bæltet mellem Nyborg og Korsør. Alt mens Intercityfærgen "Dronning Ingrid" denne aften pløjede sig gennem Storebælt, blev nye afsnit af den trafikale Danmarkshistorie skrevet. Nogle årstal er mejslet ind i den danske jernbanehistorie som skelsættende milepæle. Året 1935 huskes for indvielsen af den i dag gamle Lillebæltsbro og

indsættelsen af de strømlinede røde lyntog. Årstallet 1974 er forbundet med indførelsen af de designmalede røde Intercitytog i fast timetakt på tværs af landsdelene. På samme måde skrev årstallet 1997 sig ind i historien. Det år ændredes det trafikale Danmarkskort.

Et kapitel af historien var ved at blive afsluttet, mens de første sætninger snart kunne nedfældes om den fremtid som tegnede sig. Tusinder af fremmødte mennesker, nogle med fakler i hænderne, var i det begyndende aftenmørke mødt op ved færgeløbet i Korsør, da Intercityfærgen, "Dronning Ingrid", langsomt gled ind med sin sidste last af passagerer og jernbanevogne. Med en menneskemængde, som på de helt store rejsedage, blev der sat et værdigt punktum for den mere end hundredårige jernbaneoverfart på Storebælt. Da sidste vogn var trillet over broklappen, blev flaget halet ned og overfartschefen kunne meddele at overfarten var indstillet. Det var nu slut med den velkendte sejlsads over Storebælt, færgerestaurantens legendariske biksevad, smørkagen og tilsvarende udskældte Storebæltskaffe. Mågeskrigene forstummede.

Da morgendagen gryede, ventede fremtiden. I flot sommervej begav et langt, flagprydet særtog sig tværs over Sjælland fra København til tunnelmundingen ved Halsskov, hvor jernbanedelen af Storebæltsforbindelsen blev indviet i overværelse af det officielle Danmark. Efter en langstrakt byggeproces, blev rejsetiden mellem landsdelene med et



Efter at de tre store Intercityfærger blev overflødige ved Storebæltsforbindelsens åbning i 1997, lå de i første omgang oplagt i Korsør og Nyborg, inden de i lighed med en lang række andre gamle DSB-færger blev oplagt ved det gamle skibsværft i Naskov. Den 29. december 1998 lå færgerne "Prins Joachim" og "Dronning Ingrid" side om side. Den første færge blev siden indsat på Scandlines-overfarten Gedser-Rostock, mens "Dronning Ingrid" blev ombygget til hospitalsskib til brug ved den afrikanske kyst (foto: forfatteren).

snuptag sat en time ned, og toget var for alvor blevet konkurrencedygtigt i forhold til indenrigsflyene mellem hovedstaden og bl.a. Esbjerg, Odense og Århus. Det var således både symbolsk, men også reelt, at DSB lancerede en reklamekampagne, der viste et af tidens populære satellitfotos, hvor Danmarkskortet var manipuleret, således at de mange bæltet og sunde nu var forsvundet. Danmark var bundet sammen. Var blevet landfast. Trods reklamen var geografien dog stadig den samme, men det tidsmæssige og mentale Danmarkskort var forandret. Det var ikke kun mælken, som trafikminister Knud Østergaard i 1989 udtalte, der snart kom hurtigere frem over Storebælt til københavnere. Også de

rejsende fik betydelige tidsmæssige gevinster. Århusianerne kunne nu tage på en smuttur til hovedstaden og hjem samme dag, mens det blev muligt for andre at pendle mellem hjemmet i Nyborg og arbejdet i hovedstadsområdet. Hos DSB satsede man nu også for alvor på at få fat i de mange forretningsrejsende, og man udskiftede de gamle, lidt støvede klassebetegnelser 1. og 2. klasse med de mere moderne begreber med inspiration fra luftfarten: standard, business og business plus. Indvielsen af Storebæltsforbindelsen var den meget synlige forandring, som skrev sig ind i såvel jernbanehistorien som Danmarkshistorien.<sup>9)</sup>

Passagererne strømmede til togene mellem landsdelene,



Et års tid efter at Storebæltsoverfarten mellem Korsør og Nyborg var nedlagt, var der i juni 1998 fuld gang i oprydningsarbejdet i Korsør (foto: forfatteren).





Henrik Hassenkam (1940-2011) nåede både at være ansat i den danske og kenyanske centraladministration, og var departementschef i Arbejdsministeriet i over ti år. I en nekrolog blev Hassenkam betegnet som en af dansk centraladministrations klare profiler gennem en menneskealder. I årene 1994-2002 stod han i spidsen for DSB som administrerende direktør, og var tillige administrerende direktør i Banedanmark 2005-06 (maleri: Niels Winkel, Danmarks Jernbanemuseum).

og den frygtede tunnelskræk udeblev. Man havde ellers i månederne op til åbningen af Storebæltstunnelen i medierne diskuteret, at op imod hver fjerde dansker havde tunnelskræk, og at det navnlig var kvinderne, som ikke turde bevæge sig med toget under Storebælt. DSB havde derfor op til åbningen uddannet personalet i tilfælde af, at passagerer blev ramt af den frygtede tunnelsyge, og selvom der var enkelte tilfælde, så blev fænomenet dog aldrig så udbredt. Efter nogle år indstillede DSB den supplerende personaleuddannelse.<sup>10)</sup> Den skeptiske debat om nytten af Storebæltforbindelsen, som havde præget samfundsdebatten i årene op til forbindelsens åbning, forstummede også lynhurtigt.<sup>11)</sup>

Selv de mest optimistiske prognoser havde ikke regnet med den trafikale udvikling, som fulgte i kølvandet på åbningen af Storebæltforbindelsen. Antallet af rejser over Storebælt steg med eksplosiv vækst. I månederne efter forbindelsens åbning steg passagertallet med ca. 65 % i forhold til da færgerne sejlede, og DSB kunne knap nok følge med efterspørgslen. Tilsvarende havde Odense Lufthavn en nedgang på 42 % i de første fire måneder efter Storebæltforbindelsens åbning. Optimismen var så stor, at DSB selvsikkert proklamerede, at man forventede at en indenrigsflughavn måtte lukke hvert år.<sup>12)</sup> For DSB's administrerende direktør, Henrik Hassenkam, var der da heller

ingen tvivl: "DSB er på vej ind i det næste årtusinde. Storebæltforbindelsen er lige åbnet, og DSB satser stærkere end nogensinde på at få flere passagerer ind i togene. Rejsetiden for kunderne er blevet sat markant ned, det er nu muligt at arbejde i Odense og bo i København med en rejsetid på fem kvarter. Toget står overfor en renæssance og opblomstring i de kommende år, der vil binde Øst- og Vestdanmark sammen".<sup>13)</sup> Da Henrik Hassenkam ved årtusindskiftet blev bedt om at se tilbage på det forgangne årti, var han da heller ikke i tvivl om Storebæltforbindelsens betydning: "Togets markant forbedrede konkurrenceevne i forhold til flyet, først og fremmest på relationen Århus-København betød at mennesker, der ikke havde kørt med toget i årevis, opdagede at det er mere lige til at bruge toget, fx de forretningsrejsende. Det styrkede togets almindelige omdømme. At tage toget signalerede ikke længere, at man ikke havde andet valg, fordi man ikke havde råd til bil eller til en flybillet. Det signalerede derimod rationel beslutningstagen og omhu med egen tid. I visse kredse blev det ligefrem smart at tage toget. Og nok så væsentligt, virkningen spredte sig til andre dele af nettet fjernt fra Storebælt".<sup>14)</sup>

I 1996 – det sidste hele år med jernbanefærger – rejste 4,5 mio. rejsende over Storebælt med toget. I 2019 – inden den globale pandemi Covid-19 slog bunden ud af samfundet – lød det tilsvarende tal på 7,8 mio. rejsende. Antallet af togrejsende over Storebælt toppede foreløbig i 2012 med knap 8,8 mio. rejsende.<sup>15)</sup>

### 1998 – Operation Hvidvask

En svejeflamme lyser tv-skærmen op. Sekundet efter skifter billedet til en kulsort indisk strandbred i nattemørket. Man ser en indisk arbejder ikklædt en løstsiddende hvid skjorte, sorte bukser og blød hovedbeklædning tage imod et stort stykke jernskrot fra et skib, som bliver firet ned med en kran. Ene mand kæmper han med fragmentet af den tonstunge skibsstævn. Stemningen var skummel og lyd-tapetet indisk, da Danmarks Radio (DR) en aften midt i maj

1998 blændede op for en tankevækkende dokumentarudsendelse midt i bedste sendetid. "På strande i Indien arbejder 40.000 mennesker med at hugge skibe op", lød det fra speakeren, mens en arbejdsmiljørådgiver supplerede: "Her, der kan man sige, der har man eksempler på det værste af det værste. De vilkår, kan man efter min mening ikke byde mennesker". "Det er til disse strande, at det statsejede Scandlines planlægger at sende sine udtjente færger. Men må de det?", lød det retoriske spørgsmål fra speakeren. Alt imens myldrede talrige indiske arbejdere rundt på skrotstranden i et uorganiseret kaos, som lå ualmindeligt langt fra danske arbejdsmiljøforhold. Operation Hvidvask hed udse-

delsen, som pludselig satte et ubarmhjertigt spotlys på de indiske arbejdsforhold, miljøforurening, og ikke mindst det tidligere DSB Rederis eksport af gamle, udtjente færger til den tredje verdens lande.<sup>16)</sup> Afviklingen af Storebæltsfærgerne og oplægningen af mange andre gamle DSB-færger var ikke bare fortællingen om en succesfuld transformation af det trafikale Danmarkskort. Det er også historien om en miljømæssig kritisabel håndtering samt et manglende fokus på arbejdsforholdene i Indien i jagten på mest mulig profit for de gamle jernbane- og bilfærger, som i årtier havde fragtet de rejsende over de danske bæltter og sunde under DSB's karakteristiske rød-hvide skorstensbånd.



Jernbanegodsfærgen "Asa-Thor" afgår for allersidste gang fra færgehavnen i Korsør den 5. april 1997 med en ladning af godsvogne. Efter ankomsten til Nyborg Færgehavn blev færgen oplagt (foto: forfatteren).

Selvom bevidstheden om miljø og naturbeskyttelse allerede i 1970'erne vækkedes blandt dele af befolkningen og enkelte af beslutningstagerne bl.a. ved dannelsen af Ministeriet for Forureningsbekæmpelse i 1971, så var det stadig en hjertesag for de få.<sup>17)</sup> Det gjaldt også ved indgangen til 1990'erne, selvom DSB i 1990 havde vedtaget implementeringen af en miljørevision, der skulle gøre virksomheden grønnere og mere miljøbevidst.<sup>18)</sup> Konsekvenserne af fortidens synder på jernbaneområdet blev for første gang for

alvor tydelige for offentligheden ved analysen af en rutinemåling af drikkevandet i den midtjyske by Ejstrupholm i december 1993. I grundvandet afslørede store mængder af sprøjtegiften atrazin, som DSB havde anvendt til ukrudtsbekæmpelse på baneterrænet i den tidligere stationsby helt frem til og med 1986. Sprøjtegiften i drikkevandet blev straks kædet sammen med en bemærkelsesværdig statistik, der viste, at der i en 10-årig periode var født 20 dødfødte eller svært misdannede børn i den lille by med om-



Efter de uheldige medieomtaler om ophugning af Scandlines-færger på skrotstrandene i Indien, valgte rederiet i sommeren 2000 at få ophugget den gamle Østersøfærge "Danmark" – en kombineret jernbane- og bilfærge fra overfarten Rødby-Puttgarden – ved et ophuggerfirma i Grenå (foto: forfatteren).



kring 1500 indbyggere. Atrazin-sagen fra Ejstrupholm blev en skelsættende begivenhed for miljømyndighederne i Danmark, og var med til en markant øget bevidsthed om nødvendigheden af en ordentlig drikkevandskvalitet. Hos DSB var man dog ikke enig i Vejle Amts rapport om, at ansvaret for drikkevandsforureningen skyldtes DSB's ukrudtsbekæmpelse, men påpegede, at andre forureningskilder også var medvirkende. Trafikminister Jan Trøjborg støttede, at det ikke kunne bevises, at DSB var synderen.<sup>19)</sup>

En anden alvorlig forurenings sag fulgte i kølvandet på de sidste Storebæltfærger, da DR sendte dokumentaren Operation Hvidvask. Som led i opsplitningen af DSB var den gamle rederidivision i foråret 1995 blevet udskilt i et selvstændigt aktieselskab med DSB som ejer.<sup>20)</sup> Det varede dog kun kort tid, før DSB var helt ude af rederidriften, for ved juletid 1996 blev loven ændret således, at DSB udtrådte af ejerskabet i rederiet, der samtidig omdøbtes til Scandlines ved indgangen til det nye år.<sup>21)</sup> Scandlines var udover de organisatoriske ændringer også et rederi i forandring, for med nedlæggelsen af rederiets guldæg: de to Storebæltsoverfarter – jernbaneoverfarten mellem Nyborg og Korsør den 31. maj 1997 og biloverfarten mellem Halsskov og Knudshoved den 14. juni 1998 – blev der adskillige gamle jernbane- og bilfærger i overskud. Fremtiden for rederiet lå navnlig ved de to Østersøoverfarter Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock samt overfarten mellem Helsingør og Helsingborg. Der taltes derfor i løbet af 1997 om en egentlig fusionering med de ligeledes statsejede rederier, det svenske Sweferries og DFO (Deutsche Fährgesellschaft Ostsee), som også var aktive i besejlingen af de nævnte færgeruter. Man samarbejdede allerede tæt om markedsføringen, men da fusionen den 15. juni 1998 faldt på plads ved dannelsen af Scandlines AG, var det dog kun det tidligere DSB Rederi og DFO, der slog pjalterne sammen.<sup>22)</sup>

Selvom Scandlines stadig håndterede overførsel af jernbanevogne og passagertog efter nedlæggelsen af Storebæltsoverfarten i 1997 (Københavns Frihavn-Helsingborg frem til 2000 og Rødby-Puttgarden frem til 2019), blev en

lang række færger til overs i løbet af 1997-98. Det skyldtes naturligvis nedlæggelsen af Storebæltsoverfarten, men også anskaffelsen af nye kombinerede jernbane- og bilfærger til overfarten Rødby-Puttgarden. Tidligere blev overtallige danske færger solgt enten til ophugning i Danmark eller genanvendelse – blandt andet i Middelhavet. I slutningen af 1990'erne var behovet for udtjente færger dog ganske ringe, og ophugning af de asbestfyldte færger var en omkostningstung opgave i Danmark i forhold til de gældende miljøregler og arbejdsforhold. Scandlines tog derfor kontakt til A. P. Møller Sale & Purchase, for at få afsat de gamle færger. En overgang så det ud til, at de tre store Intercity-jernbanefærger fra Storebæltsoverfarten ville blive solgt til videre sejlads i Kina, men i foråret 1997 skete noget, som pegede i en helt anden retning. Det tyske færgerederi DFO fik solgt den gamle jernbanefærge "Theodor Heuss" fra Fugleflugtslinjen til et engelsk mellemrederi Regency ejet af en indisk født englænder. Målet for opkøberen var at vidresælge færgen til ophugning hos et skrotfirma i Alang i delstaten Gujarat i det vestlige Indien nær grænsen til Pakistan. Siden 1982 var utallige skibe og færger ophugget på stranden ved Det indiske Ocean, og netop her var der udviklet en indbringende forretning, idet man ikke var så nøje-regnende med miljøkrav, og samtidig var arbejdskraften så billig, at den næsten var gratis.<sup>23)</sup> Hen over sommeren 1997 faldt salget af godsfærgen "Asa-Thor", der havde sejlet godsvogne over Storebælt, endelig på plads, og i september måned sejlede den ud af færgehavnen i Nyborg under sit nye navn "Asa af Kingstown". Få måneder senere sejlede den ligeledes udrangerede Storebæltsfærge "Knudshoved" fra oplægningen ved Fæstningen i Korsør til det gamle skibsværft i Nakskov, hvor en stor del af færgens inventar blev pillet ud. Under opholdet i den lollandske havn havde Scandlines bogstaveligt talt stripet færgen for alt inventar, paneler, lamper mv. for at nå en pris, som skrothandlerne ville acceptere. Ved årsskiftet 1997-98 sejlede færgen i lighed med "Asa-Thor" mod skrotstanden i Alang.<sup>24)</sup>

*Den gamle DSB-færge "Kong Frederik IX" var så ikonisk, at den flere år efter ophugningen blev afbildet på en 20 kr. mønt som Nationalbanken udsendte i 2012. Relieffet af færgen var udført af billedhuggeren Elisabeth Toubro, og viser jernbanefærgen stå ind i havnen (foto: forfatteren).*



I Nyborg havde en tog- og fæргеentusiast bemærket salget af færgerne til skrotning i Indien, og tog derfor kontakt til DR for at gøre opmærksom på forholdene ved skrotstrandene langs Det indiske Ocean. Journalisterne tog henvendelsen op, og kort efter var et filmhold på vej mod Alang.<sup>25)</sup> DR kunne i Operation Hvidvask den 20. maj 1998, fremlægge, at Scandlines overfor de danske miljømyndigheder gang på gang havde oplyst, at færgerne var blevet solgt til et engelsk rederi, selvom de i realiteten sejlede direkte til Indien, hvor de ankrede op foran ophugningsstranden. Når der var plads, blev der sat fuld kraft frem, så færgerne sejlede op på strandbredden, hvor hundredvis af indiske arbejdere myldrede ombord iført sandaler, løstsiddende tøj og påbegyndte ophugningen under kritisable arbejdsforhold. Med mere end 100 officielle arbejdsulykker dagligt og fire dødsfald om måneden var færgerne sendt til en af verdens mest farlige arbejdspladser. Ting blev kastet til højre og venstre, og seerne kunne se, hvordan filmfotografen og en arbejder i sidste sekund undgik at blive ramt af et tre meter højt stykke metalskrot fra "Asa-Thor". Som en repræsentant fra Greenpeace udtalte, kunne en arbejder nemt erstattes af en anden. Og på sigt var udskiftning af arbejderne også nødvendig, idet de tonsvis af asbest, som fandtes på "Asa-Thor", blev fjernet uden nødvendig beskyttelse. Asbesten lå løst på strandbredden i store bunker. Skibe med asbest måtte ifølge danske miljøregler ikke sælges til ophugning i Indien. Olie, kemikalier og asbest blev i takt med bølgeskulpene skyllet ud i oceanet.

Ved salget af færgerne havde Scandlines ikke lagt skjul på, at deres destination var skrotning og rederiets direktør Geir Jansen havde i *Børsen* udtalt, at flere færger kunne være på samme vej mod Fjernøsten, men da de danske miljømyndigheder begyndte at interessere sig for salget, fralagde rederiet sig ethvert ansvar, fordi man havde solgt skibene til en mellemhandler, og derfor ikke med sikkerhed kendte deres endelige destination. At flere færger var på vej mod Indien, blev klart i dokumentarudsendelsen, da man på skrothandlerens kontor i Alang kunne se en ældre DSB-plakat

med de forskellige færger, hvorpå det var noteret, at forhandlinger var i gang. Det gjaldt således færgen "Prinsesse Elisabeth" fra hurtigruten Århus-Kalundborg og jernbanefærgen "Sprogø" fra Storebæltsoverfarten.

I Scandlines' medarbejderblad var man til en begyndelse ikke bekymret over skrotningen af færgerne, hvor det lød: *"Billederne af Knudshoved har endnu ikke nået de danske medier, men vil når de kommer frem, vise billeder af en beskidt strand med masser af gammel olie, svinede arbejdere og masser af affald. Der har allerede været røster fremme om eksport af forurening, som det elegant kommer til at lyde i overskrifterne i Danmark, men virkeligheden er meget anderledes"*. Virkeligheden var i al sin gru dog tydelig i dokumentarudsendelsen. Hos den socialdemokratiske regering var man forargede over, at det statsejede selskab havde solgt færgerne til ophugning under kummerlige arbejdsforhold og kritisable miljøforhold. Miljøminister Svend Auken's reaktion var da også ganske klar: *"Det kan jo ikke andet end virke meget afstumpet, når man tænker på, hvad vi har set i udsendelsen. [...] Desværre giver denne udsendelse et overbevisende billede af overtrædelse af gældende dansk lovgivning"*. Derfor havde miljøministeren og trafikminister Sonja Mikkelsen omgående besluttet at indgive en politianmeldelse mod Scandlines. *"Jeg håber, at denne sag både vil blive både enestående og hurtigt overstået"*, lød det fra Svend Auken.<sup>26)</sup> Sagen endte med, at Scandlines måtte betale en bøde på 50.000 kr., alt imens de overflødige færger hobe sig op ved værftsarealet og havnefronten i Nakskov afventende deres skæbne. I 1999 besluttede Scandlines, at Østersøfærgen "Danmark" skulle ophugges hos et dansk ophugningsfirma i Grenaa, og ved videresalg af færger søgte man nu at sikre sig mod, at de blev sendt til strandene i Indien.

Det blev dog langt fra sidste gang, at en gammel DSB-færge endte på stranden ved Alang. Adskillige gamle jernbane- og bilfærger fra det gamle DSB Rederi endte i de følgende år deres dage ved at blive sejlet op på bredden ved Det indiske Ocean. Det gjaldt således jernbanefærgerne

*Den gamle jernbanefærge "Kong Frederik IX" fra 1954 fungerede i nogle år som museumsfærge inden den endte på ophugningsstranden i Alang. I marts 1999 var færgen dog for en kort stund tilbage ved skibsværftet i Helsingør, hvor den i sin tid var blevet bygget (foto: forfatteren).*



"Sprogø", "Dronning Margrethe II" og "Prins Henrik" samt bilfærgerne "Prinsesse Elisabeth" og "Arveprins Knud". Navnlig skrotningen af den gamle jernbanefærge "Kong Frederik IX", der endte på stranden ved Det indiske Ocean i 2005, gav en del medieomtale. Sagen om den ikoniske jernbanefærge, der en overgang efter Storebæltsforbindelsens indvielse havde været en del af det senere konkursramte Danmarks Færgemuseum, endte i Folketinget og hos myndighederne, der søgte at forhindre skrotningen, men uden held.<sup>27)</sup>

## **2000 – Omstigning mod konkurs**

Det er en kold og fugtig efterårsdag i midten af 1990'erne, og regnen pisker mod bygningens store glasruder så udsigten over baneterrænet sløres. I det fjerne skimtes det røde baglys fra et af de nye, kridhvide IC3-tog, der haster videre på rejsen mod Jylland. Et rødt MR-tog holder klar til afgang med regionaltoget mod Svendborg. Det er kun kort tid siden, at det store byggearbejde hen over sporene i Odense er blevet afsluttet, og det nye Odense Banegård Center er blevet åbnet med pomp, pragt og ministerord. Udover at rumme byens nye banegård, er der i det nye center også blevet plads til flere forretninger, en biograf og byens bibliotek. Et skilt viser vej mod busterminalen. For enden af rulletrappen nede i gadeplan holder de karakteristiske røde DSB-busser. Et stykke henne holder i den øsende regn en rød Volvo-bus, der kun er et par år gammel. Med store hvide tal, så selv de mest svagtseende kan se dem, står der "890" på fronten af vognen. Det er rutebilen mod Kerteminde via Langeskov og Rynkeby. Kun en enkelt ting ved bussen skiller sig ud. På siden tæt ved indgangen er påklisteret et stort grønt klistermærke med teksten "Fynbus" skrevet med versaler. Øens kollektive trafikselskab. Som det eneste vidner klistermærket om de nye tider, der er i vente. De velkendte, røde DSB-busser, som har præget det danske landskab, når de kom kørende ude på landevejene eller inde i byerne, er snart ved at være en saga blot.

Det var ikke kun jernbaneområdet, som var i oprud i 1990'erne. Det samme gjaldt den kollektive buskørsel overalt i landet. Siden 1979 havde rutebilkørslen fundet sted på standardkontrakter mellem trafikselskaberne og de enkelte busvognmænd, hvor aftalerne blev forhandlet på plads hvert femte år mellem Amtsrådsforeningen, Landsforeningen Danske Bilruter og DSB. DSB stod i begyndelsen af 1990'erne for ca. 20 % af kontraktkørslerne uden for Hovedstadens Trafikselskabs (HT) område. Som et led i den europæiske liberalisering af transportområdet blev det i begyndelsen af 1990'erne i forbindelse med en EF-forordning besluttet, at kontraktkørslerne successivt i de følgende år skulle udliciteres, så konkurrencen blev styrket, og så man kunne opnå besparelser på busdriften. Hidtil havde standardkontrakterne ikke givet incitament til nogen særlig mærkbar konkurrence.

På samme tidspunkt var man i Trafikministeriet i fuld gang med planerne om en decentralisering og opsplnitning af DSB. Ved den politiske rammeaftale for perioden 1995-98, der blev indgået mellem den socialdemokratisk ledede regering, Venstre (V) og Det konservative Folkeparti (K) i november 1994, blev det blandt en række beslutninger også fastslået, at DSB Busser skulle udskilles og omdannes til et selvstændigt offentligt ejet aktieselskab. Den 4. april 1995 vedtog Folketinget derfor en lov, hvori DSB blev pålagt at oprette et selvstændigt aktieselskab med tilbagevirkende



kraft fra årsskiftet 1994-95, således at det statsejede bus-selskab kunne operere i lige konkurrence med private bus-vognmænd. Blandt de ledende medarbejdere i Trafikministeriet fik man derfor travlt med at fastlægge værdien af selskabet og at få etableret en fornuftig økonomi bag det nye selskab. Blandt aktiverne var naturligvis busser, garager, kapital, værktøjsudstyr mv., der samlet blev opgjort til knap 500 mio. kr. Men der var en endog meget stor hurdle i privatiseringsforslaget. DSB Busser havde omkring 1.600 medarbejdere, hvoraf lidt over halvdelen var ansat som tjenestemænd. Med en tjenestemandsansættelse fulgte en række rettigheder – blandt andet i form af højere løn og sikkerhed i ansættelsen. De tjenestemandsansatte kunne således ikke afskediges, selvom DSB Busser måtte tabe nogle af de busruter, som selskabet i forvejen kørte. Allerede ved oprettelsen af selskabet var man klar over, at den kommende udlicitering ville medføre store krav til busbranchen, og ikke mindst at DSB Busser gik en hård tid i møde. Man regnede dog med, at et større millionbeløb, der var afsat til håndteringen af tjenestemændene, ville dække en del af de ekstra udgifter, ligesom man ved selskabsdannelsen anså, at DSB Busser, som et af de store vognmandsselskaber i landet, ville stå stærkt i konkurrencen. En privatisering og frasalg af aktierne til privat side allerede ved selskabets grundlæggelse havde man dog hurtigt skrinlagt, da man vurderede, at det ville være uforeneligt for en køber at overtage et selskab med så mange tjenestemænd med deres særlige løn- og ansættelsesvilkår.

Ved juletid i 1996 blev aktierne overført fra DSB til Trafikministeriet, og ved samme lejlighed ændrede busselskabet navn til Combust. Dermed sluttede en lang og glørværdig epoke i DSB's historie, der for alvor var begyndt allerede tilbage i begyndelsen af 1930'erne. Nationaliseringen af busruterne og statens opkøb af private selskaber havde dengang mødt modstand og kritik fra tilhængerne af det private initiativ – men uden held. Nu var pendulet imidlertid slået den anden vej, og ledetrådene var privatisering, decentralisering og liberalisering.

Hos DSB Busser valgte man ved privatiseringen i 1990'erne at føre en meget offensiv stil – det som konkurrenterne betegnede som en aggressiv tilbudspolitik. Hos selskabet ledte man licitationsarbejdet, som man selv formulerede det, efter mottoet: *“Det er sjovere at vinde end at tabe – medmindre vi taber på det, vi vinder”*. Konkurrencen på kontraktbusområdet, altså rutekørslerne, var meget hård og fortjenesten derfor ganske lille. Alligevel lykkedes det Combust fra 1997 til 1998 at hæve sin markedsandel fra 18 % til 30 %. Det medførte dog samtidig, at egenkapitalen blev ganske betydeligt indskrænket. Det var blandt andet tjenestemandsspørgsmålet, som gav incitament til den offensive budpolitik. Selskabets lønomkostninger var højere i forhold til de private operatører, men i baghovedet lurede den kendsgerning, at hvis DSB Busser/Combust tabte kørslerne, var selskabet stadig forpligtet til at beholde tjenestemændene og afholde de deraf afledte lønomkostninger. Det ville derfor være bedre med en beskedent fortjeneste, end slet ingen vundne licitationer.

Et af de steder i landet, hvor busselskabet voksede ganske betydeligt, var i hovedstadsområdet, hvor DSB Busser ellers ikke havde haft nogen kontraktkørsler. Imidlertid lykkedes det i løbet af 1996-97 at vinde flere store licitationer, som medførte en kraftig ekspansion i HT-området. Avancen var ganske lav (0,5 %), og samtidig var der tale om et helt nyt geografisk markedsområde, hvor man ikke i forvejen havde lokalkendskab eller faciliteter til rådighed. Det viste sig senere, at udbudskontoret hos DSB Busser/Combust ikke havde haft det fornødne kendskab til området overenskomster, prisniveauet for garagefaciliteter og arbejdsvilkår i HT-området, hvilket medførte en øget risiko for tab ved de vundne kørsler. Eksempelvis var udgifterne til chaufførerne blevet beregnet af lederen af Busområde Herning med hjælp fra en chauffør, der tidligere havde kørt i hovedstadsområdet. Andre udgifter sjussede man sig frem til på baggrund af nøgletal fra provinsen. Særligt de fejlkalkulerede tilbud i den københavnske omegn og hovedstaden men også andre områder af landet viste sig senere at give anledning til alvorlige problemer for selskabet.



Trafikminister Sonja Mikkelsen i selskab med kronprins Frederik ved indvielsen af Øresundsbanen (Københavns Hovedbanegård-Københavns Lufthavn Kastrup) i september 1998. Sonja Mikkelsen, der første gang kom i Folketinget i 1981, var trafikminister i årene 1998-2000. Hun blev landets første kvindelige trafikminister, og havde i årene 1990-1998 været medlem af Folketingets trafikudvalg. Sonja Mikkelsen forlod Folketinget i 2000 (Foto: Peter Thornvig/DSB).

Samtidig førte DSB Busser/Combus også en meget aktiv opkøbspolitik i forhold til mindre busvognmænd. I midten af 1990'erne opkøbtes blandt andet Swebus, Møns Omnibusser, Nordvest Bus og Skanderborg Busselskab. Kort efter opkøbet af Møns Omnibusser tabte selskabet alle dets kontraktkørsler ved en udlicitering. I det hele taget medførte udliciteringen store ændringer for busoperatørerne, da der i realiteten kun var to store operatører tilbage ved indgangen til det nye årtusinde. Det var Combus og det britisk ejede Arriva Danmark A/S, hvortil kom den mellemstore operatør, franskejede Connex Transport Danmark A/S.

På overfladen så alt i begyndelsen særdeles positivt ud med et selskab i eksplosiv vækst. Men det var en stakket frist. Mens omsætningen steg med næsten 70 %, voksede underskuddet tilsvarende. I 1995 og 1996 havde virksomheden pæne overskud på ca. 30 mio. kr. årligt, men i 1997 faldt overskuddet uventet til 7 mio. kr. for i 1998 at ende med et underskud på 140 mio. kr. Da de røde tal meldte sig på bundlinjen, stod man samtidig med den udfordring, at man ikke ventede en vækst i slutningen af 1990'erne som i årene før. Det skyldtes ikke mindst, at man ventede, at en del af Combus' kontraktkørsler – hvor man beskæftigede en

del tjenestemænd – ville blive sendt i udbud. En tjenestemand var blandt andet sikret tre års rådighedsløn, hvis den pågældendes stilling blev nedlagt. I et forsøg på at komme udfordringen med de mange tjenestemandsansatte til livs, fremsatte Combus i efteråret 1998 et tilbud om, at overgå til almindelig overenskomst og som kompensation få udbetalt et års løn i bonus. Denne bonus var efter særlig aftale med Trafikministeriet og Finansministeriet gjort skattefri. Aftalen, der var udarbejdet af Trafikministeriet, var clearet med de tjenestemandsansattes fagforening, Dansk Jernbaneforbund. Hvis de ansatte overgik til denne overenskomst, kunne man bedre og mere økonomisk lave turplanlægning og overdrage chauffører til et nyt selskab, hvis man tabte licitationen. Fik man overtalt de ansatte, ville man potentielt spare 500 mio. kr., som rådighedsforpligtigelsen i værste fald ville koste selskabet. Den foreslåede ordning ville blot koste 100 mio. kr. Ved fremsættelsen af tilbuddet gjorde Combus ikke opmærksom på selskabets elendige økonomiske situation. Da tidsfristen for tjenestemændenes stillingtagen udløb ved årsskiftet 1998-99, havde 452 af de tilbageværende tjenestemænd takket ja til den nye overenskomst. Knap 50 tjenestemænd afslog, og blev i stedet

– som det var aftalt ved dannelsen af DSB Busser A/S – tilbageført til DSB. For Combus var det stadig væsentligt, at beholde de kontraktkørsler, man i forvejen havde – i et forsøg på at balancere økonomien.

I foråret 1999 konstateredes det, at selskabets økonomiske situation imidlertid var så katastrofal, at det vurderedes, at Combus havde en negativ markedsværdi – det vil sige, at staten i givet fald skulle betale for at slippe af med selskabet. Konkursen truede. Det er blevet beskrevet hvorledes, der gik panik i Trafikministeriet efter denne konstatering, og såvel trafikminister Sonja Mikkelsen som departementschef Ole Zacchi arbejdede ihærdigt for at få Folketinget til at yde et ekstraordinært bidrag på 300 mio. kr. til Combus i forbindelse med en rekonstruktion af selskabet. Sonja Mikkelsen forklarede, at beløbet skulle skydes ind i Combus efter det såkaldte *“markedsøkonomiske investor-princip”*. Folketingets finansudvalg bevilgede det ønskede beløb. Ved bevillingen blev Combus’ kreditorer holdt på afstand – men kun for en tid. Allerede i år 2000 var den økonomiske situation igen miserabel, og i løbet af året fandt der derfor forhandlinger sted mellem Trafikministeriet og Arriva Danmark A/S om en overtagelse af Combus. Ved årsskiftet 2000-01 gik handlen igennem. Arriva Danmark A/S betalte 100 kr. for Combus, og overtog samtidig selskabets aktiver – herunder statens kapitaltilførsler. Rigsrevisionen konkluderede senere, at ministeriet ikke havde haft andre valgmuligheder. Dramaet om DSB Busser/Combus fik betydelig offentlig opmærksomhed, og forløbet blev endevendt såvel ved en advokatundersøgelse og en granskningsundersøgelse som ved Rigsrevisionens gennemgang af forløbet. Eneste vinder var Arriva Danmark A/S, der fremstod som et professionelt drevet firma, der fik en markant positiv omtale og goodwill såvel hos befolkningen som blandt politikerne.

Men hvordan kunne det gå så galt med privatiseringen af DSB Busser/Combus? Der var naturligvis flere forklaringer: en tung tjenestemandskyld, uerfarenhed ved licitationer, fejlskøn og udygtig ledelse. Ved dannelsen af DSB

Busser A/S havde man fra Trafikministeriets side ved behandlingen af lovforslaget om et aktieselskab lagt vægt på, at selskabets fremtidige ledelse og bestyrelse skulle bestå af kyndige folk med kendskab til branchen og anden forretningsmæssig ekspertise, men da de konkrete personer skulle udpeges, blev der skelet mere til de politiske interesser. Som formand for selskabet udpegedes den socialdemokratiske borgmester i Horsens, Vagn Ry Nielsen, og blandt de øvrige bestyrelsesmedlemmer fandt man det tidligere radikale folketingsmedlem Tage Dræbye og den konservative borgmester i Hørsholm Kommune, Hanne Falkenstein. I advokatundersøgelsen foretaget af advokatfirmaet Jonas Bruun Lød vurderingen: *“Det arbejde, der i granskningsperioden er blevet udført af direktion og bestyrelse, har i betydelig grad været præget af manglende dygtighed”*. Selskabets ledelse havde ikke de nødvendige kompetencer til at gennemføre en rentabel forretningsmæssig drift af virksomheden, da der i stedet blev ført en ekspansiv strategi i et vanskeligt marked, hvor man foretog ganske betydelige fejlskøn i afgivne licitationsbud.

En helt afgørende årsag til DSB Busser/Combus’ dårlige regnskabsresultater var, at selskabet blev grundlagt med et spinkelt kapitalgrundlag. Det var en kendsgerning, som Trafikministeriet havde kendskab til allerede i 1994, da man arbejdede på forslaget om privatiseringen af DSB’s busdivision. Blandt medlemmerne i den arbejdsgruppe, der var nedsat med repræsentanter fra Trafikministeriet, Finansministeriet og DSB, sad også DSB’s daværende forretningsdirektør Hans Henrik Winther, der ved et arbejds møde i august 1994 fandt, at der *“måtte rejses berettiget tvivl om selskabets overlevelsessevne på bare lidt længere sigt. Med andre ord vil der være en betydelig risiko for at selskabet går konkurs, hhv. må tilføres statskapital på et senere tidspunkt med de politiske problemer, der må følge heraf”*. Seks år senere blev DSB’s tidligere busdivision solgt efter betydelige økonomiske tab og voldsom politisk kritik. Tiden med de karakteristiske, røde DSB-busser var forbi.<sup>28)</sup>



### 2001 – Afviklingen af DSB Gods

“Så er vi klar igen”, lød det fra Boye ned i den interne radio til kollegerne, da han en meget tidlig morgenstund i begyndelsen af 1990'erne tog imod lokalgodstoget på banegården i Tinglev, hvor solen endnu ikke var stået op. Få minutter tidligere var kollegerne afgang med godstoget fra terminalen i Padborg med dagens last af vogne til de sønderjyske byer. Som så mange gange før stod Boye klar sammen med sine to kolleger for at sikre, at godsforsendelser blev bragt ud i landsdelens afkroge, men denne dag var filmfotografen

Jan Williams også med for at dokumentere arbejdet. De tre jernbanemænd Boye, Jørgen og Aage hyggede sig med at køre godsvogne til Aabenraa, Haderslev, Sønderborg, Bredebro, Tønder og Bylderup-Bov med det store MY-lokomotiv. Selvom der denne dag var flere godsvogne med i toget, så gik det dog ned af bakke. I den lille stationsby Bylderup-Bov på godsbanen mellem Tinglev og Tønder var der nu kun en enkelt foderstofforretning, som modtog enkelte godsvogne. Resten af byens virksomheder brugte ikke længere banen. I Tønder var pakhuset endog udlejet



*Godsvognene fylder godt op på godsbanegården i Fredericia en julidag i 1997 (foto: forfatteren).*



*Godstoget fra Århus til Grenaa er om formiddagen den 23. juni 1998 nået til Ryomgård. Godstoget har netop været ude på sidebanen til Pindstrup for at betjene en lokal godskunde, og er nu på vej mod sin endelige destination (foto: forfatteren).*



*Et lokomotiv fra Privatbanen Sønderjylland er nået til Ribe på vejen fra Grindsted til Tønder den 25. juni 1998. På fronten af lokomotivet ses EU's symbol og en henvisning til EF-direktivet fra 1991, der var starten på liberaliseringen på det statslige jernbaneanet (foto: forfatteren).*

til konkurrenten Danske Fragtmænd.<sup>29)</sup> Nogen større overskudsforretning var der i alt fald ikke tale om, og idyllen varede da heller ikke ved. Ved indgangen til februar 1997 meldte DSB, at den regelmæssige godsbetjening af en række stationer rundt om i hele landet fra Gedser til Thisted, herunder også blandt andet Bredebro og Tønder, ville blive indstillet. Fremover skulle der som minimum modtages ti godsvogne eller betales et tilsvarende beløb, før DSB ville udføre transporterne.<sup>30)</sup>

Udmeldingen kom ikke som nogen overraskelse for mange iagttagere, idet DSB gennem flere år havde kæmpet med at få balance i regnskabet i forhold til den underskudsgivende godstransport. I efteråret 1992 havde DSB's ledelse således bedt konsulentfirmaet McKinsey & Co. om at foretage en analyse af DSB Gods, for at man kunne få rettet op på godsdivisionen.<sup>31)</sup> Resultatet af analysen forelå et år senere, og var ikke opmuntrende læsning. I 1992 havde underskuddet i DSB Gods været på 250 mio. kr., og konsulentfirmaet pegede på, at det ville kræve omfattende ledelsesmæssige ressourcer at modernisere denne del af virksomheden. De eksisterende ledelsesformer var ikke bare

gammeldags, men også uigennemsigtige med det resultat at ledelsen var, som konsulentfirmaet beskrev det, ude af stand til at træffe daglige beslutninger af kvalitet. McKinsey & Co anbefalede derfor, at man ventede med at om-danne DSB Gods til et aktieselskab, som man ellers havde talt om, og i stedet fokuserede på at vende udviklingen. En privatisering kunne efter konsulentfirmaets vurdering tidligst ske nogle år ude i fremtiden. I mellemtiden burde DSB Gods fokusere på personale-reduktioner og driftsøkonomisk nytænkning. Med andre ord skulle økonomien prioriteres til fordel for de herskende samfundshensyn. I alt skulle der findes besparelser for 400 mio. kr., før godsdivisionen var lønsom. Dertil kom, at henimod 800 af de 2000 stillinger i DSB Gods skulle nedlægges.<sup>32)</sup> At der var politisk opbakning til strategien om at gøre DSB Gods mere effektiv og økonomisk veldrevet, blev også understreget i *DSB Rammeaftalen 1995-98*, som den socialdemokratiske ledede regering indgik sammen med V og K i 1994, og hvoraf det fremgik, at man var enige om at styrke markedsandelen for øst-vest trafikken over Storebælt og i den internationale godstrafik, men at der samtidig skulle skabes balance i regnskabet ved effektivering af den allerede igangsatte rationaliseringsindsats. Målet var i foråret 1998, at vurdere om DSB Gods skulle privatiseres.<sup>33)</sup> DSB Gods stod således over for en omfattende spare- og rationaliseringsøvelse i begyndelsen og midten af 1990'erne.

Arbejdet med at rationalisere og forenkle godsdivisionen var ikke noget, som vakte udelt begejstring alle steder. I foråret 1995 fik de 112 ansatte ved rangerterrænet og godsterminalen i Rødby Færge besked om, at deres stillinger ville blive nedlagt i forbindelse med ibrugtagningen af Storebæltsforbindelsen i 1997, fordi DSB fremover ville sende alt internationalt gods fra Østdanmark og Skandinavien via Storebælt til Tyskland.<sup>34)</sup> Samme år kunne DSB offentliggøre, at de planlagde at nedlægge en række af landets urentable godsbaner – herunder eksempelvis Løgstørbanen.<sup>35)</sup> At der – set med økonomiske øjne – var behov for en tilpasning af godsdivisionen, kunne også ses af årsregnskabet

En del DSB-lokomotiver kom i overskud blandt andet ved afviklingen de mange urentable godstog. På et sidespor i Nykøbing Falster ses i sommeren 2000 tre af de overflødige MZ-lokomotiver, der senere solgtes til videre drift i Australien (foto: forfatteren).



for 1995, der fremviste et underskud på 300 mio. kr. – næsten 100 mio. kr. større end budgetteret. Det blev derfor i slutningen af året besluttet at skære 500 stillinger i godsdivisionen. Gigantunderskuddet fik samtidig DSB's bestyrelse til i en strategiplan at godkende, at godsdivisionen fremover skulle ledes på markedsmæssige vilkår. *"Problemerne i DSB gods er så omfattende, at de tiltag, som skal til for at rette op, vil påvirke hele godsvirksomheden - alle produktområder, alle personalegrupper og bredt geografisk",* lød det fra DSB's bestyrelsesformand Børge Munk Ebbesen. DSB's godsdirektør Bruno Wigandt Hansen udtalte supplerende, at DSB betragtede kørsel mellem godsterminaler som sit kerneområde, og føjede til: *"Men kørsel derfra og ud til kunden er vi indstillet på at sende i licitation til private stikbaneoperatører eller bryde organisationen op i mindre, og mere fleksibelt indrettede, DSB-enheder. Man kunne f.eks. forestille sig, at nogle ansatte lavede et par små selskaber, hvor de var frigjort af de overenskomstforhold og arbejdsmetodikker, vi har hos DSB".* Fra 1998 ville man satse på international godstrafik uden rangering undervejs.<sup>36)</sup>

Selvom man ved fremlæggelsen af strategiplanen i december 1995 havde sat den målsætning, at der skulle være balance på bundlinjen i godsdivisionen i 1998, så måtte man allerede to måneder senere erkende, at denne målsætning var alt for ambitiøs. Nu forventedes først sorte tal efter årtusindskiftet. Derudover ville man, lød det fra Wigandt Hansen, fokusere på at sortere de urentable kunder fra: *"Vi er i øjeblikket ved at identificere de urentable kunder, som udgør en kombination af både store og små kunder. Vi vil satse på de lange transporter. I forvejen udgør de grænseoverskridende transporter 70 procent af omsætningen".*<sup>37)</sup> DSB Gods var imidlertid endt i en nedadgående spiral. I sommeren 1996 blev det meldt ud, at yderligere 200 medarbejdere skulle afskediges.<sup>38)</sup> Det skyldtes ikke mindst et ualmindeligt ringe halvårsregnskab, da godstransporterne endnu en gang havde skuffet. Halvvejs inde i året var resultaterne endnu ringere, end man havde forventet, da rådhusklokkerne ringede 1996 ind.<sup>39)</sup>

Den anstrengte økonomiske situation smittede også af på arbejdsmiljøet i organisationen, og efter presseforlydninger var forholdet internt i DSB's ledelse også særdeles anstrengt. Således kunne man i medierne læse, at DSB's administrerende direktør Henrik Hassenkam i midten af august 1996 havde udnyttet, at godsdivisionens direktør Bruno Wigandt Hansen var på ferie i USA, idet han efter at direktøren var rejst, sendte et hold økonomimedarbejdere fra hovedkvarteret i Sølvgade til godsdivisionens kontorer på Kalvebod Brygge for at sikre sig, at de tal topledelsen havde fået oplyst, også var de rigtige. Efter sigende var forholdene i direktionen præget af mistillid ikke mindst mellem de to direktører.<sup>40)</sup> Konflikten kom så vidt, at Hassenkam nogle uger senere fyrede Wigandt Hansen, men han måtte efterfølgende trække opsigelsen tilbage efter pres fra flere bestyrelsesmedlemmer og fra trafikministeren, da Hassenkam ikke havde kompetence til at afskedige godsdirektøren. Det var et bestyrelsesanliggende.<sup>41)</sup> Det var først efter en omstrukturering ved årsskiftet 1996-97, at det i februar 1997 lykkedes for Hassenkam at skille sig af med Wigandt Hansen, da han efter omstruktureringen ikke længere var en del af DSB's direktion. Afskedigelsen vakte en del presseomtale med beskyldninger mellem parterne. Dels at Bruno Wigandt Hansen ikke havde formået at drive udviklingen i godsdivisionen, og dels at Hassenkam havde ladet personlig antipati overskygge DSB's tarv ved at obstruere effektiviseringsarbejdet i godsdivisionen.<sup>42)</sup>

Netop efteråret 1996 blev højspændt for DSB's vedkommende. Ikke bare havde man interne samarbejdsproblemer og store økonomiske vanskeligheder, men disse blev også endevendt i fuld offentlighed. Der var tilmed markante underskud på såvel persontransporten som godstrafikken. I et lækket fortroligt notat til bestyrelsen påpegede Henrik Hassenkam i september 1996, at godsdivisionen var på katastrofekurs, og at en opretholdelse af godstransporterne ville kræve et tilskud fra staten på yderligere knap to mia. kr. Derudover skulle der stadig ske en tilpasning af forretningen ved nedlæggelse af stillinger og fokusering på ren-



table transporter. Det ville i princippet sige transittrafikken gennem landet og kørslen med forsendelser for Post Danmark. Hvis ikke DSB fik et yderligere tilskud, ville gods-transport på jernbanen blive lukket ned og de sidste rester solgt til udenlandske interessenter. Det blev slået fast, at strategien for genopretningen af DSB Gods, som man havde arbejdet med i løbet af 1990'erne, var kuldsejlet.<sup>43)</sup> Krisen var endog så dyb, at et anonymt medlem af DSB's direktion i medierne udtalte, at flere bestyrelsesmedlemmer arbejdede på at få afsat Henrik Hassenkam som administrerende direktør ved et forestående bestyrelsesmøde.<sup>44)</sup> Så langt nåede det dog aldrig, heller ikke selvom flere folketingsmedlemmer også var kritiske overfor DSB's ønske om yderligere statstilskud. I stedet valgte trafikminister Jan Trøjborg efter et møde med DSB's administrerende direktør og bestyrelsesformand, at sætte sig for bordenden for at skaffe supplerende statslige tilskud til DSB og få lagt en redningsplan for virksomheden.<sup>45)</sup> Resultatet af de politiske forhandlinger blev præsenteret den 24. oktober 1996, hvor man fra Folketingets partier støttede op om DSB's plan om effektiviseringen af DSB Gods. Der skulle satses på transport af store mængder gods over længere afstande, mens stykgodsdelen med mindre forsendelser – herunder DSB's egen lastbiltransporter – skulle afhændes eller nedlægges. Underskudsgivende godskunder skulle sorteres fra og al lastbiltransport udliciteres gældende fra den 1. februar 1997.<sup>46)</sup>

Hidtil havde DSB haft monopol på godstrafikken på de statslige skinner i Danmark, men som led i den politiske aftale fra oktober 1996 åbnedes det danske jernbanenet formelt for fri konkurrence for godstrafikken den 1. januar 1997.<sup>47)</sup> Allerede i begyndelsen af det nye år forlød det, at DSB havde mistet en ganske betydelig godskunde til en konkurrent. Det var rederiet A.P. Møller-Mærsk, der fra sin containerfabrik i Tinglev hver uge transporterede nye containere til udskibning fra havnen i Århus. På ugebasis drejede det sig om seks tog med henimod 100 containere i hvert tog. Konkurrenten til DSB Gods var den nordsjællandske privatbane Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane,

som havde budt ind på transporterne.<sup>48)</sup> Sagen strandede imidlertid på Trafikministeriets bord, da der rejstes tvivl om, hvorvidt der var risiko for sammenblanding af offentlige midler hos privatbanen og banens kommercielle aktiviteter. Dertil kom, at lovgrundlaget for Banestyrelsens bedømmelse af de nye operatørers ønsker om licenser til godstransporter endnu ikke var på plads. Det skete først ved vedtagelsen af Lov om jernbanevirksomhed m.v. i 1998.<sup>49)</sup> Selvom der gik et par år, før containertogene på den østjyske længdebane blev overtaget af en privat godsoperatør, så var det dog netop i det sønderjyske, at konkurrencen med DSB Gods for alvor blev taget op.<sup>50)</sup> I Tønder var lokale politikere og erhvervsfolk i midten af 1990'erne utilfredse med den forringede godsbetjening af byen, og de gik derfor sammen om at oprette den første private godsoperatør med handelskolelæreren Robin Roost som direktør. Derved opstod i foråret 1997 selskabet Privatbanen Sønderjylland, der i første omgang sammen med det private tyske jernbaneselskab Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG) fra grænsebyen Niebüll, skulle sørge for lokale godstransporter på jernbanen. Da den nye danske godsoperatør blev præsenteret for offentligheden og pressen på banegården i Tønder den 5. april 1997, havde selskabet dog hverken en licens til kørsel på de danske jernbaner – det havde det tyske selskab derimod – eller egne lokomotiver til at trække togene. Hen over sommeren 1997 blev der kun kørt ganske få godstog fra Niebüll til Tønder med lokomotiver fra Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG, og først den 25. september 1997 fik Privatbanen Sønderjylland sit eget sikkerhedscertifikat, som gjorde, at selskabet kunne køre på udvalgte banestrækninger i Syd- og Sønderjylland. Samtidig var det lykkedes at købe seks ældre MY-lokomotiver fra DSB Materiel, om end forhandlingerne var særdeles vanskelige. Det var således først i slutningen af 1997 og for alvor i løbet af 1998, at Privatbanen Sønderjylland fik udvidet sine aktiviteter med blandt andet kørsel af tankvogne til Danisco Ingredients i Grindsted, stålrør til Løgstør Rør i Løgstør og landbrugsmaskiner til eksport fra Sønderborg. Hos Privatbanen Sønderjyl-



To af Frederiksværkbanens lokomotiver trækker afsted med en række godsvogne fra Stålvalseværket i Frederiksværk mod Københavnsområdet, hvor vognene skulle fordeles til andre destinationer (foto: René Strandbygaard, 1994).

land fandt man dog, at der blev lagt en lang række hindringer i vejen for det nye selskab. Banestyrelsen havde afbrudt strømmen til de automatiske signalanlæg ved overkørslerne på den 80 km lange godsbane mellem Viborg og Løgstør, så toget kun måtte passere banen ved ganske lav hastighed. I stedet for at tage et døgn tog transporterne til og fra Løgstør tre døgn. Ligeledes blev banen mellem Tønder og Bylderup-Bov pludselig afspærret af Banestyrelsen på grund af sporets tilstand – efter sigende i en periode for fem år. Efter medieomtale og trusler om sagsanlæg blev overkørselsanlæggene på Løgstørbanen tændt og godsbanen ved Tønder istandsat. Privatbanen Sønderjyllands bestyrelsesformand, Ulf von Huth Smith, opsummerede i foråret 1998 de udfordringer, som selskabet havde mødt hos DSB, Banestyrelsen og Trafikministeriet, hvor man flere steder følte, at man blev modarbejdet og chikaneret, og sagsbehandlingen blev trukket i langdrag: *“Nogle kan se nødvendigheden af at kommercialisere. Andre har haft så svært ved det, at de modarbejder. Og det har været umuligt at identificere de forskellige grupperinger og finde ud af, hvem der arbejder med og mod, og hvem der bare er træge eller inkompetente”*. Selvom selskabet i løbet af årene fik oparbejdet aftaler om flere godstransporter, løb den private operatør kort efter

årtusindskiftet ind i et voldsomt stormvejr på grund af en kuldsejlet kontrakt med det internationale firma Intercontainer om transittransporter mellem Padborg og Malmø efter åbningen af Øresundsforbindelsen i juli 2000.<sup>51)</sup> Selvom selskabet efterfølgende blev rekonstrueret, måtte de kaste håndklædet i ringen i marts 2001, da selskabet blev erklæret konkurs. En del af selskabets aktiver og aktiviteter blev overtaget af en ny operatør. Selvom der kun er opstået få nye godsoperatører i Danmark, og antallet af udenlandske aktører på de danske skinner fortsat er begrænset, så banede Privatbanen Sønderjylland imidlertid vejen for liberaliseringen af godstransporten på de danske jernbaner.

Alt imens Privatbanen Sønderjylland forsøgte at etablere sig og stable en forretning på benene, så kæmpede DSB Gods fortsat med flere udfordringer i slutningen af 1990'erne. En af dem var den eksterne konkurrence. *“Man skal være klar over, at de private kun vil gå ind og skumme fløden på de gode strækninger. De vil aldrig byde på de mindre givtige ruter. Derfor kan vi komme til at stå i den situation, at DSB gods kommer til at sidde tilbage med en hel række dårlige ruter, når de private for alvor holder deres indtog på markedet, og at det selvfølgelig vil kunne mærkes på økonomien”*, udtalte Henrik Hassenkam i foråret 1997,



Ved årtusindskiftet forsvandt et karakteristisk element på vejene, da DSB afviklede lastbiltransporterne (foto: René Strandbygaard, 2000).

og pegede samtidig på, at DSB i fremtiden også ville se udover landets grænser: "Helt overordnet er betingelserne for godstrafik i Danmark på togvogne ikke optimale. Heller ikke selv om vi får en Storebæltsbro. Vi mangler simpelthen de afstande, som man har i Tyskland og de tunge transporter som svenskerne har. Derfor er det en god mulighed at komme ned i Tyskland og op i Sverige så vi får mere afstand og tyngde i vores transporter. Men det er en svær teknisk proces, og så kan det tunge apparat give problemer i den hårde konkurrence".<sup>52)</sup> En ting faldt dog på plads i sommeren 1997. Udover at Hassenkam ansatte den tidligere Nilfisk-direktør, Keld Sengeløv, som kommerciel direktør og viceadministrerende direktør, blev den tidligere chef for DSB Busser og rejsebureau, Hans Henrik Winther, ansat som ny direktør for DSB Gods.<sup>53)</sup>

Blandt de opgaver, som den nye godsdirektør skulle håndtere, var den fremtidige strategi for DSB Gods, som i løbet af sommeren og efteråret 1997 tog form. I praksis skulle DSB Gods nu omdannes til en slags feeder-selskab, der skulle transportere gods til de store europæiske gods-selskaber. Det ville i første omgang være den internationale transittrafik gennem landet, og man ventede sig meget af den nye Øresundsbro, som ville åbne i år 2000. Udover at man planlagde en nedlæggelse af Godsbanegården i København for i stedet at satse på Malmø, satte DSB stor lid til de 13 tostrøms-godstogslokomotiver, man havde bestilt hos den tyske lokomotivproducent Siemens AG. Lokomotiverne ville, når Øresundsforbindelsen blev taget i brug, betyde en mærkbar konkurrencefordel, idet de kunne køre på de forskellige strømsystemer på de elektrificerede strækninger i såvel Sverige, Danmark som Tyskland. Man sparede således tidskrævende rangeringer med godstogene og udskiftning af lokomotiver undervejs.<sup>54)</sup> De grænseoverskridende ellokomotiver var en nyskabelse i Europa, og de nye såkaldte EG-lokomotiver blandt de første, som uhindret af nationale tekniske installationer kunne køre over landegrænserne.<sup>55)</sup>

Samtidig indledte DSB en dialog med de statslige jernbaneselskaber i Sverige og Norge om dannelsen af et fællesnordisk godsselskab i form af Nordic Rail International efter SAS-modellen, som kendtes fra den nordiske luftfartsindustri, men projektet strandede i slutningen af 1998, da svenskerne meddelte, at de ikke så muligheder i en fremtidig fusion. Efter sammenbruddet i forhandlingerne vendte DSB i stedet blikket mod syd, hvor de statslige tyske jernbaner Deutsche Bahn Group AG og det tilsvarende hollandske selskab NS Groep NV, lå i forhandlinger om dannelsen af et fælles godstransportselskab. Disse forhandlinger munde i begyndelsen af 1999 ud i dannelsen af selskabet Railion. Et møde i marts 1999 mellem DSB og Deutsche Bahn Group AG viste, at en fusion eller alternativt en stærkt forpligtende alliance var en mulighed, men også at DSB først skulle håndtere spørgsmålet om de mange tjenestemænd i DSB Gods, og at det formentlig ville være en fordel at frasælge stykgodsdivisionen, som ikke ville passe ind i det nye selskab Railion. Sidstnævnte problemstilling blev håndteret, da stykgodset blev frasolgt til Danske Fragtmænd a.m.b.a. og DF Logistik A/S den 16. maj 2000 gældende fra den 1. august samme år. Den 15. december 2000 fremlagdes for DSB's bestyrelse resultatet af forhandlingerne med Deutsche Bahn Group AG om salget af den resterende del af DSB Gods. Det var således aftalt, at DSB Vognladning (som den resterende del af DSB Gods betegnede) pr. 1. januar 2001 skulle omdannes til aktieselskabet Railion Denmark A/S, og at aktierne samme dag skulle sælges til Railion GmbH. Samtidig skulle DSB købe 2 % af aktiekapitalen i Railion GmbH af Deutsche Bahn AG. Dermed ville DSB være fuldstændig ude af gods-transporten på jernbaner i Danmark – bortset fra en ganske ubetydelig aktieportefølje. Som en del af aftalen indgik, at tjenestemændene bevarede deres ansættelse i DSB, men udlåntes til Railion Denmark A/S. Aftalen faldt endelig på plads ved det tyske trafikministeriums godkendelse af aftalen den 1. august 2001.<sup>56)</sup> Den nye administrerende direktør for Railion Denmark A/S blev Hans Henrik Winther.<sup>57)</sup>



### 2001 - Banestyrelsen flytter hjemmefra

Der var travlhed på gangene og i kontorerne i den gamle kasernebygning i Sølvgade i København ved påsketid 2001. Siden 1928 havde DSB's hovedsæde været samlet i Nicolas-Henri Jardins bygningskompleks fra 1700-tallet i det centrale København, men nu var der opbrud. Papkasser blev samlet, flyttekasser fyldt og overflødige genstande kasseret. Det var den gamle etats infrastrukturdivision DSB bane, der var i fuld gang med at samle kontorinventar, journalsager og personalets personlige ejendele for at pakke dem ned og transportere dem nogle få kilometer mod nord til

den gamle Nordisk Fjer-bygning tæt ved Østerport Station. I Banehuset, som den gamle fabriksbygning nu var navngivet, skulle Banestyrelsen flytte ind. Godt nok var Banestyrelsen opstået ud af det gamle DSB bane ved en politisk aftale nogle år tidligere, men flytningen til Banehuset var den endelige, fysiske adskillelse af infrastrukturens ledelse fra DSB's administrationslokaler. En beslutning som var truffet tilbage i 1996. DSB og Banestyrelsen havde ikke længere samme adresse.

Blandt de mange delelementer i den politiske aftale på jernbaneområdet som den socialdemokratisk ledede rege-



*Et MK-rangerlokomotiv passerer over Kalkbrænderihavngade undervejs mod Københavns Frihavn i december 1999. I baggrunden ses et stillads ved Nordisk Fjers gamle bygning, der er under istandsættelse og transformation til Banehuset (foto: forfatteren).*

*Kustpilens tog kørte i Danmark mellem Københavns Hovedbanegård og færgeren i Helsingør, hvor man anvendte danskbyggede IC3-tog. En del af disse togsæt blev siden købt af DSB og fordansket til IC3-tog. Københavns Hovedbanegård den 31. august 2003 ved DSB's overtagelse af Kustpilen-togsættene (foto: forfatteren).*



ring indgik sammen med V og K den 24. oktober 1996, var også opsplitningen af DSB i dels et infrastrukturselskab under navnet Banestyrelsen og dels et operatørselskab under det fortsatte navn DSB. Banestyrelsen ville blive dannet som et statsejet selskab allerede fra den 1. januar 1997.<sup>58)</sup> DSB havde gennem 1990'erne gennemgået en omfattende transformation og decentralisering, men udskillelsen af baneinfrastrukturområdet var den mest indgribende ændring i hele DSB's organisation og ikke mindst interne selvforståelse.

Dannelsen af Banestyrelsen kom ikke ud af den blå luft, selvom det i offentligheden ved præsentationen umiddelbart kunne opfattes som et hurtigt resultat af de politiske drøftelser hen over forhandlingsbordet i en periode i efteråret 1996, da tilliden til DSB lå på et meget lille sted. Ikke mindst på grund af udsigten til et gigantisk underskud. For dels var grundlæggelsen af Banestyrelsen til dels de indirekte konsekvenser af EF-jernbanedirektivet fra 1991 om i det mindste en regnskabsmæssig adskillelse af forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen og togtrafikken i selvstændige økonomiske enheder, og dels var man inspireret af, hvordan man i nabolandene havde håndteret den organisatoriske opsplitning af de nationale jernbaneselskaber. Det lod trafikminister Jan Trøjborg da også tydeligt forstå, da han i efteråret 1996 kommenterede Jernbaneforeningens udsagn om, at det var dem, der overfor ministeren havde foreslået opdelingen af DSB i et operatørselskab og et infrastrukturselskab: *"Det er nyt for mig, at det skulle være Jernbaneforeningens ide. Dels er der ikke nogen, der har patent på ideer, dels er det ikke nogen ny idé, for den er kendt fra Sverige, hvor den er blevet gennemført med succes. Men jeg vil da gerne sige, at jeg er utrolig glad for ideen, og at jeg er glad for at få opbakning til den".*<sup>59)</sup> Selvom en adskillelse mellem togdrift og infrastruktur var ventet, så var den valgte model, som blev fastslået i den politiske aftale i oktober 1996, ikke givet på forhånd. Siden underskrivelsen af jernbanedirektivet havde DSB bane således arbejdet målrettet mod at gøre enheden mere forretningsorienteret ved en professionalisering af kundeforholdene såvel til DSB-enhe-

derne DSB passager og DSB gods, men også med eksterne aktører som privatbanerne og det svenske selskab Kustpilen, der kørte internationale passagertog mellem København og Sverige via Helsingør-Helsingborg-overfarten. Det skete blandt andet ved indgåelsen af trafikkontrakter med operatørerne. Men da man internt i DSB i slutningen af august 1996 arbejdede med et omfattende notat til virksomhedens bestyrelse om *"muligheder for mere fundamentale ændringer i DSB banes produktion og metoder"*, var en komplet udskillelse af DSB bane ikke på tapetet. Derimod fokuserede man på muligheden for bl.a. udlicitering af projekterings- og banevedligeholdelsesopgaver til eksterne aktører.<sup>60)</sup> Man vurderede i DSB, at man tilmed levede op til anbefalingerne i EF's nyligt udgivne hvidbog, der supplerede jernbanedirektivet fra 1991, om en strategisk revitalisering af fællesskabets jernbaner.<sup>61)</sup> Tilsyneladende var det først ved et møde mellem trafikminister Jan Trøjborg, trafikministeriets departementschef Ole Zacchi samt dele af DSB's bestyrelse og administrerende direktør Henrik Hassenkam om eftermiddagen den 9. september 1996, at DSB fik besked om, at der mellem ministeriet og DSB skulle igangsættes *"drøftelse af DSB's fremtidige overordnede struktur indenfor rammerne af en opdeling af det nuværende DSB i to dele. En infrastrukturdel og en operatørdel"*. Det tilføjedes endvidere, at *"udover at bidrage til den fortsatte effektivisering har opdelingen til formål at skabe grundlag for finansiering af et forhøjet investeringsniveau dels i infrastrukturen og dels i rullende materiel"*. For infrastrukturdelens vedkommende var man i Trafikministeriet inspireret af den såkaldte *"Vejdirektorsmodel"*, hvor udførelse af anlægs- og vedligeholdelsesopgaver skete i konkurrence med eksterne aktører.<sup>62)</sup>

I realiteten var den politiske aftale i oktober 1996 et supplement til den DSB-rammeaftale, som de selskabsparter havde indgået knapt to år tidligere. Ved præsentationen af aftalen blev det i efteråret 1996 slået fast, at *"jernbanerne må effektiviseres, hvis banetransport i fremtiden skal være en levedygtig transportform"* og det understregedes, at *"effektive jernbaner har en vigtig rolle at spille som en del*

*En af Banestyrelsens nye mandskabsvogne på et sidespor i Taastrup den 13. september 2003 (foto: forfatteren).*



af en miljømæssig bæredygtig dansk transportstruktur". Et af kardinalpunkterne i aftalen var som nævnt en organisatorisk udskillelse af baneinfrastrukturuområdet fra DSB gældende fra den 1. januar 1997. Banestyrelsen skulle være ejer af jernbaneinfrastrukturen og forvalte den, mens DSB udelukkende skulle være operatør, der sørgede for at køre tog. I forbindelse med oprettelsen af Banestyrelsen blev det samtidig slået fast, at en væsentlig del af opgaverne med vedligeholdelse og anlæg af infrastrukturen skulle i licitation – en opgave som ellers var blevet klaret internt i DSB.<sup>63)</sup> Den 1. januar 1997 opstod således Banestyrelsen (fra 2004 Banedanmark) med den hidtidige direktør for DSB bane Erik Elsborg, som ny direktør.

Som ved enhver anden skilsmisse skulle boet også i dette tilfælde gøres op og de forskellige aktiver fordeles mellem DSB og Banestyrelsen. Bodelingen var kompliceret og gik langt ned i detaljerne. Sporene var indlysende nok Banestyrelsens ejendom, og lige så naturligt overgik remiseanlæg og værkstedsspor til DSB. Men derfra blev det mere kompliceret. Derfor var DSB og den kommende Banestyrelsen i november 1996 blevet enige om at bede om Trafikministeriets vurdering af hvilken organisation der skulle have ejeransvaret for stationsbygningerne og godsterminalerne. Afgørelsen blev, at begge dele skulle tilfalde DSB. I den kommende tid måtte ministeriet flere gange præcisere, hvordan man herfra så opsplitningen af det statslige jernbanenet med et resultat, der hverken tilfredsstillede Banestyrelsen eller DSB. Resultatet af den komplicerede opdeling blev blandt andet, at selve perronerne og belægningen på perronerne tilfaldt Banestyrelsen, dog med den undtagelse at visse afmærkninger på perronerne i form af angivelse af perronafsnit eller dørafmærkning for særlige tog var DSB's ejendom. Sikkerhedsstriberne langs perronkanten forblev dog Banestyrelsens ejendom. Venteskurene på perronerne tilfaldt ligeledes DSB. Derimod var lygtepælene på perronen Banestyrelsens ejendom, mens stationsskiltet, som var monteret på lygtepælen, tilfaldt DSB. Mønttelefonen, handicapliften, billetautomaten, klippekortauto-

maten samt reklame- og informationsstandere tilhørte DSB. Trappen ned til perrontunnelen og selve tunnelen var Banestyrelsens ejendom, mens perrontaget der gav de rejsende ly mod regnvand eller solens varmende stråler, forblev DSB's ejendom. Nemt var det ikke, og samtidig skulle store, tidligere aktive jernbanearealer gennemgås, for at se om de kunne overgå til DSB's ejendom med henblik på senere frasalgs for øje. Det gjaldt blandt andet de tidligere store godsarealer ved Københavns Godsbanegård, ved Nørrebro Station samt i Århus og Aalborg. Allerede inden bodelingen var man i DSB i december 1996 gået i gang med at lokalisere salgbare arealer, men afviste den snart selvstændige DSB banes ønske om at indgå i dette arbejde.<sup>64)</sup>

Opsplitningen i en operatørdel i form af DSB og en infrastrukturejer i form af Banestyrelsen gav i de første år også anledning til visse kompetencestridigheder, som blandt andet kan følges i Banestyrelsens direktionsreferater. Her var man af den opfattelse, at DSB i visse tilfælde gik ind på styrelsens enemærker og blandede sig i forhold, som efter styrelsens opfattelse ikke tilkom DSB. Således noteredes eksempelvis ved direktionmødet i Banestyrelsen den 24. september 1997, at "DSB har [en] urealistisk opfattelse af deres indflydelse på planlægning/nyanlæg i infrastrukturen". Blandt andet var det Banestyrelsens opfattelse, at DSB ønskede indblik i økonomien for konkrete infrastrukturprojekter for at vurdere, hvor realistiske projekterne var efter DSB's opfattelse. "Hverken DSB eller andre operatører får adgang til Banes data", noteredes det i mødereferatet.<sup>65)</sup> I det hele taget var det vigtigt for Banestyrelsen at vise, at man som ny organisation kunne stå på egne ben, og i et internt direktionsoplæg om vigtigheden af den nye jernbaneplan, der skulle formulere styrelsens sektorrolle som var at "sikre et velfungerende samspil mellem samfundet, operatørerne og infrastrukturen samt at fremkomme med forslag til de strategiske udviklingsmål", var det "centralt netop nu at vise, at Banestyrelsen magter en sådan opgave, og er i stand til at fremstille et sammenhængende helheds-syn på jernbanetrafikken".<sup>66)</sup>





*Det tog lang tid før forandringer slog igennem. Endnu i 2013 kunne man i Padborg ved nationale mærkedage finde et ældre DSB-splitflag hejst på stationens flagstang, hvis design var adskillige designprogrammer for gammelt (foto: forfatteren).*

Allerede i efteråret 1996 var DSB's bestyrelse fremkommet med kommentarer til EF-hvidbogen om de europæiske jernbaners tilstand, og havde i den forbindelse pointeret "behovet for infrastrukturens udbygning. Det er ikke nemt for operatørerne - nye som gamle - at udvikle konkurrencedygtige produkter på en infrastruktur, der basalt set stammer fra forrige århundrede eller begyndelsen af dette".<sup>67)</sup> I bestyrelsen fandt man, at det begyndte at haste med "at få de europæiske jernbaner revitaliseret. "Fremtidens transportmiddel" står i fare for at blive fortid inden fremtiden er begyndt", lød det skæbnsvangre budskab.<sup>68)</sup> I Banestyrelsens udkast til en jernbaneplan i 1997 fulgtes der op på disse tanker: "Trods almen velvilje og økonomiske tilskud har jernbanetrafikken i de sidste mange år tabt markedsandele. Årsagen må findes i, at jernbanetrafikken ikke leverer et konkurrencedygtigt produkt på et transportmarked, hvor transporttid, kvalitet og priser til stadighed udvikler sig i positiv retning. På det samlede transportmarked indtager togtrafikken kun en marginal position". I udkastet til jernbaneplanen forholdt man sig ikke til vedligeholdelse af det eksisterende jernbaneanet, men havde udelukkende fokus på samfundskontrakten, altså at Banestyrelsen skulle stille jernbaneanettet til rådighed for operatørerne, og at der skulle ske besparelser i styrelsens arbejde.<sup>69)</sup>

Netop ønsket om en revitalisering af jernbanerne var også målet, da Trafikministeriet i foråret 1997 kunne præsentere resultatet af Baneplanudvalgets arbejde med at opstille en overordnet plan for det danske hovedjernbaneanet. Baneplanudvalget var nedsat af ministeriet i slutningen af 1994, og skulle blandt andet undersøge mulighederne for højhastighedstog med en fart på op til 300 km/t i Danmark. I Sverige arbejdede man netop i disse år med konkrete planer om etablering af et netværk af højhastighedstog, og man var tydeligt inspireret af de svenske planer. Udvalget skulle dog også fremlægge en samlet langsigtet plan for udbygning og forbedring af det danske hovedbaneanet. I udvalget sad medarbejdere fra ministeriet, DSB og Banestyrelsen. Et af formålene var at undersøge mulighe-

derne for en optimering af rejsetiderne mellem landsdelene, og selvom udvalget fandt egentlige højhastighedstog urealistiske i Danmark, så pegede det på en række muligheder for optimering. Blandt andet udretning af flere kurvede jernbanestrækninger, hvor banerne slyngede sig gennem landskabet forbi tidligere stationsbyer. "Kurver på jernbaneanettet forhindrer togene i at udnytte deres maksimale ydeevne. Selv om jernbanen har forsøgt at følge med tidens krav om fart og komfort - fra lyntoget blev sat i drift i 1935 til nutidens IC3-tog - er gennemsnitsfarten mellem København og Århus over en 60-årig periode kun øget med 15 km/t: Fra 97 km/t til 112 km/t. Med Storebæltsforbindelsen øges den effektive hastighed til 122 km/t for hovedparten af lyntogene, dog vil enkelte lyntog morgen og eftermiddag køre turen med en gennemsnitsfart på 132 km/t. Det er stadig langt fra udviklingen i vore nabolande, hvor gennemsnits-hastigheden på hovedstrækningerne ligger betydeligt højere", lød det i rapporten, der var ledsaget af en graf, der viste, at hastigheden på de danske jernbaner lå på niveau med de polske jernbaner - og samtidig langt fra lande som Danmark ellers yndede at sammenligne sig med. Samtidig lå Danmark på en solid bundplacering på en graf, der blandt en række oplistede lande viste, hvor stor en del af jernbanerne, der var forsynet med køreledninger til eldrevne tog. Man vurderede, at der var et stort kundepotentiale ved en opgradering af baneanettet med etablering af hurtig og komfortabel transport på hovedbaneanettet, ligesom opgraderingen ville medføre miljømæssige gevinster ved lavere belastning fra vejtrafikken. Baneplanudvalget anbefalede derfor, at flere kurvede jernbanestrækninger blandt andet i Østjylland blev erstattet af mere direkte forbindelser mellem de store byer, at der anlagdes en jernbaneforbindelse over Vejle Fjord, så den tidskrævende tur langs fjorden ind til Vejle blev elimineret, ligesom der etableredes en direkte jernbaneforbindelse over Vestfyn til aflastning af den eksisterende ældre hovedbane, der gik i en stor bue uden om de fynske højdedrag. I forbindelse med en eventuel Femern Bælt-forbindelse anbefalede en opgra-

*Ejerskabet til infrastrukturen blev delt op ved dannelsen af Banestyrelsen. Ude på strækningerne var opdelingen lige til. Infrastrukturen tilhørte Banestyrelsen, mens toget var fra DSB. Et Intercitytog undervejs mod København ved Dyndet mellem Ringsted og Borup den 28. oktober 2001 (foto: forfatteren).*



dering af banen mellem Ringsted og Rødby Færges. Dertil kom den planlagte elektrificering af jernbanestrækningerne, og udbygning af de dele af den sønderjyske længdebane nord for Padborg, der endnu kun var enkeltsporet. Man vurderede, at rejsetiderne i flere tilfælde kunne reduceres med henimod 30 %. Den største flaskehals i hovedbanenettet var dog den 64 kilometer lange strækning mellem København og Ringsted. Den eksisterende kapacitet på strækningen var tæt ved at være udnyttet, og kombinationen af hurtigkørende lyntog, langsomme godstog og regionaltoget med standsning ved flere mellemstationer, var ikke optimal. Selvom der allerede i 1980'erne var etableret fire spor på delstrækningen Høje Taastrup-Roskilde, så var strækningen sårbar overfor driftsforstyrrelser, der samtidig forplantede sig ud til andre dele af banenettet. Baneplanudvalget havde derfor undersøgt to muligheder for en afhjælpning af problemet – enten en udvidelse af den eksisterende strækning eller en nybygning af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted uden dog at tage stilling til hvilken en af løsningerne, som var den bedste.<sup>70)</sup>

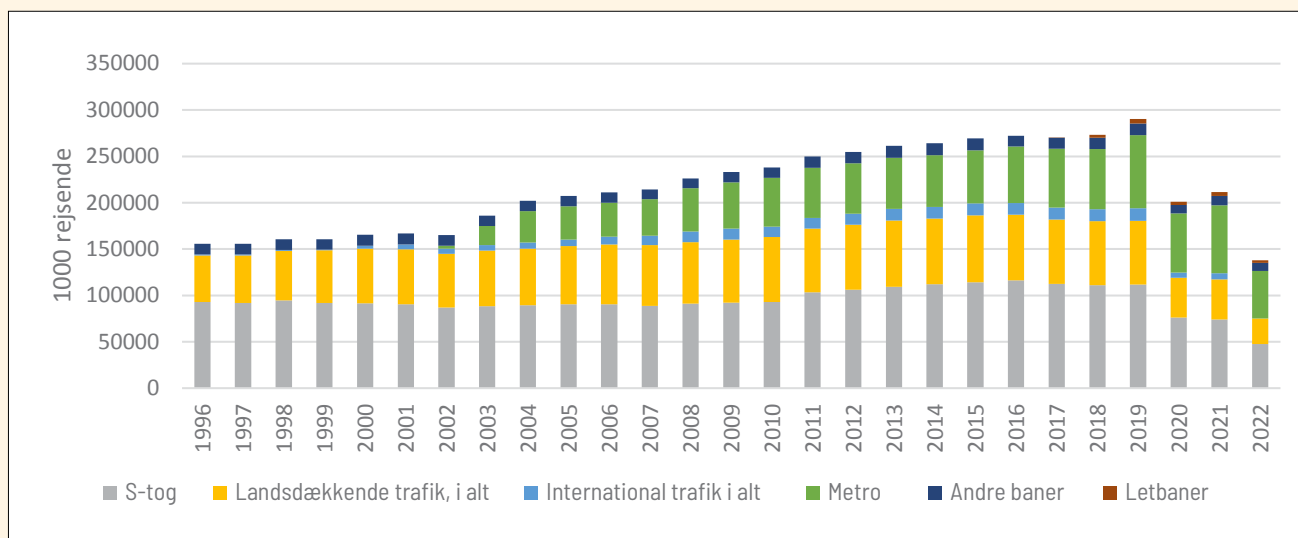
Der var ingen tvivl om, at Baneplanudvalget havde sat fingeren på jernbanens akilleshæl ved at pege på jernbanen mellem København og Ringsted som den største flaskehals på jernbanenettet i Danmark, og påpeget at problemet ikke ville blive mindre med åbningen af Storebæltsforbindelsen og etableringen af en eventuel forbindelse over Femern Bælt. Derfor var der allerede ved fremlæggelsen af Baneplanudvalgets rapport fuld gang i arbejdet med at projektere en kapacitetsudvidelse. I maj 1997 besluttede Folketinget at igangsætte en undersøgelse af mulighederne for en udvidelse af jernbanen. Arbejdet var en af Banestyrelsens første store enkeltopgaver efter bodelingen, og endte med tre mulige løsningsforslag. En udbygningsløsning som forløb langs det eksisterende jernbanespor, en nybygningsløsning med en helt ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge samt en kombinationsløsning, der fulgte den eksisterende jernbane fra København til Høje Taastrup og herfra drejede ned mod

Køge til Ringsted. Det var et omfattende arbejde, som præsenteredes for offentligheden og politikerne i 1998. Det skete blandt andet gennem 46.000 såkaldte baneaviser til offentligheden, linjeføringsrapporter, tekniske fagnotater og ved præsentationen af planerne ved 20 borgermøder i de berørte områder. Under de to offentlige høringsperioder var der etableret en døgnåben servicetelefon, som omkring 2.000 borgere benyttede sig af. Omkring 50 ingeniører fra Banestyrelsen var involveret i arbejdet, hvortil kom flere eksterne konsulentfirmaer. Det er hævdet, at aldrig før havde grundlaget for beslutningen af en ny jernbane været så grundigt undersøgt, kortlagt og beskrevet. Alene planlægningsarbejdet rundede de 150 mio. kr.

Mens Banestyrelsen var mest stemt for nybygningsløsningen, fandt den nye socialdemokratiske trafikminister Sonja Mikkelsen, der var tiltrådt i foråret 1998, det økonomisk mest realistisk at vælge kombinationsløsningen. Såvel i Banestyrelsen som i ministeriet var man af den opfattelse, at vedtagelsen af en kapacitetsudvidelse ville blive en formssag. Sådan skulle det dog ikke gå. Den nye jernbane ville gå tværs gennem den socialdemokratiske bastion på den københavnske vestegn med de støj- og ekspropriationsmæssige udfordringer, det ville give. Det, som ministeren opfattede som en ekspeditionssag – nemlig at orientere regeringspartierne lokale folketingsmedlemmer dagen inden den offentlige præsentation – viste sig at sætte en gevaldig kæp i hjulet på ministerens projekt. Blandt trafikministeriets embedsmænd og hos ministeren havde man den fejlagtige opfattelse, at der ikke ville blive problemer med de lokale socialdemokratiske folketingsmedlemmer, der blandt andet talte den senere trafikminister Jakob Buksti, hvorfor de ikke tidligere var blevet inddraget i beslutningen. Den interne strid endte i et offentligt drama for rullende tv-kameraer. Da ministeren den 3. marts 1999 kunne offentliggøre sin beslutning, var det officielt udbygningsløsningen, som var valgt. Selvom man arbejdede videre med projektet, var kapacitetsudvidelsen København-Ringsted i realiteten lagt i mølposen for en tid.<sup>71)</sup>

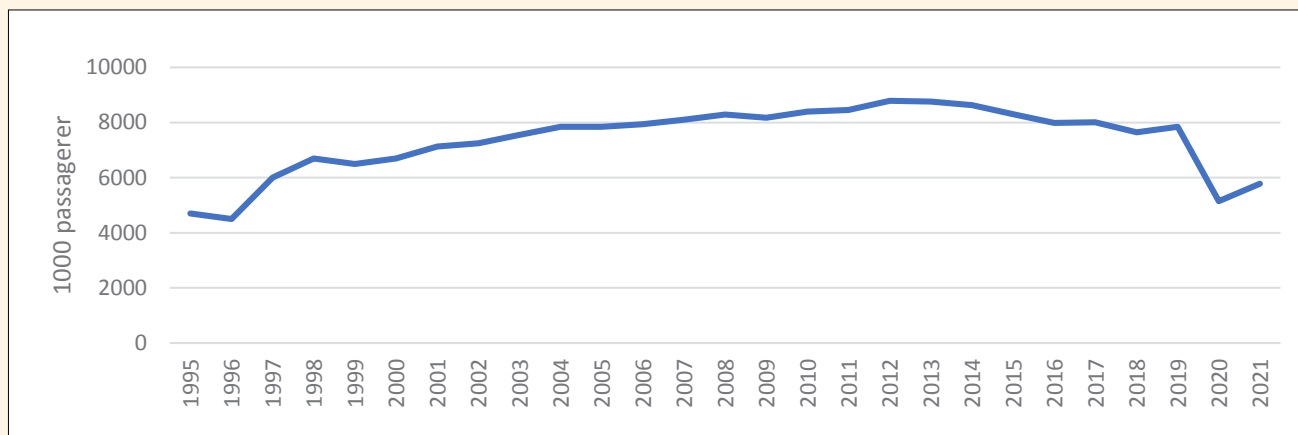
## JERNBANETRAFIK – PASSAGERER OG GODS

### Passagertrafik med tog 1996-2022



Antallet af rejsende på skinner var overordnet set i vækst fra årtusindskiftet indtil corona-epidemien medførte et markant fald. S-togtrafikken var svagt faldende frem mod årtusindskiftet, hvorefter det var nogenlunde stabilt – og svagt voksende frem til 2010, da en ny vækst fandt sted frem mod 2016. Den landsdækkende trafik var derimod i svag vækst i det meste af perioden med en lille afmatning fra 2015. Den internationale trafik voksede fra 1999 frem mod 2007, hvorefter det stabiliserede sig. Den mest markante vækst, som også var betydende for den samlede vækst i antallet af rejsende, var forårsaget af etableringen af den københavnske metro i 2001. Letbaner bidrog fra 2017 (Kilde: Statistikbanken).

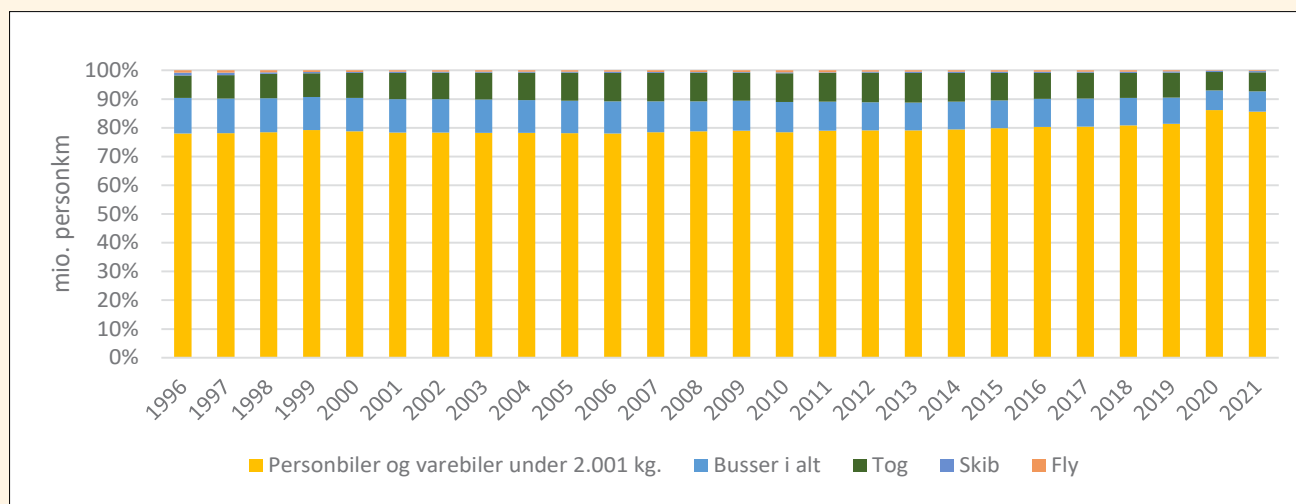
### Passagerer med tog over Storebælt 1995-2021



Den faste jernbaneforbindelse over Storebælt åbnede d. 1/6 1997. Allerede året efter var mængden af passagerer med tog over bæltet vokset med 1,5 mio. og var en generel vækst frem til 2013-2014, da togpassagertallet over Storebælt rundede 8,7 mio. I årene efter faldt tallet til under 8 mio. før det markante fald i 2020-21, der skyldtes pandemiens nedlukning (kilde: Statistikbanken).

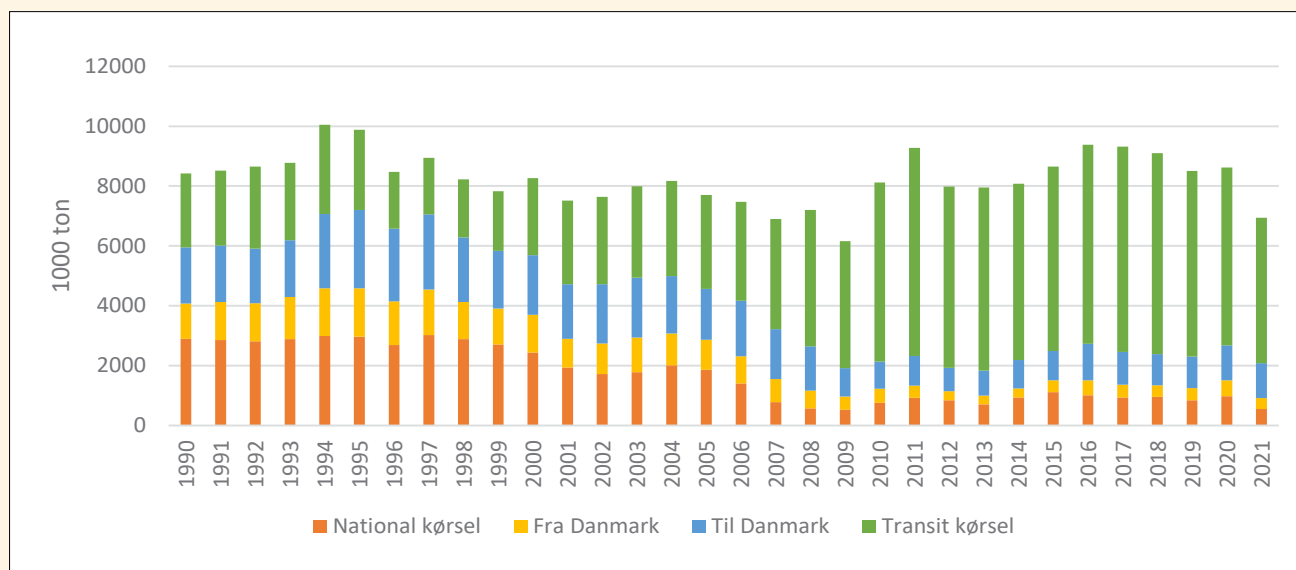


## Personkm pr. transportmiddel: bil, bus, tog, skib, fly, 1996-2021



Der har de seneste mange årtier ikke været store forskydninger i valg af transportmiddel. 80 % af alle personkm blev ydet af biler: voksende fra over 48 mia. personkm i 1996 til mere end 62 mia. personkm i 2019. Væksten i bilernes andel i 2020-2021 skyldes pandemiens nedlukning af kollektiv transport. Bussernes andel lå omkring 10 % (7-8 mia. personkm) mens tog bare leverede 7-8 % (knap 5 til knap 7 mia. personkm). De sidste forsvindende små andele blev ydet af skibsfart og fly (Kilde: Statistikbanken).

## Godstrafik på jernbane, 1990-2021



Den samlede godsmængde, der blev transporteret på jernbane, havde været i vækst i årene op til bodelingen, men fra 1996-1997 faldt mængden frem mod 2009. Herefter voksede den atter til det tidligere niveau. Men fordelingen af godstransporterne var markant ændret. Fra årtusindskiftet frem mod 2010 mere end fordobledes mængden af gods, der blev sendt gennem Danmark i transit. Til gengæld halveredes den indenrigs, såvel som import og eksportkørslen i samme periode. Det betyder, at transittrafikken, som udgjorde ca. 30% før årtusindskiftet, siden omkring 2010 har udgjort ca. 70-75 % af den samlede gods-transportmængde. Indenrigstransporten faldt fra 35% til omkring 10%, importtrafikken fra 20-25% til 10-15% og eksporttrafikken fra godt 15% til 2-5%. Det ses, at bortset fra transitgods, så var mængderne faldende i årene frem til udskillelsen af DSB gods i 2001 (Kilde: Statistikbanken).



### 2003 – Vejen mod det gode tog til alle

Det er en vinteraften kort inde i det nye årtusinde. En større del af landets befolkning har netop spist aftensmad, og fundet plads foran tv-skærmene. Men inden næste program kan gå i gang, skal den obligatoriske reklameblok overstås. Adskillige minutter, der føles som en evighed, går i gang. Som vanligt falbyder forskellige firmaer bleer, sengetøj og nye biler, men pludselig sker der noget, der fanger mange af seernes interesse. Bahnsen toner frem på skærmen i form af den kendte skuespiller Søren Pilmark stående "Under Uret" i hallen på Københavns Hovedbanegård. Han er i færd med at ringe til sin fiktive kollega Harry på mobiltelefonen. Billedet på skærmen skifter til en forvirret lilla plysbamse med rødt strithår, der febrilsk roder i en kuffert inden han finder sin ringende telefon. "Uden at prale, det er Harry", lyder det kækt i form af en mandig stemme fremført af skuespillerinden Søs Egelind. "Hej, det er Bahnsen. Hvor bliver du af? Vi skulle mødes Under Uret...", lyder det spørgende i telefonen. Svaret kommer prompte: "Klart, klart. Jeg står også under uret". "Gør du det?", svarer en overrasket Bahnsen. "Ja, og der har jeg stået længe, hvis du spørger mig", lyder det lettere bebrejdende fra Harry, mens Bahnsen med øjnene afsøger banegårdshallen. Han har allerede indset, at de ikke når det planlagte tog. De må derfor tage den næste afgang. "Jamen, det næste går først til frokost", lyder det opgivende fra Harry. "Ej, de går altså til Århus hele tiden", svarer Bahnsen. "Ja ja, klokken går og tiden slår. Det næste der går er altså til Rønne!", siger Harry lettere fortvivlet. "Undskyld Harry, hvor står du

henne", spørger Bahnsen, der nu har fornemmet, at noget er galt. "Jamen, jeg står under uret", nærmest råber den plyssede Harry ind i telefonen, mens kameraet zoomer ud og viser afgangshallen i Kastrup Lufthavn. På præcis 45 sekunder har de to populære reklamefigurer Harry og Bahnsen med et humoristisk anstrøg forklaret, hvorfor man skal vælge toget. "DSB hvis tiden er vigtig" står der afsluttende på skærmen, mens en kvindestemme fortæller, at der nu er dobbelt så mange afgang mellem København, Odense og Århus med Intercity og IntercityLyn. Med andre ord – det er toget man skal vælge.

Den lilla, plyssede Harry, der sværgede til sin gamle Ford Taunus, og hans snusfornuftige følgesvend Bahnsen, der altid valgte toget, tog i 11 år danskerne med storm og medvirkede til at give DSB et nyt, frisk image. Reklamekampagnen opstod på baggrund af et oplæg fra DSB's marketingchef Christian Bjerring, og videreudvikledes af reklamebureauet Bates Y&R ved hjælp af de to idémænd Jacob Blom og Ib Borup, der i 1999 var draget til et sommerhus i Svendborg for at forme kampagnen. I et byens butiksvinduer så de hos en legetøjsbutik det, de selv betegnede som "en åndssvag gul struds af den slags, man kan styre med snore". Dermed var ideen til Harry født, og i løbet af årene produceredes i alt 90 reklamefilm. At kampagnen vitterlig var populær, vistes blandt andet ved, at DSB hele 50 gange modtog den månedlige publikumsreklamepris "Den Glade Seer" fra TV2. Der blev tilmed produceret og solgt merchandise i form af blandt andet tøjbamser med Harry og hans lige så plysse-

*Som led i anlæggelsen af Øresundsforbindelsen og en jernbane til Københavns Lufthavn, var man i april 1997 i fuld gang med at nedramme køreledningsmaster på forbindelsesbanen mellem Vigerslev og Kalvebod. I baggrunden ses broen for Køgebugt-banen, hvor stationen Ny Ellebjerg/København Syd blev anlagt efter årtusindskiftet (foto: forfatteren).*

de grønne veninde Solvej.<sup>72)</sup> At Harry var populær i befolkningen, fik den konservative transportminister Flemming Hansen også at føle, da han – der i øvrigt selv havde en stor Harry-dukke stående i sofaen på ministerkontoret – formastede sig til at udtale, at DSB måske skulle fokusere mere på at få togene til at køre til tiden, end at bruge al krudtet på Harry. *“Det kom der ikke noget godt ud af”,* reflekterede ministeren senere i sin erindringer: *“Kun en folkestorm af harme fra Harrys store fankreds”.*<sup>73)</sup>

Hos DSB var der i slutningen af 1990'erne vitterlig også behov for en forbedring af virksomhedens image. Den økonomiske katastrofekurs med blodrøde tal på bundlinjen, de interne uenigheder i direktionen i kølvandet på sagen om DSB gods og andre uheldige sager havde i slutningen af årtusindet givet DSB ridser i lakken. Paradoksalt nok samtidig med at toget var populært som aldrig før på rejser over Storebælt. En ny jernbane mellem Københavns Hovedbanegård og Kastrup Lufthavn, der var første del af den fremtidige Øresundsforbindelse til Sverige, var også åbnet i 1998.<sup>74)</sup> Dertil kom, at DSB fra 1996 successivt udskiftede de gamle, skramlende S-tog i København med rødde tilbage i 1960'erne med nyudviklede togsæt. Udover de vanlige ryger- og ikke-rygerkupeer var toget en fuldstændig nytænkning af S-togskonceptet, idet der var særlige flexrum med pladser til cykler og barnevogne, ligesom der var fri gennemgang gennem togsættets otte vogne. Trygheden ved rejser med S-toget øgedes markant. Over en 11-årig periode leveredes 105 togsæt fra tyske Linke-Hofmann-Busch/Siemens, hvortil kom 31 korte togsæt på fire vogne.<sup>75)</sup> Med andre ord var der en positiv udvikling i gang mange steder på jernbanenettet. Den 1. januar 1999 blev DSB efter en folketingsbeslutning desuden ændret til en selvstændig offentlig virksomhed.<sup>76)</sup> Men hos mange danskere var den omfattende organisatoriske ændring på det statslige jernbanenet stadig vanskelig at forstå, og Banestyrelsens opgaver blev hos mange menige danskere blandet sammen med DSB. Det var som om bodelingen ikke helt var slået igennem i den offentlige bevidsthed.

I årene efter bodelingen havde DSB derfor travlt med at markere sig i offentligheden. Visuelt skete det ved en ny designprofil, som DSB's designchef Pia Bech Mathiesen og brandingvirksomheden Kontrapunkt præsenterede i sommeren 1998. Der var tale om et fundamentalt brud med Jens Nielsens 1972-design. I stedet for det rød-sort-hvide design blev mørkeblå den gennemgående farve. Det ikoniske vingehjul vendte desuden tilbage i en bearbejdet form, og man fik travlt med at udskifte de mange stationsskilte på perronerne med nye skilte med hvid skrift på mørkeblå baggrund.<sup>77)</sup>



*Et af de nye S-tog under indkørsel til Ishøj station på Køgebugt-banen med nordgående tog mod København, den 25. juli 1999 (foto: forfatteren).*



Samtidig lanceredes en ny strategiplan for fremtidens tog i Danmark. *Planen Gode Tog til Alle* blev præsenteret for offentligheden i begyndelsen af 1998, og heri blev der lagt vægt på, at den kollektive trafik skulle styrkes. DSB var gået i gang med udarbejdelsen af planen i 1997 på et bagtæppe af kraftig offentlig kritik. Togenes regularitet var ringe, og blandt de sjællandske pendlere var der massiv kritik af, at de populære IC3-tog blev overflyttet fra regionaltogssystemet til landsdelstrafikken som følge af Storebæltsforbindelsens succes. Selvom DSB netop i 1998 kunne se frem til

leveringen af det sidste af i alt 92 IC3-togsæt, så kunne virksomheden samtidig forvente, at der skulle ske en udskiftning af ældre jernbanemateriel inden for de kommende ti år. Godt nok havde DSB i årene op til og i forbindelse med indvielsen af Storebæltsforbindelsen udrangeret en lang række ældre, røde kupevogne, der i første omgang blev hensat på de øde sporterræner i Rødby Færge og Gedser, for senere – for en dels vedkommende – at blive solgt til videre brug i Iran. Men endnu blev mange regionaltog øst for Storebælt kørt med de upopulære Bn-storrumsvogne,



*I august 2013 kunne det nye dobbeltspor på strækningen mellem Lejre og Hvalsø på den sjællandske nordvestbane indvies, hvilket skete ved taler og opsendelse af balloner på Lejre station. Få år senere blev strækningen også elektrificeret, om end der gik adskillige år før eltog kunne indsættes på strækningen (foto: forfatteren).*

Et ME-lokomotiv med en række Bn-storrumsvogne – blandt passagererne kaldet kreaturvogne – er undervejs på den endnu enkeltsporede strækning mellem Lejre og Hvalsø mod Holbæk den 7. juli 2001. De såkaldte Bn-vogne blev udrangeret i 2010, hvorefter størstedelen af vognene blev kørt til ophugning i Århus og Herning (foto: forfatteren).

og selvom udskiftningen af disse vogne hastede mest, så kunne man også se frem til en udskiftning af de såkaldte MR-togsæt, der dominerede regionaltrafikken i Jylland og på Fyn. Der var derfor brug for en investering i nyt materiel, og dette faktum var derfor udgangspunktet ved udarbejdelsen af planen *Gode Tog til Alle*. Målet var at forbedre jernbanens konkurrenceevne på kort sigt ved at øge komforten, øge togenes frekvens og forbedre rejsetiderne. Grundelementet i planen var anskaffelsen af omkring 150 nye togsæt, der forventedes leveret inden for en tidshorizont på ca. 4-5 år. DSB var allerede i gang med idéudviklingen af et nyt såkaldt IC4-tog, og ved lanceringen af *Gode Tog til Alle* kunne DSB præsentere de første skitser til et nydesignet togsæt. Man forventede, at det første af 83 IC4-tog kunne leveres i 2003. Derudover ønskede DSB at udvikle nye nærbanesystemer omkring Århus, Odense, Aalborg og Esbjerg til gavn for lokale pendlere. Med leveringen af det sidste IC4-tog i 2006 ventede DSB, at sidste del af *Gode Tog til Alle* kunne implementeres.<sup>78)</sup>

Hos DSB var man samtidig af den opfattelse, at de massive infrastrukturinvesteringer, der var lagt op til i Baneplanudvalgets rapport fra 1997, for størstedelens vedkommende var unødvendige. Ifølge virksomhedens vurdering var der kun brug for enkelte målrettede og nødvendige infrastrukturforbedringer, som samlet set kun ville løbe op i et investeringsbehov på ca. 700 mio. kr. "Det er ikke afgørende for planen, at elektrificeringen fortsætter til Århus eller Esbjerg", lød det eksempelvis fra DSB's planlægningsafdeling.<sup>79)</sup> At DSB og Banestyrelsen var på kollisionskurs, og at fokus på investeringsbehovet nu var blevet ganske forskelligt, blev for alvor tydeligt ved Banestyrelsens præsentation af *En bedre jernbane – oplæg til en strategi* i april 1998, hvor man lagde sig tæt op af Baneplanudvalgets anbefalinger og blandt andet ønskede en udvidelse af kapaciteten mellem København og Ringsted, igangsættelse af elektrificeringen af den østjyske længdebane til Aalborg, elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg, udbygning til dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg) og Nord-



vestbanen (Lejre-Vipperød) samt etablering af et forbedret nærbanenet i Århus. Banestyrelsen fandt, at der burde investeres 22 mia. kr. over de kommende seks år til forbedring og udbygning af jernbanenettet – et beløb som stod i skærende kontrast til DSB's vurdering. Banestyrelsen var også særdeles kritisk overfor *Gode Tog til Alle*. Styrelsen fandt, at det var urealistisk at udbyde samfundsindkøbt regionaltrafik udenfor myldretiderne i den størrelsesorden som DSB foreslog. Derudover var intentionerne om en stærkt øget togbetjening og stigende frekvens på den eksisterende infrastruktur helt umulig, hvis man samtidig skulle rette op på togenes punktlighed og rettidighed. Desuden påpegede Banestyrelsen, at vigtige godstog også skulle prioriteres i det samlede billede, og ikke stilles i skyggen af DSB's persontog. I det hele taget var styrelsens direktør Erik Elsborg forundret over, at Banestyrelsen ikke havde været involveret i arbejdet med *Gode Tog til Alle*, men havde erfaret om planen gennem dagspressen.<sup>80)</sup>

Mens Banestyrelsen således var kritisk overfor *Gode Tog til Alle*, fik planen i offentligheden generelt en positiv modtagelse. Af dagspressen blev planen blandt andet omtalt som indlysende rigtig, sympatisk, god og realistisk, men blandt medierne var der også betydelig skepsis for, om DSB var i stand til at føre den ud i livet, og om virksomheden så tilpas helhedsorienteret på jernbanenettet, eller kun var fokuseret på egne interesser og behov. Man bemærkede, at DSB's interesse i infrastrukturinvesteringer var ganske ringe.<sup>81)</sup> Den socialdemokratiske trafikminister Bjørn Westh var mere



Den bilglade Harry var en så skattet "kunde" hos DSB, at han også blev budt inden for i den kongelige salonvogn på Københavns Hovedbanegård. Salonvognen var en gave fra DSB til majestæten i anledningen af hendes 60-års fødselsdag i år 2000 (foto: René Strandbygaard, 2004).

uforbeholden i sin ros af planen om nye tog og hyppigere afgang, der af ministeren betegnede som "et særdeles godt initiativ", hvor det var som talt ud af hans mund, at pendlere og fritidsrejsende skulle tilgodeses. Også fra andre politiske partier som K, V, Socialistisk Folkeparti (SF) F og Det radikale Venstre (R) var der glæde over udspillet. Som den radikale trafikordfører Vibeke Peschardt udtalte: "Jeg giver DSB ros for den nye strategi. Den åbner for et kæmpe-potentiale for folk, der vil tage toget på arbejde. På denne måde kan passagererne også se, at de får noget for pengene". Samtidig var der glæde blandt mange trafikordførere over, at man med DSB's udmelding nu endelig kunne skrinlægge planerne om højhastighedstog i Danmark.<sup>82)</sup> Blandt pendlere var der også glæde at spore. Således også hos pendlertalsmanden for Vordingborg, Jan Jensen, der betegnede planen som et godt initiativ. "Det opfylder i alt fald en drøm, jeg har haft gennem mange år med at få hyppigere tog i dagtimerne og aften timerne mellem det sydsjællandske og København", udtalte pendlertalsmanden i et interview til Radioavisen.<sup>83)</sup>

Skinnerne var nu lagt for en realisering af *Gode Tog til Alle*, men bevillingen af de mange milliarder til nye tog skulle naturligvis først forhandles på plads i Folketinget, inden en endelig beslutning kunne træffes. I slutningen af 1998 satte den socialdemokratiske ledede regering imidlertid ind med en sparekur på statens finanser, og i offentligheden fik man at vide, at DSB måtte lægge planen *Gode Tog til Alle* på is, mens også Banestyrelsen kraftigt måtte nedskalere sin plan om en bedre jernbane.<sup>84)</sup> Således måtte Banestyrelsen i begyndelsen af 1999 annullere det udbud, man i november 1998 havde sendt ud på elektrificeringen af strækningen Fredericia-Århus på grund af den nationale økonomiske situation. Man var ellers fra styrelsens side gået i gang med forarbejderne til elektrificeringen. Blandt andet var der rejst køreledningsmaster og opsat køretråd over en 500 meter lang strækning på Århus Hovedbanegård, for at imødekomme det politiske pres, som den mangeårige socialdemokratiske borgmester Thorkild Simonsen havde lagt på styrelsen og

ministeren for at få elektrificeret strækningen til Århus. I virkeligheden kom de opsatte køremaster i Århus til i de kommende år at stå som et monument over den standsede elektrificering af hovedbanenettet, som ellers var blevet igangsat i 1979. Med DSB's udmelding om at man ønskede nye dieseltogsæt, var den politiske interesse for elektrificeringen også kølnet ganske betydeligt. Blandt medarbejderne i Banestyrelsen fik de enlige master i Århus tilnavnet "Thorkildsminde".<sup>85)</sup>

*Gode Tog til Alle* blev dog ikke lagt helt på is, for i DSB arbejdede man videre med en realisering af planerne om at skaffe nye tog til danskerne. I 1999 lejede DSB således en togstamme bestående af to-etagers vogne fra de schweiziske statsbaner, så man over en 18 måneders periode kunne opnå erfaringer med de rejsendes holdning til de såkaldte dobbeltdækkervogne. I de otte vogne var der plads til 918 siddende passagerer, og toget fik derfor blandt personalet tilnavnet "perronrydderen".<sup>86)</sup> Erfaringerne var tilsyneladende så gode, at DSB i april 2001 tegnede kontrakt med det britiske firma Porterbrook Leasing Company Ltd om leje af i første omgang 42 personvogne af dobbeltdækkertypen fra efteråret 2002.<sup>87)</sup> Dermed var en udskiftning af de gamle røde storrumsvogne af Bn-typen sat på skinner. Ligeledes arbejdede DSB videre med fremtidens tog - IC4. Den 11. december 2000 kunne DSB - med Folketingets godkendelse - underskrive kontrakt med den italienske fabrik Breda Electromeccanica & Lokomotive Spa om levering af 83 specialdesignede IC4-togsæt til knap 5 mia. kr. Efter sigende ville der "ved konstruktionen anvendes kendt teknologi, hvilket giver stor projektsikkerhed". Togsættene forventedes leveret fra medio 2003 til ultimo 2005.<sup>88)</sup> Den 20. august 2003 kunne det første IC4-togsæt også løftes af fragtskibet på havnen i Århus.<sup>89)</sup> Fremtidens tog var landet i Danmark. Forventningen til de nye togsæt - de gode tog til alle - var så stor, at DSB's administrerende direktør Henrik Hassenkam efter sin afsked i 2002 blev portrætteret foran et IC4-tog til galleriet af tidligere DSB-generaldirektører i DSB's hovedsæde i Sølvgade i København.<sup>90)</sup>





En af de strækninger, som DSB mistede til Arriva Tog, var forbindelsen mellem Niebüll, Tønder og Esbjerg. Endnu i efteråret 2002 var det dog et DSB-tog i rød-hvide farver, der kørte ind på stationen i Bramming, inden turen fortsatte videre til Esbjerg (foto: forfatteren).

### 2003 – De turkise tog

Snefnuggene hvirvlede rundt i den kolde frostluft, inden de lagde sig på jorden. Nogle ramte skinnerne, andre det opvarmede hvide MR-tog der holdt med snurrende motorer ved perronen et kort stykke fra den karakteristiske gamle banegårdsbygning i røde teglsten. Pludselig gik en dør op inde fra ventesalen, og lyden af liflige jazztoner fra et orkester bredte sig ud i vinterkulden. Nu kom også flere mennesker ud fra bygningens indre. En dame i pels flankeret af en mand med et stort farverigt uldent tørklæde. En mand i en åbentstående, beigefarvet cottoncoat. Flere fulgte efter. Smilene blandt deltagerne var store. Nogle formentlig mere ægte end andre. Mange af deltagerne skutede sig i kulden på perronen i Silkeborg, mens et sort-gult plastikbånd blev spændt hen over sporene foran indvielsestoget denne kolde søndag formiddag et par dage inde i året 2003. Manden i den beigefarvede jakke, Arriva Togs direktør Ernst Frendesen, stillede op foran toget med et såkaldt spejlæg (en gammel afgangsstok) i hånden, mens han løftede venstre arm og nøje studerede viserne på sit armbåndsur. Fotografernes apparater kikkede løs. En ny operatør var på banen i det midt- og vestjyske område, og der var tog til tiden. *”Når det her er den første dag vi starter med Arriva med det vejrlig vi har i dag med hårde frostgrader og meget sne, hvis vi kan starte op i dag og alt det kører vel, så er der intet der kan stoppe os. Så kører det bare derudad. Det er jeg overbevist om. Vi glæder os alle til at komme godt i gang”,* lød det entusiastisk inde fra førerrummet med ægte pionerånd fra indvielsestogets

lokomotivfører.<sup>91)</sup> Natten til den 5. januar 2003 overtog Arriva Tog operatøransvaret på en række jyske jernbaner fra Thisted i nord til Tønder i syd og fra Århus i øst til Struer og Skjern i vest. Arriva Danmark, med datterselskabet Arriva Tog, var oprindeligt en del af den britiske Arriva-koncern, der siden 1980 havde stået for buskørsel på de britiske øer. I 1997 var virksomheden kommet ind på det danske marked ved opkøbet af busselskabet Unibus, og i den danske offentlighed havde Arriva et positivt ry ikke mindst efter selskabets køb af den fallerede buskoncern Combust ved årtusindeskiftet. Efter sigende havde Arriva Danmarks administrerende direktør, Johnny Hansen, en indrammet 100-kroneseddel hængende på sit kontor til minde om Arrivas overtagelse af Combust for en flad pengeseddel.<sup>92)</sup>

Det er i eftertiden blevet hævdet, at udliciteringen af de midt- og vestjyske jernbaner skete ved en politisk studehandling mellem den senere socialdemokratiske trafikminister Jakob Buksti og partierne V og K i slutningen af 1990'erne. De borgerlige partier skulle efter sigende have støttet Bukstis kamp mod en jernbane tværs gennem det socialdemokratiske bagland i den københavnske vestegn, hvilket den daværende trafikminister Sonja Mikkelsen ellers havde arbejdet stærkt for ved udvidelsen af kapaciteten mellem København og Ringsted. Som modydelse for de borgerlige partiers støtte, skulle Buksti efter sigende have lovet at støtte udliciteringen af passagertrafikken. Derved kunne DSB's monopol på jernbaneområdet brydes.<sup>93)</sup> Det er dog tvivlsomt om denne historie er sand. Fakta er, at udlicite-

*I første omgang måtte Arriva leje en række ældre MR-tog fra DSB for at klare trafikken på de midt- og vestjyske jernbaner. Et sådant MR-tog ankommer til Ringkøbing den 25. juli 2003 (foto: forfatteren).*

ringen af passagertrafikken på det statslige jernbanenet allerede blev aftalt ved den politiske aftale, som trafikminister Bjørn Westh på regeringens vegne indgik sammen med Centrum-Demokraterne, V og K den 21. november 1997. Målet var at bryde DSB's monopol og åbne for konkurrencen på jernbanenettet. Således aftaltes det, at op til 15 % af den kontraktdekkede passagertrafik uden for S-togsnettet skulle i udbud inden udgangen af 2003. Endvidere kunne operatører på kommerciel basis udbyde passagertrafik fra den 1. januar 2000, forudsat at der var plads på den konkrete strækning. Samtidig aftaltes det at omdanne DSB til en selvstændig offentlig virksomhed efter den såkaldte Post Danmark-model gældende fra den 1. januar 1999.<sup>94)</sup> "DSB er udsat for megen kritik. Andre skal også have lov at køre på en række strækninger. Så kan DSB vise, at de faktisk gør det ret godt. Det kommer an på en prøve", lød det fra trafikministeren ved offentliggørelsen af aftalen. At man netop lagde sig fast på 15 % skyldtes, at man ville undgå at gentage de uheldige erfaringer, som fulgte i kølvandet på den britiske regerings udlicitering jernbaner et årti tidligere. "Nu skal vi først gøre os nogle erfaringer, ligesom vi gjorde med udliciteringen af busserne hos Hovedstadens Trafik-selskab. 15 procent er faktisk meget. Det svarer til hele nettet nord for Limfjorden", forklarede den konservative trafikordfører og tidligere trafikminister Kaj Ikkast.<sup>95)</sup>

Den følgende trafikminister, socialdemokraten Sonja Mikkelsen, var noget mere betænkelig i forhold til hele spørgsmålet om udliciteringen, men fastholdt dog den politiske aftale. Betænkelighederne var naturligt også til stede hos DSB's administrerende direktør Henrik Hassenkam, der betoneede at konkurrence ikke altid var lykken.<sup>96)</sup> På den anden side var DSB også forberedt på konkurrencen. "Vi har i en længere periode brugt mange kræfter på at ruste DSB til konkurrencen. Vi er på vej ind i en ny verden, og derfor vil vi også skærpe kravene til os selv og hæve kvaliteten yderligere. Vi tager udfordringen med oprejst pande", lød det fra den viceadministrerende direktør Keld Sengeløv.<sup>97)</sup>

Da passagertrafikken blev givet fri på de statslige jern-



banestrækninger fra det nye årtusindes begyndelse, var der dog langt fra nogen kø blandt jernbaneoperatører for at køre persontog i Danmark. I modsætning til godstrafikken, hvor der var adskillige operatører, som havde søgt om licens til kommerciel godstrafik ved Banestyrelsen, var det kun operatøren bag de svenske højhastighedstog X2000, der havde søgt og fået operatørtilladelse således, at bl.a. X2000-togene fra Stockholm og Gøteborg til Malmø nu kunne forlænges over Øresundsbroen til København.<sup>98)</sup> Omtrent samtidig indgik DSB den 20. december 1999 den første kontrakt med Trafikministeriet om udførelse af fjern- og regionaltrafik som offentlig service i årene 2000-04. Kontrakten, hvor der samtidig blev indgået en tilsvarende med DSB S-tog A/S om S-togsdriften i hovedstadsområdet, var grundlaget for den samlede offentlige "servicetrafik med tog på det statslige banenet indtil 1. januar 2003, hvor dele af trafikken uden for S-banen udbydes". Af aftalen fremgik, hvilken kontraktbetaling DSB ville få for at opretholde persontogtrafikken på jernbanerne, og hvilke minimumskrav DSB i den forbindelse skulle opfylde både i forhold til trafikens omfang, kundeservice, regularitet og billetpriserens udvikling. Hele kontraktens grundforudsætning var, at det i den nyligt vedtagne lov om jernbanevirksomhed var bestemt, at trafikministeren kunne pålægge den selvstændige offentligt ejede virksomhed DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling.<sup>99)</sup>

Efter at Arriva havde returneret de lejede MR-togsæt til DSB, solgte DSB en del af togene til Arriva til videre kørsel i Polen. Et lokaltog til Torun holder ved Wrocławki i august 2017. Adskillige danske lokomotiver, togsæt og vogne blev solgt videre til blandt andet Sverige, Polen, Tyskland, Australien og Iran (foto: forfatteren).



Netop i loven om jernbanevirksomhed fra 1998 fremgik også muligheden for udlicitering af jernbanetrafikken som offentlig servicetrafik, og det var netop, hvad man arbejdede henimod i begyndelsen af det nye årtusinde. I december 2000 var man nået så langt, at trafikministeriets embedsmænd var i færd med at lægge sidste hånd på et forslag om hvilke jernbanestrækninger, som skulle i udbud. Akkurat i de samme dage kunne ministeriets medarbejdere på forsiden af *Jyllands-Posten* læse, at DSB's administrerende direktør Henrik Hassenkam anbefalede, at hele den danske persontrafik blev udliciteret i én samlet pakke, da han frygtede at opsplittningen af jernbanenettet i mange mindre operatører markant ville forringe kvaliteten og togdriften for passagererne, ligesom det ville gå ud over sammenhængskraften i det kollektive trafiksystem. "Jo flere aktører, man stopper ind på jernbanen, jo ringere bliver sammenhængen i det kollektive trafiksystem. Man skal ikke gøre sig forestillinger om, at udbuddet giver en bedre togtrafik for passagerne. Der skal nok blive billigere trafik og nye uniformer, men det kommer uden tvivl til at gå ud over kvaliteten og sammenhængen. Det viser erfaringerne fra udlandet", lød det fra direktøren. Udtalelserne vakte ikke glæde i ministeriet. Trafikminister Jakob Buksti fandt således Hassenkams opførsel og udtalelser både utidige, urimelige og stærkt politiserende.<sup>100)</sup> Udtalelserne fik da heller ingen betydning for udliciteringen, for dagen efter – den 14. december 2000 – kunne trafikministeren udsende en pressemeddelelse med budskabet om, at han efter orienterende møder med Folketingets partier havde besluttet at sende de midt- og vestjyske jernbaner i udbud. "Udviklingen af togbetjeningen på de pågældende strækninger i Jylland har stået i stampe i en årrække. Det udbud, vi nu [sætter i gang] sigter mod at tilføre togtrafikken i de berørte områder i Jylland fornyelse og dynamik til gavn for brugerne af den kollektive trafik", lød det fra ministeren i pressemeddelelsen, hvor han samtidig kom med et svirp til DSB: "DSB har forståeligt nok som en landsdækkende jernbanevirksomhed primært haft fokus på fjerntrafikken. En operatør, der har de pågældende strækning-

er i Jylland som sin hovedopgave, forventer jeg vil udvise stor interesse for udvikling af trafikken i netop disse områder. Det har jeg lagt vægt på ved udvælgelsen af strækninger".<sup>101)</sup>

Straks efter meddelelsen om udbuddet af de midt- og vestjyske jernbaner meldte de første interesserede operatører sig på banen. Således også privatbanen VLTJ (Lemvig-banen) der en overgang overvejede at byde på opgaven eventuelt i samarbejde med en udenlandsk operatør.<sup>102)</sup> Da det kom til stykket, var der dog kun fem prækvalificerede operatører, som bød ind ved fristens udløb den 17. september 2001. Det drejede sig om DSB, det tyske statslige selskab DB Regio AG, franske Connex Transport Danmark A/S, det britiske selskab Serco Rail og Arriva Danmark A/S.<sup>103)</sup> Da kuverterne med buddene blev åbnet i Trafikministeriet den 28. september 2001, viste det sig til ministeriets overraskelse, at DSB havde afgivet det klart billigste tilbud, som lå betydeligt lavere end de øvrige. Arriva Danmark A/S gav det næstbilligste bud, hvor man ville spare 26 % i forhold til de udgifter, som staten aktuelt havde til driften af de midt- og vestjyske baner. Det var således umiddelbart indlysende at vælge DSB's tilbud, men på den anden side var ministeriet i kraft af statens ejerskab over DSB nødt til at undersøge, om der var risiko for, at der ville ske en krydssubsidiering fra aftalen om den forhandlede trafik – altså aftalen om den offentlige servicetrafik fra december 1999 – til den udbudte trafik. Hvis dette var tilfældet, ville DSB få en konkurrencefordel – en indirekte statsstøtte – som de andre bydere ikke ville have. Samtidig var man i ministeriet bekymrede for, at DSB havde afgivet et "dumping-tilbud", som i værste fald kunne ende i en ny Combust-skandale. Altså at det afgivne tilbud ville være tabsgivende for DSB. I samarbejde med Kammeradvokaten iværksatte Trafikministeriet derfor en gennemgang af DSB's tilbud, hvor man – efter ministeriets opfattelse – fandt flere betænkeligheder. Således vurderede ministeriet blandt andet, at DSB havde underestimeret lønudgifterne, mens man på den anden side havde været for optimistiske i forhold til indtægterne fra billetsalget, da DSB forventede en øgning på 45 % i pas-



En Arriva-lokomotivfører møder ind til tjeneste på et af de forholdsvis nye Lint-togsæt på Århus Hovedbanegård den 17. april 2009, inden turen går mod Viborg (foto: forfatteren).



sagerindtægterne over kontraktperioden. Ministeriets egne beregninger, hvor man anvendte en anden udregningsmodel end DSB, estimerede i stedet stigningen i passagerindtægterne til mellem 17 og 29 %. Samlet set nåede Trafikministeriet den 28. december 2001 frem til, at DSB's tilbud næppe var realistisk.<sup>104)</sup> På den baggrund og efter rådgivning fra Kammeradvokaten traf den nye konservative trafikminister, Flemming Hansen, manden med det uldne, farverige tørklæde på perronen i Silkeborg, beslutning om at tildele Arriva Danmark A/S kontrakten for den udbudte jernbanetrafik i Midt- og Vestjylland.<sup>105)</sup>

Selvom det allerede i midten af december 2001 havde rumlet med rygter i medierne om, at DSB's tilbud gav hovedbrud i ministeriet, så vakte valget af Arriva en ganske betydelig opsigt i offentligheden, da nyheden kom frem ved årsskiftet. Ikke mindst det samtidige fravalg af DSB's bud, hvor staten ellers kunne have sparet omtrent 50 %, medførte stor diskussion.<sup>106)</sup> Hos DSB var man overraskede, utilfredse og forbløffede over resultatet. Reaktionen udeblev ikke. Store dele af DSB's bestyrelse stillede deres mandat til rådighed, og i DSB's medarbejderavis *DSB i dag* blev der sendt en bredside afsted mod Trafikministeriet. DSB's ledelse påpegede, at revisionsfirmaet KPMG havde vurderet, at DSB's bud havde været veldokumenteret, detaljeret og konsistent. Henrik Hassenkam betegnede det endvidere som "elementær uvidenhed" hvis Combust-skandalen, som det forlød, havde haft indflydelse på fravælgelsen af DSB.<sup>107)</sup> Også fra DSB-medarbejdere ude i landet var frustrationen stor. "Det havde været til at leve med, hvis det havde været en fair kamp. Nu bekræfter det bare, hvad vi havde frygtet på forhånd: at DSB ikke ville få kørslen, selv om de gav det bedste tilbud. Det er som at få en kniv i ryggen", lød det fra lokomotivførernes tillidsmand i Struer.<sup>108)</sup>

Få dage senere kastede Hassenkam håndklædet i ringen og meddelte, at han stoppede som administrerende direktør for DSB. I medierne og blandt nogle politikere blev hans afsked kædet sammen med tabet af de midt- og vestjyske jernbaner, men efter hans eget udsagn nogle år senere,

skyldtes afskeden også, at han nogle uger tidligere var blevet ramt af en blodprop.<sup>109)</sup> Kort efter blev DSB's viceadministrerende direktør Keld Sengeløv konstitueret som administrerende direktør. Allerede i 1990 var Keld Sengeløv af headhunterne blevet udpeget som årtiets nye leder, en funklende ny stjerne på den danske erhvervshimmel. Efter en karriere i det private erhvervsliv kom han i 1997 til DSB som viceadministrerende direktør, og allerede inden udnævnelsen som ny administrerende direktør for DSB var han klar til opgaven: "Jeg er godt klædt på til at håndtere den her virksomhed. Jeg har en solid ballast fra den private sektor. Jeg har haft fire år i DSB, hvor jeg har lært virksomheden godt at kende, og den har lært mig at kende. Jeg har lært samspillet med staten som ejer, men det bliver en anden rolle nu som nummer et. Det er klart, at jeg bliver langt mere eksponeret og synlig, men jeg har prøvet det før. Men det er klart, at jeg lige skal vænne mig til at være på igen". Det var ikke kun Keld Sengeløv, som fandt sig egnet til jobbet, også headhunterne hos Ray & Berndtson og DSB's bestyrelse var enig. I midten af marts 2002 fik Keld Sengeløv den endelige udnævnelse som administrerende direktør.<sup>110)</sup>

Mens en særdeles ophedet debat om rimeligheden og sagligheden i fravælgelsen af DSB udspillede sig i offentligheden, soledet Arriva Danmarks direktør Johnny Hansen sig i opmærksomheden om den nye togoperatør.<sup>111)</sup> Adskillige journalister søgte mod Arrivas hovedkontor i Albertslund uden for København for at tale med direktøren, der nu skulle til at etablere et togselskab på rekordtid. Arriva havde kun et år til at få det første tog ud på skinnerne, og selskabet manglede at finde en direktør, en ledelsesgruppe og henimod 150 lokomotivførere til at køre togene i det midt- og vestjyske område. En ting stod dog fast fra starten: I begyndelsen ville trafikken blive udført af lejede ældre MR-togsæt fra DSB, som kunderne på de berørte baner kendte i forvejen. Men Arriva var i færd med at leje omkring 30 nye Alstom-togsæt af typen Coradia LINT gennem det britiske leasingfirma Angel Trains International. Et tilbud på nye togsæt fra italienske Ansaldo Breda havde man afslået.<sup>112)</sup>



Et Arriva-tog til Skjern under indkørsel til stationen i Laven i det kuperede, jyske søhøjland i begyndelsen af juni 2012 (foto: forfatteren).

Allerede i første halvdel af 2002 overvejede Arriva mulighederne for ekspansion på det jyske jernbanenet. Da det forlød, at der muligvis var et udbud på vej om togtrafikken mellem Odder, Århus og Grenaa inden for et par år, luftede Arriva sin interesse. Samtidig havde Arriva et godt blik til de to privatbaner VLTJ (Lemvigbanen) og VNJ (Vestbanen, Varde-Nr. Nebel). Således var man allerede i seriøse forhandlinger med Ribe Amt, der ejede Vestbanen, om overtagelse af togtrafikken. Derved kunne Arriva også overtage det velfungerende værksted med tilhørende faciliteter i Varde.<sup>113)</sup> Gennem året blev der arbejdet intenst for at få opbygget en organisation og ansat de nødvendige medarbejdere. Det var derfor også en rolig direktør for Arriva Tog, Ernst Frenesen, som en journalist mødte i det nye jernbanehovedkvarter i den gamle postbygning ved Silkeborg Station en af dagene op mod jul 2002. *“Jeg har sovet godt om natten, siden vi fik de sidste frivillige lokomotivførere til at skifte fra DSB til os i begyndelsen af november, og jeg tror også, jeg vil sove roligt natten til den 5. januar, selv om andre vil have travlt med at sætte nye skilte op i togene”,* lød det fra direktøren, som fortsatte: *“Vores styrke er, at vi er så små og så få, at vi nærmest alle kender hinanden. Samtidig er togkørslen i Midt- og Vestjylland vores hovedopgave, mens DSB også skulle tænke på IC3-tog og alt muligt andet, og vi er fysisk tættere på vores kunder, end DSB har været. Jeg ser da gerne, at folk stiger af toget i Silkeborg og går hen til mig på hovedkontoret, hvis der er ris eller ros. Og jeg vil da være træt af mig selv, hvis Arriva ikke kører godt i foråret”.*<sup>114)</sup> Mens den nye togdirektør forventede at sove roligt op til den store premieredag den 5. januar 2003, så havde han ret i, at en række af hans medarbejdere havde travlt om natten på den store skiftedag. Kl. 06.09 kunne det første Arriva-tog afgang som det allerførste fra banegården i Esbjerg. På værkstedet i Varde havde man også travlt med at klargøre indvielsestoget, der skulle bruges om formiddagen til arrangementet på Silkeborg Station. Og på Silkeborg Station var man i gang med en fuld udskiftning af DSB's logoer til Arrivas turkise design.<sup>115)</sup>

Hvor der hos mange af festdeltagerne på banegården i Silkeborg havde været glæde og optimisme at spore, da Arriva-toget sprang det udspændte plastikbånd på premieredagen, begyndte stemningen at blive mere alvorlig de følgende dage. Som en lavine startede det i det små med nogle snefnug, hvorefter stormen tog til. På Arrivas første hverdag stiftede læserne af *Jyllands-Posten* for første men langt fra sidste gang bekendtskab med togpendleren fra Hammerum, der beskrev sine første oplevelser med Arriva. Sneen havde drillet lidt på den første tur til arbejdspladsen i Århus, men forsinkelserne havde været som på en hver anden vinterdag med frost og snevejr. Den vel største ærgrelse var, at togene nu var gjort totalt røgfrie, så man ikke længere kunne nyde en cigaret eller en god pibe tobak.<sup>116)</sup> En uges tid senere havde piben fået en anden lyd fra den skrivende pendler. Daglige forsinkelser, manglende information og beskidte tog, var efterhånden blevet hverdagen.<sup>117)</sup> Også i det sønderjyske tog frustrationerne til. På stationen i Bredebro fik de ventende passagerer en lang og kold næse, da det ventede Arriva-tog til Tønder slet ikke dukkede op, og stationens højtalere forblev tavse uden forklaring eller information.<sup>118)</sup> Få dage senere var det de rejsende på trinbrættet Ribe Nørremark, som måtte vente forgæves på toget.<sup>119)</sup>

Et af problemerne med de manglende eller helt aflyste tog var lokomotivførermangel. Efter tre uger med forsinkelser oplyste Arriva derfor, at de havde indgået en aftale med godsoperatøren Railion Danmark om udlån af lokomotivførere i et forsøg på at afhjælpe problemet. En aftale der få dage senere blev stillet spørgsmålstegn ved, da produktionsdirektør i Railion Danmark, Erik Jensen, afviste, at der forelå en formel eller mundtlig aftale: *“Vi ser positivt på det og er da interesseret i at sælge ledige mandskabstimer. Men der er ikke på nuværende tidspunkt indgået nogen endelig aftale med Arriva om det”.* Samtidig sendte Arrivas øverste direktør Johnny Hansen en bredside mod DSB's monopol på uddannelse af lokomotivførere i Danmark.<sup>120)</sup> En kritik som DSB's fremføringschef Erik Christensen afviste: *“Jeg tror ikke, at nogen vil benægte, at vi har gjort usædvanligt meget*



Arriva Tog valgte at placere sit hovedsæde i Silkeborg. Hovedkontoret en sommerdag i 2013 (foto: forfatteren).

for at bistå Arriva. Det gælder ikke mindst, da der viste sig at være problemer med at fremskaffe det tilstrækkelige antal lokomotivførere”, lød det fra Erik Christensen, der fortalte, at DSB var i fuld gang med at uddanne lokomotivførere til Arriva, ligesom DSB havde hjulpet med udlån af egne lokomotivførere. “Jeg tror ikke, at man i mange brancher vil kunne opleve en tilsvarende situation. Vi har strakt os videre, end vi var forpligtet til”, lød det fra DSB.<sup>121)</sup> Kritikken af DSB vakte stor utilfredshed i DSB’s øverste ledelse, og få dage efter var Erik Christensen klar med en ny udmelding. DSB ville fremover gerne være fri for at stå for uddannelsen af lokomotivførere. “Vi vil meget gerne være fri for den situation, hvor vi står på hovedet for en konkurrent og så alligevel beskyldes for at udnytte vores monopol. [...] Netop fordi vi ikke ville ud i en diskussion om, hvorvidt vi spekulerede i at misbruge vores monopol, har vi endda lagt nogle af vores egne uddannelsesaktiviteter til side”, lød det fra Erik Christensen.<sup>122)</sup> Senere kom det frem, at en planlagt aftale mellem Arriva og Amdradsforeningen om uddannelse af lokomotivførere ved privatbanerne var kuldsejlet efter indgriben fra Dansk Jernbaneforbund og den magtfulde forbundsformand Ulrik Salmonsens.<sup>123)</sup> Som følge af kritikken og DSB’s ønske kunne Trafikministeriet derfor i sommeren 2004 meddele, at lokomotivføreruddannelsen nu fremover ville blive lagt i Undervisningsministeriets regi med to uddannelsessteder i henholdsvis København og Tønder.<sup>124)</sup>

Alt mens spørgsmålet om ansvar, årsager og skyld bølgede frem og tilbage, var medierne fulde af historier om mødre, der ikke nåede frem til børnehaven for at hente deres børn inden lukketid, soldater, der mistede en del af deres orlov i weekenderne på grund af manglende tog og gymnasieelever, der kom for sent, så man et enkelt sted endog havde måtte udskyde elevernes mødetidspunkt om morgenen. Borgmestrene i det midt- og vestjyske område rejste sig i protest, og klagede over situationen. Pendlertalsmændene var rasende. Feststemningen fra begyndelsen af året var nu definitivt forsvundet. Selv Arrivas egne lokomotivførere protesterede mod deres arbejdsgiver – og

ikke mindst over dennes forklaring om, at aflysningerne og forsinkelserne skyldtes sygdommeldinger blandt lokomotivpersonalet. “Sygefraværet er historisk lavt, og gutterne har knoklet meget hårdt, for at få det hele til at hænge sammen. Når vi så får sådan en spand koldt vand i hovedet, er det slut med den ekstra indsats”, lød det fra lokomotivførernes tillidsmand. Også blandt Folketingets partier kom et stadigt stærkere krav om at få orden på den midt- og vestjyske jernbanetrafik.<sup>125)</sup>

I begyndelsen af februar 2003 var situationen så tilspidset, at Arriva og det jyske togkaos fuldstændig dominerede mediebilledet. Den 6. februar – samme dag som et planlagt møde mellem trafikminister Flemming Hansen og Arrivas administrerende direktør Johnny Hansen – nedlagde Arrivas lokomotivførere arbejdet. Arbejdsnedlæggelsen skyldtes ifølge Dansk Jernbaneforbund underbemanding, manglende sikkerhed og pressede arbejdsdage. Dertil kom utilfredshed med, at en indgået aftale med Railion Danmark om lån af fem lokomotivførere medførte, at det indlånte personale fik en væsentlig højere løn end Arrivas eget personale.<sup>126)</sup> Det var således en Arriva-ledelse under maksimalt pres, der sidst på dagen mødte op i Trafikministeriet. Med til mødet havde Johnny Hansen en plan om, at en række daglige togafgange skulle afløses af busser i en periode på otte måneder. En plan som trafikministeren i første omgang var villig til at acceptere, men som forligspartierne bag udbuddet fandt uacceptabel. Ved et fælles pressemøde i Færøsk Pakhus skråt overfor ministeriet, kunne Flemming Hansen stående ved siden af Arrivas administrerende direktør for rullende kameraer efter mødet fastslå, at han fandt forholdene stærkt kritisable og situationen uacceptabel.<sup>127)</sup> Johnny Hansen fremførte, at en mulig løsning var at få DSB til at køre en del af Arrivas togafgange eller udlåne yderligere personale, men han oplyste samtidig, at man var blevet afvist af DSB på et møde mellem Arriva og DSB’s ledelse nogle dage tidligere. Trafikministeren kunne samtidig oplyse, at man ville sende et såkaldt påkrav til Arriva om at rette op på forholdene. Hvis ikke Arriva inden 30 dage fik



Selvom ambitionerne var store hos Arriva Tog om at komme ind i landsdelstrafikken mellem København og provinsen, så blev det dog aldrig realiseret bortset fra, at Arriva sammen med chokoladefabrikanten Anthon Berg i få år kørte særlige og gratis juletog for studerende mellem København og Jylland. Et sådant tog ses på Københavns Hovedbanegård den 21. december 2013 (foto: forfatteren).



rettet op på situationen, kunne ministeriet bede en anden operatør om at træde hjælpende til, og ministeren havde allerede blikket rettet mod DSB: "Jeg vil derfor henvende mig til DSB for at undersøge, om selskabet kan bistå nu. Og jeg vil gentage min forespørgsel frem til, at forholdene er normaliseret med Arrivas drift. Men jeg erkender, at det nok ikke er muligt, da DSB heller ikke har overskud af lokomotivførere og har mange andre aktiviteter i gang". Ovenpå ministerens udmelding var tonerne fra DSB's administrerende direktør Keld Sengeløv mere positive om en hjælpende hånd: "Vi har jo planlagt op imod denne situation, hvor vi har mistet et forretningsområde, og vi har brugt mange kræfter på at reducere vores omkostninger. Hvis vi får en henvendelse fra Trafikministeriet, vil vi selvfølgelig tage den seriøst, men vi kan ikke løse noget på kort sigt. Det er ikke noget, man bare lige gør fra den ene dag til den anden". Han understregede samtidig, at DSB i forvejen havde hjulpet Arriva på "alle ledder og kanter".<sup>128)</sup> Umiddelbart efter henvendelsen gik DSB i gang med planlægningen af hvordan, man kunne hjælpe med håndteringen af den kritiske jyske jernbanesituation.<sup>129)</sup>

Alt imens kritikken af Arriva fortsatte i de følgende uger, og der stadig var talrige feltberetninger fra det jyske jernbaneland i medierne, fik Johnny Hansen et par uger efter mødet med trafikministeren i København også lejlighed til at overveje det forløb, som han og virksomheden havde været igennem. "Presset kom så hurtigt og så massivt, at mit job mere blev at være pressesekretær end at lede virksomheden. 60-70 forskellige medier væltede ind ad døren hver dag. Vi lærte hurtigt, at det var farligt at lade mere end én udtale sig, så jeg måtte tage opgaven. Problemet er bare, at når du skal tale med 70 journalister om dagen, så bliver du ikke meget klogere. Det er et stort arbejde overhovedet at få overblik over sagen", forklarede direktøren overfor Berlingske Tidendes Nyhedsmagasin om de første uger som jernbaneoperatør. Siddende i sin sofa reflekterede han: "Det er jo også et meget politiseret område, hvor det er uhenigtsmæssigt at træde folk over tæerne. Kritikken kommer,

og den kan være urimelig i sit omfang, men du ved også godt, at din organisation er inde i en læringskurve. I forhold til det politiske niveau skal vi jo kunne fungere bagefter. Da vi gik til ministeren, var det med indrømmelsen af, at vi havde været lovligt optimistiske. Men det var jo en frygtelig dag. Nogen havde - meget venligt - sørget for at lægge en strejke på selve dagen, og time efter time kørte alle medierne med historier om frysende passagerer på perronerne. I løbet af dagen steg det politiske pres på ministeren, og om aftenen kunne jeg se, at det politiske pres blev så stort, at ministeren skulle skælde os mere ud end rimeligt er. Næste dag besluttede jeg mig for ikke længere at lægge mig på ryggen". På journalistens bemærkning om at Arriva havde mødt en forholdsvis robust fagforeningstaktik, svarede Arrivas direktør: "Det er en interessant formulering. Engang imellem har mønstrene da været så tydelige, at jeg har overvejet, om nogen mon orkestrerede tingene".<sup>130)</sup>

Imens kunne DSB aflevere et forslag til Trafikministeriet om midlertidig overtagelse af Arrivas kørsel på strækningen Århus-Struer.<sup>131)</sup> Arriva betegnede forslaget som det



Selv Arriva Tog måtte ty til togbusser, når Banedanmark iværksatte sporfornyelser og udbygninger i Jylland. Således også på Tønderbanen hvor et opslag på Ribe Station i sommeren 2014 viser vej til bussen mod Tønder (foto: forfatteren).



*I januar 2004 havde trafikminister Flemming Hansen (1939-2021) taget de symbolske nøgler med ved indvielsen af den københavnske Flintholm Station. Flemming Hansen var konservativt medlem af Folketinget i årene 1984-2007, og trafik-/transportminister 2001-07, da han blev afløst af partifællen Jakob Axel Nielsen (foto: René Strandbygaard, 2004).*

dårligste af alle løsninger, og mente at DSB i stedet burde udlåne flere lokomotivførere. Budskabet fra DSB var dog klar: *"Vi er kommet med vores bidrag, og så må man forholde sig til, om man kan bruge det oplæg eller ej. Skal vi yde et bidrag, så er det den løsning",* og Keld Sengeløv tilføjede, at det ikke var *"lysten der driver værket"*. Det var udelukkende fordi ministeren havde bedt om hjælp.<sup>132)</sup> Den 7. marts 2003 kunne Trafikministeriet offentliggøre en principaftale indgået mellem ministeriet, DSB og Arriva om en normalisering af togtrafikken i Midt- og Vestjylland med baggrund i DSB's midlertidige overtagelse af kørslen mellem Århus og Struer fra den 13. april og frem til midten af december 2003.<sup>133)</sup> Et andet sporskifte fandt også sted i midten af april, da Arriva Togs direktør Ernst Frenesen fratrådte sin stilling med øjeblikkelig virkning: *"Jeg synes, at togprojektet har lært mig meget, men det er ikke i servicebranchen, jeg skal tilbringe min fremtidige karriere",* lød afskedsordene. Johnny Hansen konstaterede blot: *"Togene kører nu, som de skal i Jylland, og efter at vi har fået styr på det, var tiden kommet til at finde ud af, hvad der var det rigtige for os og for ham. Det er nu sket"*. Begge afviste, at der var tale om en afskedigelse. Som ny direktør udpegedes i stedet den 40-årige Karsten Røn Andersen, der havde en fortid i DSB og som driftsdirektør hos Arriva.<sup>134)</sup>

Efterhånden ebbede de kritiske historier om Arriva ud, og togene begyndte at køre til tiden. I de følgende år var der da også mere ro omkring Arrivas kørsel i det midt- og vestjyske område. Derimod var der ikke ro om selve Arriva, der i en årrække gik kritisk til DSB og argumenterede for yderligere udlicitering af jernbanedriften. Således krævede Johnny Hansen i sommeren 2003, at DSB's kontraktbetalinger blev kulegravet, fordi han frygtede krydssubsidiering og indirekte statsstøtte ved fremtidige udliciteringer. I januar 2004 opfordrede han politikerne til yderligere udliciteringer med milliardbesparelser i vente. Og i 2010 gentog han et ønske om at køre Intercitytog mellem København og Aalborg.<sup>135)</sup> Hos DSB vakte udmeldingerne fra Arriva gentagende gange irritation, og forskellige udtalelser fra

Arrivas side blev af DSB's topledelse både omtalt som *"det rene nonsens"* og *"det useriøse sludder"*.<sup>136)</sup>

For Arrivas vedkommende blev kontrakten om de midt- og vestjyske jernbaner første gang forlænget i 2008 med yderligere tre år til 2010.<sup>137)</sup> Året efter forlød det fra Trafikstyrelsen, at staten efter et nyt udbud havde forlænget aftalen med Arriva til udgangen af 2018.<sup>138)</sup> I 2010 blev Arriva solgt til den store statslige tyske togkoncern Deutsche Bahn.<sup>139)</sup> I god tid før kontraktudløb meddeltes det i maj 2015, at kontrakten var blevet forlænget med yderligere et par år til 2020.<sup>140)</sup> Selvom der i de forløbne år havde været flere politiske diskussioner om yderligere udliciteringer, og blandt andet Øresundstrafikken og Kystbanen var blevet sendt i udbud i 2006, så skete der først ændringer i Arrivas driftsområde efter, at transportminister Ole Birk Olesen var blevet udnævnt i 2016. Som medlem af Liberal Alliance (LA) var han stor tilhænger af udliciteringer. Ministeren var blandt andet interesseret i, at S-togsdriften i hovedstadsområdet kom i udbud. I første omgang blev det dog besluttet, at Svendborgbanen og Den skrå Bane (strækningen Vejle-Struer) skulle i udbud sammen med de øvrige midt- og vestjyske baner i 2018. Samtidig skulle trafikfølsomt på Arriva-strækningen Skjern-Holstebro overgå til Region Midtjylland, der ønskede at lade Midtjyske Jernbaner (tidligere Lemvigbanen) udføre trafikken.<sup>141)</sup> Den 6. december 2018 kom det frem, at Arriva havde vundet udbuddet om strækningerne i Jylland og på Sydfyn frem til december 2028.<sup>142)</sup> *"Vores erfaringer med udbud af den midt- og vestjyske togtrafik viser, at det giver god mening for passagererne og skatteyderne at konkurrenceudsætte togtrafik. I de to første kontraktperioder har vi fået både billigere og mere punktlige togtrafik med et højt serviceniveau til passagererne. Jeg forventer, at Arriva vil fortsætte den udvikling og levere høj service og punktlige tog i den kommende kontraktperiode – også på Svendborgbanen",* lød det fra Ole Birk Olesen i pressemeddelelsen, der offentliggjorde, at Arriva havde vundet udbuddet.<sup>143)</sup>



DSB-medarbejdere møder for første gang ind på deres nye arbejdsplads i Telegade i Høje Tåstrup den 3. juni 2013, efter at DSB flyttede sit hovedsæde fra Sølvgade i København (foto: forfatteren).

### 2003 – Udenlandske eventyr og et dansk mareridt

Svensk gløgg, varm kaffe, pebernødder, lune danske hotdogs og røde pøser samt et hornmusikorkester. Det var synet, som mødte de stockholmske pendlere på banegården Stockholms östra, da de skulle rejse med forstadsbanen Roslagsbanan den 7. januar 2003. Også DSB's administrerende direktør Keld Sengeløv stod på perronen, kun få dage efter at han i det jyske søhøjland havde givet afkald på de midt- og vestjyske strækninger til Arriva Tog. Nu var historien en ganske anden. Glæden var stor og smilene ægte. I et tæt samarbejde havde Svenska Tågkompaniet AB (ejerandel 20 %) og DSB (ejerandel 80 %) dannet selskabet Roslagståg AB, der i sensommeren 2002 havde vundet den licitation, som det offentligt ejede Storstockholms Lokaltrafik AB havde sendt i udbud. Roslagsbanan havde en længde på 65 kilometer beliggende i Stockholms nordøstlige forstæder, og udgik fra Stockholms östra med endestationer i Näsby-park, Österskär og Kårsta. Med 39 stationer, omkring 10 mio. årlige rejsende og en særdeles god kontraktbetaling, var det en appelsin, som var faldet i DSB's turban. Roslagsbanan havde i årene inden licitationen været præget af forsinkelser og utilfredshed, og Storstockholms Lokaltrafik AB havde derfor heller ikke valgt det billigste tilbud, som var blevet afgivet af den hidtidige operatør, det franske selskab Con-

nex. I stedet var Roslagståg AB's tilbud blevet udpeget som det vindende bud, selvom det samlet over kontraktperioden 2003-2007 ville give en merudgift på 22 mio. svenske kr. til Storstockholms Lokaltrafik AB. Man havde i stedet lagt vægt på, at Roslagståg AB præsenterede en robust driftsorganisation. "Vi er blevet valgt på kvalitet. Det er helt i tråd med vores strategi at satse på kvalitet. Sejren er en fantastisk cadeau til DSB's medarbejdere. Det giver os endnu mere blod på tanden for at byde på togstrækninger i udlandet", lød det fra en tydelig tilfreds Keld Sengeløv, da det i slutningen af august 2002 blev offentliggjort, at DSB havde vundet sit første udbud i udlandet.<sup>144</sup> Roslagståg AB blev en succes. Et år efter overtagelsen af Roslagsbanan kunne DSB notere en række tilfredsstillende resultater. 94,4 % af togene kørte til tiden mod 83 % et år tidligere, antallet af rejsende var på et år steget med 8,7 %, og sygefraværet blandt personalet var faldet fra 15 % til blot 1,5 %. Man var i fuld gang med at genopbygge tilliden til de tidligere så hårdt prøvede svenske togrejsende. "Det var selvfølgelig en satsning med en vis risiko. Men vi troede jo på, at vi kunne gøre banen til en god forretning. Og derudover var det en strategisk satsning: Hvis vi skal vokse og tjene penge på lang sigt, så skal vi til udlandet. Og vores succes på Roslagsbanan er virkelig noget, man lægger mærke til blandt konkurrenter og udbudsmyndig-



Da DSB vandt udbuddet om Roslagbanan i Stockholm i 2002, blev første skridt taget i det udenlandske eventyr, som ledelsen ventede en hel del af. Stationen Djursholm Øsby (foto: René Strandbygaard, 2002).



heder i udlandet. Vi står simpelthen bedre i konkurrencen", lød det fra DSB's koncerndirektør Søren Eriksen, der fortsatte: "Samtidig er international succes sundt for virksomhedskulturen. DSB er de seneste år blevet effektiviseret og slanket, og det har skabt en veltrimmet og ganske succesfuld virksomhed. Den ånd skal holdes oppe, medarbejderne skal bevare gejsten. Og det kan kun gøres ved at vokse i udlandet". Hvis ikke DSB ekspanderede i udlandet, kunne man blot fastholde blikket på Sverige, for at se hvor galt det kunne gå. "I Sverige ser vi skrækkesejlet. For få år siden var SJ [de svenske statslige jernbaner] jo blomsten i Europa, og i dag går det kraftigt ned ad bakke. Det viser, hvor stærkt det kan gå. Derfor er det internationale engagement simpelthen et spørgsmål om at sikre vores eksistensberettigelse", forklarede koncerndirektøren.<sup>145)</sup>

Selvom DSB allerede i forbindelse med det europæiske jernbanedirektiv fra 1991 havde talt om mulighederne for kørsel med tog i udlandet, så var det dog først i begyndelsen af det nye årtusinde, at virksomheden for alvor fik smag for udenlandsk ekspansion indenfor passagertrafikken. Det skyldtes ikke mindst trafikminister Jakob Bukstis udmelding om udlicitering af den midt- og vestjyske passagertrafik. I februar 2001 kunne DSB's administrerende direktør Henrik Hassenkam derfor fortælle, at man ønskede at ekspandere sit engagement ved at byde ind på licitationer for jernbanepassagertrafik i udlandet – i første omgang gerne Sydsverige og Nordtyskland. Baggrunden var, at man i et vist omfang følte sig truet på hjemmebanen. Som en journalist senere beskrev det, så frygtede man at ende som en flodhest i et faglebur, hvor end ikke en massiv slankekur ændrede det faktum, at sådanne bure ikke var egnede til selskaber af DSB's statur, og man ønskede derfor at få åbnet lemmer, så man kunne komme ud i det fri. Man ønskede ikke at komme ind i en ond spiral, hvor hyppige nedskæringer var nødvendige.<sup>146)</sup> Det formelle grundlag for DSB's ønske om ekspansion i udlandet blev fastlagt i det såkaldte aktstykke 181, som Trafikministeriet fremsendte til Finansudvalget den 21. maj 2002, hvor i beløbsgrænsen for de udbud DSB

kunne afgive, blev hævet, således at DSB reelt havde mulighed for at gå ind på de udenlandske markeder. Samtidig blev det fastslået, at DSB ved store udbud skulle gå i partnerskab med andre selskaber, og at det skulle sikres, at der ved konkurs eller underskud kun var begrænset hæftelse.<sup>147)</sup>

Med tiden voksede ambitionerne, og internt i DSB oprettede man en forretningsenhed, der arbejdede for at af søge mulighederne for bud på jernbaner i Sverige, Norge, Tyskland, Holland og Storbritannien. Således havde man ved årsskiftet 2001-02 overvejelser om at gå ind i det kommende bud på passagertrafikken Flensborg-Hamburg.<sup>148)</sup> Det første reelle bud man vandt, var dog Roslagsbanan i sommeren 2002, hvorefter blikket blandt andet rettedes mod de norske baner Gjøvikbanen ved Oslo og strækningen Bergen-Myrdal, som myndighederne ville sende i udbud i løbet af 2003. Man var dog selektiv i forhold til hvilke licitationer, man gik ind i, idet man blandt andet undlod at give bud på Bratsbergbanen i Telemarken, fordi banen viste sig at være for lille. For at fokusere arbejdet havde man i efteråret 2002 ansat en ny international direktør, Jens Otto Daugaard. Målsætningen var, at 20 % af den samlede omsætning i 2007 skulle hentes i udlandet.<sup>149)</sup>

I de følgende år deltog DSB flere gange i internationale licitationer. Således blev DSB i begyndelsen af 2004 prækvalificeret af de engelske myndigheder til at afgive bud på South Eastern Rail Franchise i områderne Kent, Medway, det østlige Sussex og dele af det indre London.<sup>150)</sup> I et forsøg på at vinde licitationen allierede DSB sig med en ny partner i form af det store britiske transportselskab Stagecoach Group, men alliancen virkede ikke. Da udbuddet blev afgjort i 2005, var vinderne et konsortium bestående af virksomhederne GO AHEAD og Keolis. Samme år gik DSB også glip af fjerntogstrafikken langs østkysten mellem London og Skotland. Et udbud man ellers var blevet prækvalificeret til sammen med samarbejdspartneren English Welsh & Scottish Railway Company Ltd. Selvom DSB forsøgte sig med andre licitationer i Storbritannien, lykkedes det aldrig



En plakat på Rungsted Kyst station i januar 2009 reklamerer for, at den nye DSB First-køreplan kunne hentes i billetsalget (foto: forfatteren).

at vinde et udbud på de britiske øer.<sup>151)</sup> Mere positivt gik det, da DSB bød på og vandt togvært opgaven på regionaltoget og Øresundstog hos svenske Skånetrafiken i 2004. Dermed havde DSB vundet sin anden udenlandske opgave. Med omkring 220 medarbejdere i DSB Tågværdbolag AB, der var 100 % ejet af DSB-datterselskabet DSB Sverige AB, skulle DSB fremover servicere de skånske togrejsende på strækningen over Øresund og fra Malmø mod blandt andet Simrishamn, Kristianstad og Helsingborg.<sup>152)</sup> Den skånske succes gav øjensynligt inspiration til også at gå efter et udbud af lokaltrafikken Pågatrafiken i Skåne, men uden resultat da Arriva vandt licitationen.<sup>153)</sup>

Da transportminister Flemming Hansen i midten af november 2004 kunne offentliggøre en aftale mellem V, K, R, Dansk Folkeparti (DF) og Kristeligt Folkeparti om at sende yderligere danske jernbanestrækninger i udbud, var der tale om en beslutning, som potentielt kunne få store konsekvenser for DSB. Hvis virksomheden vandt udbuddet, der fandt sted i samarbejde med Skånetrafiken og omfattede trafikken på Kystbanen, Øresundsforbindelsen og en række strækninger i Sydsverige, ville det være en mærkbar udvidelse af forretningen. På den anden side kunne et tabt udbud også få alvorlige konsekvenser for DSB med tabet af de danske aktiviteter. Derfor gav meldingen da også chokbølger i DSB, der ikke i forvejen var varslet om det ministerielle budskab. Hos ministeren var der imidlertid glæde at spore, da planerne om udbuddet blev offentliggjort: *"Jeg er ikke i tvivl om, at udbuddet vil være til fordel for passagererne, da Kystbanen har været en del kritiseret. Jeg tror også, at det vil øge interessen blandt mange internationale togselskaber, at vi i samarbejde med svenskerne kommer med ét samlet udbud. Det er en garanti for, at vi opnår de største besparelser"*. Arriva Danmarks administrerende direktør, Johnny Hansen, meddelte umiddelbart efter, at hans virksomhed var klar til at give et bud. Hos DSB kunne koncerndirektør Søren Eriksen fastslå: *"Vi har hele tiden vidst, at en del af vores trafik vil komme i udbud. Det er arbejdsbetingelserne. Vi gør, hvad vi kan, for at levere det bedste og billigste pro-*

*dukt, og vi går efter at vinde udbuddet"*. Man ønskede at fastholde sit hjemmemarked og ville kæmpe for at bevare status quo. DSB var, som man beskrev det i sin medarbejderavis, klar til *"slaget om Kystbanen"*.<sup>154)</sup> Det var heller ikke tilfældigt, at det var Søren Eriksen, der udtalte sig. Efter en karriere på knap ti år i TDC/Tele Danmark A/S var han i 2002 blevet ansat som koncerndirektør i DSB, hvor han særligt var blevet involveret i DSB's ekspansive ambition i tæt samarbejde med DSB Internationals direktør Jens Otto Daugaard.<sup>155)</sup>

Allerede inden den dansk-svenske licitation blev sendt i udbud, afsøgte DSB muligheden for at indgå i et strategisk partnerskab. Således forlød det i foråret 2006, at DSB overvejede at gå sammen med det store britiske transportselskab First Group, der kort forinden havde vundet en licitation om Thameslink for næsen af DSB.<sup>156)</sup> Under alle omstændigheder var man ifølge koncerndirektør Søren Eriksen klar til kamp i DSB, og han fastslog, at kampen om Øresundstrafikken ville få højeste prioritet i DSB: *"Dette udbud går lige ind i hjertekulen på DSB. Men DSB vil stadig eksistere efter det udbud, også selv om vi ikke vinder det, men det vil gøre ondt hvis vi taber, det skal der ikke herske tvivl om. I den sammenhæng vil jeg dog gerne understrege, at jeg mener, at vi er i en rigtig gunstig position til at vinde det udbud"*.<sup>157)</sup> Første skridt på vejen fandt sted i forsommeren 2006, da DSB blev prækvalificeret til at afgive et bud. Blandt de øvrige prækvalificerede operatører var blandt andet Arriva Skandinavien, de tyske statsbaner DB Regio AG og såvel de norske som svenske statsbaner.<sup>158)</sup>

Midt under arbejdet med Øresundsudbuddet blev DSB imidlertid ramt af en begivenhed, som sendte rystelser gennem organisationen. Udenfor vinduerne i DSB's hovedsæde i Sølvgade skinnede solen på årets første efterårsdag fredag den 1. september 2006, og inde i direktionssekretariatet på førstesalen herskede en rolig stemning. Der var halvtomt på kontorerne denne eftermiddag, hvor en ledende DSB-medarbejder viste en søn af en tidligere DSB-generaldirektør rundt i hans tidligere barndomshjem

i de selvsamme lokaler, hvor direktionssekretariatet nu var beliggende. Rundturen gik også ind på den administrerende direktør Keld Sengeløvs store kontor med udsigt over Kongens Have og Statens Museum for Kunst. Nogle vægge var i tidens løb blevet væltet på det sted, hvor herreværelset og den ældre mands eget drengeværelse engang havde ligget. Nu var der i stedet et stort, rummeligt kontor møbleret med danske designkoner. Kontorstolen ved skrivebordet var dog tom. Keld Sengeløv var ikke til stede, da han var rejst på en privat rejse til Skotland, og han havde derfor bedt den ledende DSB-medarbejder, som viste rundt, om at overbringe sin hilsen. Inde på det sirligt ordnede kontor lå kun enkelte dokumenter på skrivebordet, ventende på at den administrerende direktør kom tilbage fra ferien. Stort var chokket, ikke mindst for Keld Sengeløvs nærmeste medarbejdere, da der søndag formiddag indløb meddelelse om, at DSB's kun 53-årige administrerende direktør pludselig var død efter et ildebefindende under sin rejse i Skotland.<sup>159)</sup> *"Det var en forfærdelig besked at få. En ting er at miste en tæt kollega og sparringspartner, men jeg mistede også en personlig ven. Det var meget uvirkeligt"*, lød det få dage efter fra den 37-årige koncerndirektør Søren Eriksen, der kort efter blev konstitueret som administrerende direktør.<sup>160)</sup> Et halvt års tid senere blev Søren Eriksen udnævnt som ny administrerende direktør, og for ham var målet klart: *"Jeg ser DSB arbejde hen mod at blive mere kommerciel, mere konkurrencedrevet og mere kundeorienteret"*.<sup>161)</sup>

Et halvt års tid efter Keld Sengeløvs uventede dødsfald, kunne DSB aflevere sit bud på Øresundstrafikken til henholdsvis Trafikstyrelsen i København og Skånetrafiken i Malmø. Alene budmaterialet på den danske del fyldte otte flyttekasser med 40 ringbind og med en samlet vægt på 160 kilo. Det var med andre ord et omfattende og gennemarbejdet materiale.<sup>162)</sup> Efter at de danske og svenske udbudsmyndigheder havde vurderet de forskellige indkomne bud, kunne resultatet af licitationen præsenteres for offentligheden på en af de sidste dage af juni 2007. Såvel den danske som den svenske del af udbuddet var vundet af DSB-

First. Det var derfor en tydelig rørt Søren Eriksen, der mødte de danske medier ved et pressemøde på Hilton-hotellet ved Kastrup Lufthavn efter offentliggørelsen: *"Det er en historisk dag for DSB – vel nok den største siden åbningen af Storebæltsbroen. Med dagens sejr er vi med et slag størst i Skandinavien og nummer to i Sverige. Det er en rar tid at være i DSB"*, lød det fra den glade direktør.<sup>163)</sup> Det havde ellers været noget af en mental rutsjetur flere ledende DSB-medarbejdere havde været igennem denne onsdag formiddag den 27. juni 2007. En lille gruppe medarbejdere fra DSB og First Group havde først på formiddagen samlet sig på økonomidirektør Bartal Kass' kontor i DSB's administrationsbygning i Sølvgade for at vente på opkaldene fra udbudsmyndighederne, med beskeden om de havde vundet eller tabt. Kass havde været en primus motor på udarbejdelsen af tilbuddet, og var af Søren Eriksen kort inden blevet forfremmet til økonomidirektør. Telefonerne havde dog været tavse, men pludselig opdagede forsamlingen på TV2's web-side, at det forlød, at Arriva havde vundet udbuddet. *"Den næste time var vi helt nede. Vi anede ikke, hvad vi skulle tro. Men så kl. 11.45 ringede først Trafikstyrelsen og umiddelbart efter Skånetrafiken med de glade budskaber om, at DSB havde vundet det samlede udbud. Og så skulle du have oplevet en gruppe voksne mænd opføre en glædesdans – vi var simpelthen hele følelsesregisteret igennem i løbet af den time"*, forklarede Bartal Kass dagen derpå. Også ude i organisationen var der glæde. På det københavnske togværksted Helgoland var humøret højt, og i personalestuen på Københavns Hovedbanegård var der glædestårer, kram og store smil. Det var en følelsesladet dag for mange DSB-ansatte.<sup>164)</sup> Hos Berlingske Tidende var reaktionen mere nøgtern, da en af avisens businessjournalister opsummerede sin analyse af licitationens resultat og dens betydning: *"Kystbanens betydning for DSB kan ikke undervurderes. Et nederlag ville med et snuptag have fjernet ti procent af DSB's samlede forretning, revet tæppet væk under selskabets strategi om at hente tyve procent af omsætningen i udlandet og sendt både image og identitet til tælling"*.<sup>165)</sup>





På sin vis var det både et farvel og et på gensyn, da DSB i januar 2009 tog afsked med passagererne på Kystbanen efter mere end 100 år. Udsnit af afskedsplakat på Klampenborg station (foto: forfatteren).

Mens ambitionen, om at 20 % af omsætningen i 2007 skulle komme fra udenlandske aktiviteter, blev skrinlagt i løbet af efteråret 2007 – målet var ikke inden for rækkevidde trods flere sejre – så kunne DSB ved årsskiftet 2007-08 notere endnu en sejr.<sup>166)</sup> Skånetrafikken havde valgt at udnytte en option for udvidelse af den svenske del af Øresundsudbuddet til ikke blot at omfatte trafikken i Skåne og Blekinge men også den såkaldte länsgrænseoverskridende trafik, således at DSBFirst nu skulle køre togene over lensgrænsen til Gøteborg, Alvesta og Karlskrona. Derved steg den svenske kontrakts årlige værdi fra 400 til 700 mio. SEK. Aftalerne om Øresundsudbuddet ville træde i kraft i 2009 og gælde i syv år til 2015.<sup>167)</sup>

Da Øresundsudbuddene var vel overstået, fik DSB tid til at arbejde med andre licitationer og udvidelser i udlandet. Allerede i foråret 2006 havde koncerndirektør Søren Eriksen udtalt, at det tyske marked udviklede sig i en interessant retning, og at det fortsat var et marked, som DSB havde fokus på.<sup>168)</sup> Selvom der ikke skete noget, så var de tyske planer langt fra skrinlagt i efteråret 2008: *“Vi er især interesseret i deltagelse i udbud, men opkøb i Tyskland kan også være en mulighed. For eksempel opkøb af nogle af de lokale togselskaber, der har vundet udbud af togtrafik. Det afgørende er, om det er et selskab, som vi kan være med til at udvikle, og om det giver os et springbræt ind på det tyske marked”*, lød det fra den nu administrerende direktør Søren Eriksen, der samtidig kunne fortælle, at DSB ville åbne et udbudskontor i den tyske industriby Düsseldorf.<sup>169)</sup> Der gik dog yderligere et par år, før DSB for alvor kom ind på det tyske marked. Det skete den 4. marts 2010, da DSB købte halvdelen af aktierne i den tyske jernbaneoperatør VIAS GmbH med hovedsæde i Frankfurt am Main. VIAS GmbH havde siden 2005 drevet Odenwaldbahn mellem Eberbach og Frankfurt am Main, og stod til at overtage trafikken på Rheingaubahn langs Rhinen mellem Frankfurt am Main og Koblenz. VIAS GmbH skulle være DSB's brohoved ind på det tyske marked.<sup>170)</sup> Selvom ambitionerne var til stede, så nåede DSB dog aldrig at give nogen bud på tyske licitationer. Årsagen lå ikke ved

den rivende flod Rhinen, men i derimod i det stormvejr som udviklede sig over Øresund.<sup>171)</sup>

Efter måneders planlægning kunne DSBFirsts første tog rulle ud i Øresundstrafikken i begyndelsen af januar 2009.<sup>172)</sup> Men det gik hurtigt ned ad bakke. Mediebilledet fyldtes snart med beretninger om adskillige forsinkede tog, utilfredse passagerer og beretningen om en togfører, eller en såkaldt trainmanager som det hed ved DSBFirst, der brød sammen, efter at være blevet spyttet, slået og sparket på af frustrerede rejsende.<sup>173)</sup> Forsinkelserne fortsatte de følgende uger, og gav mindelser om Arrivas kaotiske introduktion på de danske skinner nogle år tidligere. Identisk var det også, da DSBFirsts administrerende direktør Jarl Samuelsson fratrådte sin stilling i februar 2009. Som ny direktør udnævntes Karsten Røn Andersen.<sup>174)</sup> Gennem de følgende mange måneder var der i medierne talrige historier om forsinkede tog, eller tog som sprang stationer over for at indhente forsinkelserne, og en af de mest kritiske stemmer i debatten var pendlertalsmanden Michael Randropp. Et problem gennem flere år var, at forsinkelser i Sverige forplantede sig over Øresund til den sjællandske regionaltrafik.<sup>175)</sup> Da *Berlingske Tidende*, et år efter at DSBFirst overtog driften, gjorde status over det forløbne år, var dommen da også ganske klar. Togene kørte som vinden blæste, og *“fræser af og til forbi stationer uden at standse, så måbende passagerer efterlades på perronerne”*. I folkemunde havde DSBFirst efterhånden skiftet navn til både DSB Worst og DSB Last. For gæves søgte Karsten Røn Andersen at påpege, at en stor ombygning af banegården i Malmø og svigtende signaler hos Banedanmark var årsagen til de mange forsinkelser.<sup>176)</sup> Da Rigsrevisionen i midten af 2011 undersøgte udviklingen i rettidigheden af togene på Kystbanen under DSBFirst, lød det i tørt revisorsprog, at resultatet var *“særdeles utilfredsstillende”*.<sup>177)</sup> En mere farverig undersøgelse af passagerernes indtryk og oplevelser foretaget af pendlerklubben på Kystbanen var også krystalklar – og kritisk. Blandt de mange indkomne svar var det tydeligt, at tålmodigheden var ved at være brugt op. Flere havde skiftet til bilen, mens



andre ledte efter et nyt job tættere på bopælen. En enkelt passager opsummerede på nøgtern vis mange af de kritiske stemmer: *“Jeg er stort set holdt op med at bruge toget, da jeg aldrig kan stole på at det kommer til tiden og ofte bare kører forbi min station”*.<sup>178)</sup>

Udover den omfattende medieomtale om forsinkede tog og frustrerede passagerer dukkede der hurtigt også kritiske røster frem om mulig indirekte statsstøtte til DSBFirst. Således kunne DR allerede i december 2009 afsløre, at det af fortrolige og interne papirer fra styringsgruppemøder mellem DSB's topfolk fremgik, at DSB kun beregnede sig meget lave overskud i forbindelse med Øresundsudbuddene.<sup>179)</sup> En senere undersøgelse foretaget af Rigsrevisionen konkluderede, at *“DSBFirsts tilbudsøkonomi var baseret på at udvise et mindre overskud og var derfor følsom over for selv mindre ændringer i omkostninger og indtægter”*, hvorfor det konkluderedes, at *“DSBFirsts tilbud blev vurderet til at være ambitiøst, men ikke urealistisk lavt”*.<sup>180)</sup> Hos DR var man efter en gennemgang af papirerne dog af den opfattelse, at der var tale om *“urent trav”* og *“unfair konkurrence”* i forbindelse med Øresundsudbuddene. En kritik som DSB fuldstændig afviste, og gennem efteråret 2009 havde man fra DSB's side også forsøgt at standse medieomtalen og afsløringen af de interne papirer. En dokumentation som var fremskaffet til DR af blandt andre freelancejournalisten Lars Abild. Søren Eriksen afviste fuldstændig påstandene om krydssubsidiering, og betegnede oplysningerne som udo-kumenterede: *“Transportministeriet og det eksterne revisionsfirma KPMG har ført en nøje kontrol med DSB's tilbud, ligesom det er sikret, at der er vandtætte skotter mellem DSB's økonomi i moderselskabet henholdsvis i datterselskaberne. Det er altså udo-kumenterede påstande, som bliver fremført mod DSB om blandt andet krydssubsidiering”*. *“Det er naturligvis en torn i øjet på vores konkurrenter, at vi vandt Kystbanen og siden har vundet andre strækninger, men det ville klæde Arriva og SJ at tørre øjnene og komme ind i kampen i stedet for at fremsætte udo-kumenterede påstande mod en konkurrent, der gør det godt”*, lød det med henvisning til

de to konkurrenter, som i mediedækningen havde stillet spørgsmålstegn ved DSB's lave tilbud på Øresundstrafikken.<sup>181)</sup> Lidt over et års tid senere brød uvejret for alvor løs, da DR i foråret 2011 kunne afdække, at DSBFirst skyldte DSB 304 mio. kr. Debatten om skjult statsstøtte og krydssubsidiering blussede op igen. Ifølge mediet truede en konkurs ude i horisonten.<sup>182)</sup>

Knap tre uger senere var Søren Eriksen fortid i DSB, da DSB's bestyrelse torsdag aften den 17. marts 2011 kunne offentliggøre beslutningen om at afskedige direktøren. Afskedigelsen fandt sted blandt andet på baggrund af Rigsrevisionens forbehold overfor årsregnskabet med utilfredsstillende formuleringer om samarbejdet mellem DSB og DSBFirst.<sup>183)</sup> I nøgternt revisorsprog lød det, at det var revisionens *“samlede vurdering, at DSB's håndtering af disse konkurrenceudsatte aktiviteter ikke er sket med behørig hensyntagen til de krav, der gælder for området. Revisionen har derfor i erklæringen om udført forvaltningsrevision taget forbehold for, om DSB's håndtering af samhandelen med DSB-First og overdragelsen af vedligeholdelse af togsæt på Helgoland i 2010 er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde”*.<sup>184)</sup> *“Når rigsrevisor giver et forbehold, så er det det allerstrengeste, man kan komme ud for, før et regnskab ikke bliver godkendt. Og derfor var der ikke noget valg. Vi var nødt til at skride til den ubehagelige fyring”*, lød det fra DSB's bestyrelsesformand Mogens Granborg, der sammen med den øvrige bestyrelse besluttede at igangsætte en advokatundersøgelse for at undersøge de økonomiske transaktioner mellem DSB og DSBFirst.<sup>185)</sup> Det var navnlig vedligeholdelsen af DSBFirsts tog på DSB-værkstedet Helgoland, der var udsat for kritik, og hvor der var mistanke om krydssubsidiering. De alvorlige anklager om skjult statsstøtte ikke mindst fra Kammeradvokatens side, der af Transportministeriet var blevet bedt om en vurdering, førte til at DSB i april 2011 helt usædvanligt måtte genåbne 2010-regnskabet for at få hensat 725 mio. kr. til at dække et eventuelt underskud i forbindelse med sagen. Et overskud på 173 mio. kr. blev således vendt til et blodrødt underskud på 551 mio. kr.<sup>186)</sup>

Et Øresundstog til København i den svenske havneby Kalmar i august 2012 – omtrent otte måneder efter at DSB First måtte trække sig fra den svenske del af Øresundstrafikken (foto: forfatteren).

De røde tal på bundlinjen var dog ikke i nogens bevidsthed ved pressemødet i DSB's hovedsæde dagen efter afskedigelsen af Søren Eriksen, da DSB's bestyrelsesformand og den nye, konstituerede administrerende direktør, Klaus Pedersen, præsenterede årsregnskabet med de sorte tal på bundlinjen for den talrige skare af journalister. Her lød det i stedet kontant fra Klaus Pedersen: *"Kursen er lagt, og den holder vi fast i. DSB er ikke i krise, og de fleste vil ikke mærke nogen forandring nu"*.<sup>187)</sup> I de følgende uger måtte Klaus Pedersen, der efter en karriere i TDC først var blevet ansat som økonomidirektør i DSB i november 2010, efterhånden ændre opfattelse af situationen. I slutningen af marts 2011 kunne han konstatere, at det var et kæmpe problem, at DSBFirst havde kørt med et stort underskud i to år. DSBFirst-sagen fik samtidig Klaus Pedersen til at fastslå, at der foreløbig ikke skulle tages yderligere initiativer til udvidelse af forretningen i udlandet: *"Vi har gode erfaringer med at køre tog i udlandet, og vi har på kort tid skabt en kæmpe udvidelse af forretningen uden for landets grænser. [...] Men vi må erkende, at det er gået meget stærkt. Det giver god mening at få de opgaver, vi har i udlandet, til at fungere optimalt, før vi kaster os ud i nye"*.<sup>188)</sup> Direktørens udmelding kom, efter at transportministeren, venstremanden Hans Christian Schmidt, få dage inden havde meddelt, at han havde givet DSB forbud mod nye licitationer uden for landets grænser.<sup>189)</sup> I realiteten var det afslutningen på DSB's eventyr i udlandet.

Samtidig rettede den i medierne særdeles aktive og kontante transportminister heftig kritik mod den tidligere administrerende direktør, Søren Eriksen, idet han pegede på at, Eriksen i sin egenskab af bestyrelsesformand for DSBFirst allerede i september 2010 var blevet advaret om de problemer, der et halvt års tid senere førte til forbeholdet i revisionsprotokollatet.<sup>190)</sup> Ifølge presseforlydender var ministeren også på jagt efter en ny bestyrelsesformand til DSB, da Mogens Granborg ifølge rygterne havde været vidende om problemerne i DSB allerede fra december 2010. En beskyldning som bestyrelsesformanden dog afviste, men

som senere blev beskrevet i medierne.<sup>191)</sup> Få uger senere trak bestyrelsesformanden sig dog af helbredsmæssige årsager. Samtidig kom det frem, at DSB havde valgt at afskedige Bartal Kass, der nu var administrerende direktør i datterselskabet DSB Vedligehold A/S, da man efter sigende var utilfreds med den ledelsesmæssige styring og opsynet med økonomien i DSBFirst. DSB Vedligehold A/S havde desuden været involveret i aftalerne om vedligehold af togsættene på værkstedet Helgoland.<sup>192)</sup> Få dage senere blev også direktøren for DSBFirst og DSB Sverige AB, Karsten Røn Andersen, afskediget med baggrund i håndteringen af økonomien i DSBFirst.<sup>193)</sup>

Alt mens DSBFirst balancerede på randen af en konkurs, og der udspandt sig en intens politisk debat om DSBFirst-skandalen, tog DSB's samarbejdspartner First Group afstand til sagen. De oplyste, at de intet kendte til de utætte skotter mellem DSB og DSBFirst, og at de nu overvejede at trække sig fra den joint venture man havde indgået med DSB om DSBFirst.<sup>194)</sup> Allerede tilbage i 2010 havde First Group ønsket at stoppe samarbejdet, fordi de ikke længere ønskede at være aktive på det europæiske fastland, men DSBFirst-skandalen fik intensiveret arbejdet med at komme ud af samarbejdet, og i slutningen af april 2011 var budskabet klart og officielt: First Group ville trække sig.<sup>195)</sup> Få uger senere kom en ny advokatundersøgelse i offentlighedens søgelys. Den var bestilt af DSB's bestyrelse og udarbejdet af advokatfirmaet Bech-Bruun, og gik lodret imod Kammeradvokatens konklusioner knapt et par måneder tidligere. Konklusionen lød nu, at den finansielle helbredstilstand hos DSBFirst ikke var så alvorlig, at selskabet havde været konkurstruet, inden debatten om den mulige statsstøtte var blusset op tidligere på året. DSBFirst ville sandsynligvis have været i stand til at betale sin gæld til DSB, lød det i advokatundersøgelsen.<sup>196)</sup> Revisionsfirmaet KPMG nåede dog frem til en anden konklusion. DSBFirst var fra starten ikke en bæredygtig forretning, og havde heller ikke udsigt til at blive det.<sup>197)</sup> Spørgsmålet om mulig statsstøtte, og om DSBFirst havde været et levedygtigt selskab, fyldte en del





Keld Sengeløv (1953-2006) kom til DSB som viceadministrerende direktør i 1997 efter en karriere i det private erhvervsliv. I årene 2002-06 var han administrerende direktør for DSB. Efter Keld Sengeløvs død blev et portræt udført af kunstneren Peter Carlsen ophængt i DSB's administrationslokaler. Keld Sengeløv blev den sidste direktør, der blev portrætteret i et maleri, hvormed ca. 120 års tradition ophørte (maleri: Peter Carlsen, 2008, Danmarks Jernbanemuseum).

i medierne i 2011, og DR kunne således afsløre, at det af interne DSB-papirer allerede i 2008 fremgik, at budgettet for DSBFirst var skredet.<sup>198)</sup>

En række beregninger foretaget af KMPG viste i sommeren 2011, at DSBFirst havde kørt med underskud fra første dag, og at der inden for kontraktperioden var udsigt til et samlet tab på 1,532 mia. kr. Man var, som DSB selv betegnede det i sin medarbejderavis, nu nået til skæbnetimen for DSBFirst.<sup>199)</sup> Situationen var uholdbar. En række intense forhandlinger mellem DSB, de svenske trafikmyndigheder og udbudsmyndigheden Öresundståg førte til en aftale om, at DSBFirst blev løst fra sin aftale om den svenske del af Öresundstrafikken fra køreplansskiftet i december 2011. I stedet ville en anden operatør overtage. Med andre ord ville DSBFirst lukke i Sverige.<sup>200)</sup> "DSBFirst har været en rigtig dårlig investering. En investering vi hjertens gerne ville have været foruden", lød det fra DSB's konstituerede direktør Klaus Pedersen ved offentliggørelsen af aftalen, der også slog fast, at DSB gennem de seneste måneder havde været igennem en "dyb krise".<sup>201)</sup>

En advokatundersøgelse, som DSB's bestyrelse havde bedt advokatfirmaet Bruun & Hjejle iværksætte umiddelbart efter afskedigelsen af Søren Eriksen, konkluderede i marts 2012, at der var tale om kritisable forhold i sagen om DSBFirst. Undersøgelsen pegede på, at den økonomiske udvikling i DSBFirst allerede ved driftsstarten i januar 2009 og frem til undersøgelsens iværksættelse i marts 2011, havde været ringere end forventet. Dertil kom, at DSBFirst i samme periode havde betydelige problemer med økonomistyring og likviditetsproblemer. Sidstnævnte var medvirkende til, at der i samhandlen mellem DSB og DSBFirst om forskellige tjenesteydelser opstod en betydelig mellemregning i DSB's favør. Der var som sådan ikke noget galt i, at der var mellemregninger mellem moderselskabet DSB og DSBFirst, men i efteråret 2010 blev DSB's ledelse bekendt med, at rentesatsen på mellemregningerne kunne være sat for lavt i forhold til reglerne om transfer pricing og krydssubsidiering. Der kunne således være tale om konkurrenceforvridende forhold. En undersøgelse af spørgsmålet blev iværksat, uden at DSB's daglige ledelse – og herunder særligt Søren Eriksen – orienterede DSB's bestyrelse om den rejste kritik af rentesatsen. I det hele taget rejste advokatundersøgelsen kritik af, at de økonomiske relationer mellem DSB og DSBFirst var "ganske rummelige" og at der "ikke var tradition for at behandle juridiske enheder som DSB og DSBFirst som fuldt ud selvstændige. DSB's daglige ledelse burde have sikret en øget opmærksomhed om den regelbundethed, der knytter sig til bogføring, regnskabsafklæggelse m.v., og have modvirket en kultur, hvor selvstændige juridiske enheder i et vist omfang blev opfattet som én enhed". Samlet var det dog også konklusionen, at selvom der kunne rejses kritik af Søren Eriksens dispositioner, blandt andet som følge af manglende orientering af bestyrelsen og manglende omhyggelighed med sikring af efterlevelse af gældende regelsæt om regnskabsafklæggelse og transaktioner mellem concernforbundne virksomheder, så kunne det ikke anses for misligholdelse af hans ansættelsesforhold på en sådan måde, at han kunne drages til yderligere ansvar.<sup>202)</sup>

Allerede i de tumultariske måneder i foråret 2011 kunne den konstituerede administrerende direktør Klaus Pedersen meddele, at han ikke ville søge den opslåede stilling som øverste leder af DSB, da han havde fået et andet jobtilbud. I stedet udpegede bestyrelsen, med den nye bestyrelsesformand, bankmanden Peter Schütze, i spidsen, Christian Roslev som ny administrerende direktør. Christian Roslev, der kom fra en stilling som direktør for Nordjyllands Trafik-

selskab, gjorde det allerede i nogle af sine første udtalelser klart, at DSB stod overfor nye effektiviseringer for at komme på ret køl. Det gjaldt både i administrationen, men også ude i landet hvor flere betjente billetsalg måske skulle lukkes. Kort efter kom det frem, at DSB overvejede at sætte sit hovedsæde gennem 83 år, den ikoniske ejendom i Sølvgade i København, til salg. Den udenlandske satsning på licitationer var også sat på standby på ubestemt tid. "Vi



*Et Øresundstog fra DSB First under et ophold på stationen Københavns Lufthavn Kastrup i marts 2009 inden turen fortsætter videre til Malmø og Karlskrona i Sverige (foto: forfatteren).*

skal ikke byde på nye togstrækninger i udlandet. Vi har en række kontrakter i udlandet, som vi overholder, men vi er ikke interesserede i at deltage i nye internationale licitationer om togstrækninger”, lød det fra den nye administrerende direktør.<sup>203)</sup> Christian Roslev fik dog kun kort tid i DSB's direktørkontor, for allerede få måneder efter sin ansættelse meddelte han i efteråret 2011, at han med øjeblikkelig virkning trak sig tilbage fra direktørposten af helbredsmæssige årsager.<sup>204)</sup> I stedet udpegede DSB's bestyrelse i december 2011 den 43-årige administrerende direktør for rederivirksomheden Svitzer, Jesper Lok, som ny øverste direktør i DSB pr. 1. maj 2012.<sup>205)</sup>

Nogle år efter at det udenlandske eventyr definitivt var lagt i graven, reflekterede DSB's daværende personaleleder Hans Munck over de begivenhedsrige år i 2000'erne. Han erindrede, at man i begyndelsen af årtusindet havde været fuldstændigt overbeviste om, at DSB ville vinde udbuddet om de midt- og vestjyske strækninger:

*“Det var et chok for hele DSB, som jeg tror, at DSB aldrig rigtig er kommet sig over. Erkendelsen af, at DSB ikke var selvskreven til alene at køre togtrafik i Danmark, var vanskelig og smertefuld. Vi troede, at det med udbud var et nødvendigt onde, men at DSB var så velfunderet, godt kørende og enevældende på skinnerne, at det var en formssag, at vi ville vinde udbuddet. Vi kunne slet ikke forestille os, at DSB ikke længere skulle stå for trafikken. Da resultatet af udbuddet så kom, og at Arriva løb med sejren, gik der en rum tid, førend chokket havde lagt sig. Jeg kan huske, at efter den første overraskelse havde lagt sig, så bredte der sig en stemning i DSB om, at Arriva ikke skulle slippe let fra at have vundet trafikken. De steder, hvor DSB kunne gøre livet surt for Arriva, skulle man gøre det - og uden blusel. Mange var tilmed overbeviste om, at det slet ikke ville gå for Arriva, og at det blot var et spørgsmål om uger eller måske måneder, førend DSB måtte træde hjælpende til, og trafikken atter ville overgå til DSB. Resultatet blev som bekendt et andet. Godt nok havde Arriva nogle startvanskeligheder, men i lange perioder var regulariteten bedre end DSB, det private selskab kunne til-*

*med tjene penge på trafikken og kundeundersøgelserne viste, at passagererne var tilfredse, for der blev også indsat nye, moderne tog.*

*Pludselig stod det lysende klart for DSB, at man i fremtiden også kunne tabe andre udbud i Danmark, og at man måtte forberede sig på at tabe yderligere strækninger. Derfor begyndte man allerede i Keld Sengeløvs tid at opruste på den internationale front, selvom han ikke selv var så fokuseret på området. I ledelsen var det tydeligt for os, at det var Søren Eriksens store projekt. Det var også rigtigt set, at hvis DSB tabte i Danmark, så måtte man nødvendigvis vinde det tabte i udlandet. Argumentet var sagligt og rigtigt. Det synspunkt stod uimodsagt i DSB, men det store problem var samtidig, at det ledelsesmæssige fokus fuldstændigt blev flyttet over til det internationale område. DSB deltog i de år i mange udbud, og i tiden op til indgivelsen af de enkelte tilbud på de mange udbud, var store dele af direktionen så optaget og fokuseret, at de praktisk talt ikke havde tid til at beskæftige sig med noget andet. Jeg oplevede selv, at det ledelsesmæssige fokus på DSB's kerneaktiviteter i Danmark svandt ind. Det er nok en af hovedårsagerne til, at DSB endte i så mange vanskeligheder gennem 2000'erne med togenes faldende regularitet, vanskeligheder med indførelsen af det digitale rejsekort, og ikke mindst en eskalering af IC4-skandalen, som var DSB's helt store mareridt i de år. Efter min vurdering, var den næsten ensidige fokus på de udenlandske udbud et af de større svigt hos DSB's øverste ledelse.*

*Da DSB vandt udbuddet med Roslagsbanen, fik udbudsarbejdet naturligvis medvind i sejlene, og styrkede det fortsatte arbejde med de udenlandske udbud. Da udbuddet med Øresundstrafikken kom, var man i DSB's direktion så fokuseret på at vinde udbuddet, at posterne i de enkelte tilbudskalkuler gang på gang efter ledelsens ordre måtte regnes om, så tilbuddet blev så absolut lavt som muligt. Det var en umulig opgave, og jeg ved, at det gav frustrationer hos de medarbejdere, som stod for beregningerne. Det var umuligt at levere et præcist og validt grundlag. Internt gik der også mange og vilde historier, og det forlød, at DSB's topledelse*





DSB-reklame om rettidighed og tog hele tiden, hvor en vittig passager med et par overstregninger og en tilføjelse har omskrevet teksten, så den i stedet omhandler forsinkelser og aflyste S-tog. Reklamen var opsat på venteskuret på perronen på Ishøj station i 2009 (foto: forfatteren).

havde afkrævet garanti for, at udbuddet blev skruet sådan sammen, at der var sikkerhed for at vinde Øresundsudbuddet. Det var svært at få tingene til at hænge sammen, og det undrer mig derfor ikke, at det gik som det senere kom til at gå med de mange vanskeligheder, som DSB fik med Øresundsudbuddet".<sup>206)</sup>

### 2005 – Solskinner og nedslidte spor

Arrivas nye, turkisfarvede Lint-tog bevægede sig langsomt gennem det flade marsklandskab mellem Bramming og Tønder. Meget langsomt. Faktisk så langsomt at man i princippet kunne gå ved siden af toget og komme lige så hurtigt frem. Årsagen til det langsomt kørende tog i begyndelsen af sommeren 2005 var ikke en fejl på toget. Den lå under toget. Skinnerne på Tønderbanen var nedslidte. Nogle steder stammede de endog tilbage fra 1944. En undersøgelse af sporet havde vist, at hastigheden burde sættes ned omgående. Banedanmark besluttede derfor med øjeblikkelig virkning at sætte farten ned til 5 km/t på en strækning af en kilometer på Tønderbanen. Over 14 kilometer af strækningen blev hastigheden sænket fra 100 til 80 km/t. Den beslutning gav med det samme forsinkelser, kaos og kritiske røster i det sønderjyske område. Da Banedanmarks tekniske direktør Eigil Sabroe blev spurgt, om der havde været fare for passagerernes sikkerhed, lød svaret: "Vi tror sådan set ikke, der har været nogen fare for passagererne". Men i samme åndedrag tilføjedes: "Det kommer alligevel bag på os, at det er nødvendigt at sætte farten helt ned til fem km/t. Det er udtryk for, at der muligvis kan ske en afsporing, men med så lav en hastighed sker der ikke andet, end at toget stiller sig ved siden af sporet".<sup>207)</sup>

Det elendige spor på Tønderbanen var ikke et enligt tilfælde. Hastighedsnedsættelser, dårlige spor og kuldsejlede køreplaner, bredte sig som en epidemi over det statslige jernbanenet i løbet af 2005. Allerede i februar måtte Banedanmark spærre strækningen mellem Haslev og Næstved, da der skete flere kritiske skinnerbrud. Og få uger efter de

kaotiske tilstande i Sønderjylland, blev strækningen mellem Glumsø og Næstved ramt den 16. juni 2005. Her var det galt med de såkaldte duoblok-sveller, hvor svellerens jernkonstruktion var tærede. Dele af banen havde ikke været moderniseret siden 1967. Ugen efter blev passagererne på Svendborgbanen også ramt, og derefter bevægede problemet sig videre til det københavnske S-togsnet, hvor Nordbanen til Hillerød og Køgebugtbanen blev stærkt påvirket. S-togenes antal måtte kraftigt indskrænkes og hastigheden sættes markant ned. Over sommeren rammes også strækningerne København-Roskilde og Århus-Frederikshavn af punktvis hastighedsnedsættelser på grund af sporets tilstand. Der var kaos på det danske jernbanenet den sommer, hvor det store samtaleemne blev sporens tilstand og danskerne lærte begrebet solskinner at kende. Altså hvordan nedslidte skinner og sveller med jernkonstruktioner i sommervarmen kunne udvide og forandre sig for i værste fald at medføre, at passerende tog blev afsporet. Kritikken haglede ned over Banedanmark og den ansvarlige minister, Flemming Hansen. Såvel støttepartiet DF som oppositionen kritiserede i skarpe vendinger situationen, og bedre blev det ikke, da Banedanmark den 18. august 2005 med kort varsel nedsatte hastigheden til først 160 km/t og dagen efter til 120 km/t på strækningen København-Århus på grund af sporets tilstand. Nogle steder indførtes endog hastighedsnedsættelser ned til 40 km/t. I midten af juni 2005 havde en såkaldt målevogn kørt strækningen igennem for at fastslå sporets stand, og det havde vist sig, at der omkring 104 steder på strækningen var fejl på skinnernes sammenføjninger på grund af slitage. Altså en potentiel sikkerhedsrisiko. Målingerne havde været i Banedanmarks besiddelse hen over sommeren, uden der blev reageret. De ansvarlige medarbejdere var i stedet taget på sommerferie, hvilket senere fik ansættelsesretlige konsekvenser. Efter sommerferien opdagede man de kritiske målinger og tog de nødvendige sikkerhedsmæssige skridt. Det betød i realiteten, at landsdelstrafikken brød sammen med omfattende forsinkelser på 30-45 minutter på de enkelte tog. Hos Bane-

danmark blev der arbejdet intenst med at løse problemerne ude i sporet, så hastigheden kunne sættes op, og den 30. august 2005 fik DSB tilladelse til at hæve hastigheden på passagertogene til 160 km/t. Men det varede kun i otte timer. En ny målevognskørsel på strækningen havde afsløret ca. 35-40 nye slidte skinnerammenføjninger og andre kritiske tilfælde, og hastigheden blev atter sat ned. Hos Banedanmark erkendte den tekniske direktør Eigil Sabroe, at man nok havde skåret for meget på vedligeholdelsesindsatsen: *"Det har været en overraskelse for os, at der har været så mange fejl. Vi må konstatere, at årsagen er, at vi har skåret for meget ned på det forebyggende arbejde på skinnerne for at kunne holde os inden for vores økonomiske rammer, og det har været en fejlurdering"*, lød det i et interview i *Jyllands-Posten* i slutningen af august 2005. I samme

interview kunne Sabroe oplyse, at den gennemsnitlige alder af skinnenettet var 29 år – den optimale alder ved udskiftning af skinnerne var i gennemsnit 20 år, alt efter hvor intens jernbanetrafikken var. Når skinnerne blev ældre og mere slidt, krævede de mere vedligeholdelse og dermed flere ressourcer og mandskab.<sup>208)</sup>

Alt imens jernbanesporene ændrede sig i sommervarmen, togene var forsinkede, passagererne klagede og de forskellige politiske partier i Folketinget kritiserede DSB, Banedanmark og transportministeren, var den ansvarlige minister mærkværdigvis fraværende i den offentlige debat. Det var ikke muligt for medierne at få en kommentar fra den konservative Flemming Hansen, og det gav kritik. Der var imidlertid en god forklaring på ministerens manglende tilstedeværelse, som dog først kom frem nogle år senere.



Svenske Banverket i færd med en sporfornyelse på Ishøj station i marts 2007. Nye skærver udlægges fra arbejdstoget (foto: forfatteren).

Duoblok-sveller med den problematiske tværstang mellem skinnestrengene i hovedsporet på Glumsø station mellem Næstved og Ringsted i 2008 (foto: forfatteren).



Transportministeren var i al hemmelighed blevet indlagt på et nordsjællandsk privathospital for at gennemgå en alvorlig operation, men da han fra sygesengen efter operationen i medierne kunne følge med i den mere og mere intense kritik, lod han sig udskrive og indkaldte blandt andet Banedanmarks direktør og bestyrelsesformand til møde i ministeriet, hvor han krævede handling. Der skulle ikke rulle hoveder, der skulle køre tog, lød det fra ministeren.<sup>209)</sup>

At det ikke kun var Banedanmarks direktør, Jesper Rasmussen, men også bestyrelsesformand Hans Skov Christensen, der deltog i mødet, skyldtes at Banedanmark ved navneforandringen fra Banestyrelsen ved årsskiftet 2003-04 også var blevet omdannet til en selvstændig offentlig ejet virksomhed med egen bestyrelse. Kort forinden var Trafikstyrelsen for jernbaner og færger (fra 2009 blot Trafikstyrelsen) blevet dannet i foråret 2003. Den nye styrelses opgaver var blandt andet at stå for udbud af tog- og færgetrafik, planlægning af nye infrastrukturprojekter og at stå for sikkerheds- og myndighedsgodkendelser inden for jernbanedriften, ligesom styrelsen fik overdraget Havarikommisionens opgaver i forbindelse med jernbaneulykker og sikkerhedsmæssige hændelser på jernbanenettet. Som direktør for Trafikstyrelsen havde trafikministeren ansat Banestyrelsens hidtidige direktør Jens Andersen, der havde overtaget direktørposten i Banestyrelsen i 1999 i forbindelse med Erik Elsborgs fratreden.<sup>210)</sup> Det var således Jesper Rasmussen, som sad med det overordnede ansvar for det nedslidte skinnenet, da problemerne tårnede sig op i sommeren 2005. Samtidig krævede DF direktørens afgang, og transportministeren – der selv havde ansat den nye direktør omtrent 1½ år tidligere – var også utilfreds. Ved indgangen til efteråret 2005 trak ministeren i realiteten tæppet væk under direktøren. Det, sammenlagt med den ophedede politiske debat, resulterede i, at Jesper Rasmussen bad om at blive afskediget, da han ikke længere i det samlede mediebillede følte, at han havde den fornødne opbakning til sit arbejde i Banedanmark. Et halvt års tid senere blev Jesper Rasmussen direktør for jernbaneentreprenørvirk-

somheden Strukton Rail A/S, der var det nordiske datterselskab af den privatiserede hollandske pendant til Banedanmark, Strukton.<sup>211)</sup> Som ny midlertidig direktør for Banedanmark udpegedes Henrik Hassenkam, der efter sin afsked med DSB, havde fungeret som kommitteret i Finansministeriet.<sup>212)</sup>

Men hvorfor kom det til at gå så galt hen over sommeren 2005 og i de følgende somre, hvor passagererne også måtte døje med hastighedsnedsættelser og solskinner? Den umiddelbare årsag findes i en episode, der udspillede sig en tidlig lørdag morgen i februar 2004, da et intercitytog med 160 km/t var på vej over Vestfyn mod København. Pludselig, da toget passerede Tommerup Station, hørte passagererne et lille bump efterfulgt af en skurrende lyd, hvorefter der kom et stort bump, så passagererne lettede fra sæderne. De mærkede, at lokomotivføreren sænkede farten, men da toget ramte et sporskifte, begyndte IC3-togets vogne at bevæge sig fra hinanden. Toget ramte en køreledningsmast, som kastedes mod jorden. Toget var afsporet. Heldigvis kom ingen passagerer eller togpersonale til skade ved den alvorlige ulykke, hvor et vandret skinnebrud på omtrent halvanden meters længde fik toget til at afspore. *“Den ulykke må ikke ske, og det er vores ansvar. Det er der ikke nogen tvivl om. Jeg er meget glad for, at der ikke skete passagererne noget. Det kunne have udviklet sig til en meget værre ulykke”,* lød det fra Banestyrelsens tekniske chef Erik Haldbæk. Som vanligt kom Havarikommisionen til stede for at undersøge omstændighederne ved ulykken, og det viste sig, at Banestyrelsen havde kendt til revnerne i skinnerne i længere tid. Den tekniske chef måtte efter presseforlydender forlade sin stilling. *“Efter ulykken i Tommerup er vores regler ændret. Det betyder dels, at vi skrider tidligere ind over for fejl, dels at det nu er klart beskrevet i hver enkelt situation, hvornår og hvordan der skal gribes ind. Det hviler ikke længere på medarbejdernes vurderinger”,* lød forklaringen på de mange hastighedsnedsættelser fra Banedanmarks nye tekniske chef, Eigil Sabroe, i et interview i Jyllands-Posten, da situationen ramlede i sommeren 2005.<sup>213)</sup>



*Mange havnebaner blev nedlagt i årenes løb. I februar 2009 var der dog endnu godskørsel på Køge søndre havn, om end der ikke var mange godsvogne på rangerlokomotivets krog (foto: forfatteren).*

Hvor Tommerup-ulykken var den direkte årsag til det skærpede fokus på jernbanenettets tilstand hos Banedanmark, så rakte vedligeholdelsesproblemet med jernbanesporene adskillige år bagud. I en privat samtale havde den tidligere socialdemokratiske minister for offentlige arbejder (trafikminister), J.K. Hansen, der var jernbanernes minister i knapt et år i begyndelsen af 1980'erne, overfor den senere transportminister Flemming Hansen fortalt, at der allerede i hans tid havde været udfordringer med et nedslidt skinneret.<sup>214)</sup> Allerede i DSB banes infrastrukturplan fra september 1996 havde man gjort opmærksom på det vedligeholdelsefterslæb, som prægede det statslige jernbanenet, og påpeget at der var behov for et markant niveau-skift i reinvesteringsmidlerne – altså udskiftning af den eksisterende nedslidte infrastruktur. Desuden ventede man efter Storebæltsforbindelsens åbning en øget efterspørgsel på jernbanetransporter, og jo flere tog som kørte på skinnerne, jo mere nedslidt blev infrastrukturen. Der var derfor behov for et øget fokus på banevedligeholdelsen.<sup>215)</sup> Selvom der efter nogle politikeres mening i sommeren 2005 ikke havde været tilstrækkelig opmærksomhed på vedligeholdelsesproblematikken og ikke mindst på behovets omfang, så var der ved flere lejligheder gjort opmærksom på jernbaneinfrastrukturens elendige tilstand.<sup>216)</sup> Det er dog spørgsmålet om Banestyrelsen/Banedanmark havde et reelt og realistisk kendskab til, hvor grelt det stod til ude på de danske jernbanestrækninger. En undersøgelse foretaget af Rigsrevisionen i 2002 påpegede i alt fald, at Banestyrelsen manglede indsigt i jernbanenettets reelle tilstand også op til indgåelsen af den politiske femårige rammeaftale på jernbaneområdet mellem regeringen, SF og Enhedslisten i 1999, hvor der blev afsat ca. 500 mio. kr. til vedligeholdelsen af banenettet. Den manglende viden betød, at politikerne ved indgåelse af rammeaftalen, ikke havde fået reel indsigt i banenettets tilstand.<sup>217)</sup> Ved præsentationen i efteråret 1999 lød det da også, at den politiske aftale var *”det største løft af den kollektive trafik i mands minde”*, der udover pengene til banevedligeholdelse også indeholdt en aftale om 1,1 mia.

kr. til udvidelse af fjerntrafikken mellem København og Aalborg og udskiftning af de gamle, røde regionaltog på Sjælland.<sup>218)</sup> I Banestyrelsens publikation Plan for jernbanenettet 2000-2004, der var styringsredskab til realisering af rammeaftalen, lød det da også fra styrelsens direktør Jens Andersen: *”Målet er, at vi i år 2005, er godt på vej til at have et velfungerende og moderniseret jernbanenet i Danmark”*.<sup>219)</sup> Samme Jens Andersen udtalte i 2002, i forbindelse med en mindre forhøjelse af Banestyrelsens vedligeholdelsesbudget, at det havde været *”et chok for det politiske system at opdage, hvor stort behovet for genopretning af skinnerne har været. Spor har en levetid på 30-35 år, men store dele af nettet er over 25 år”*.<sup>220)</sup> Den nedslidte infrastruktur var således ikke en overraskelse for hverken fagfolk eller politikere, men omfanget og konsekvenserne af det nedslidte jernbanenet var nok ikke klart for alle.

Den konstituerede direktør for Banedanmark, Henrik Hassenkam, der nu ikke længere var DSB's mand, forklarede i 2005, at det havde været nemmere at få projektet *Gode Tog til Alle* igennem frem for Banestyrelsens forslag om *En bedre jernbane*, fordi politikere hellere ville bevilge penge til nye initiativer end til udbedringer af eksisterende anlæg. Som Hassenkam, der aldrig havde været tilhænger af opsplittningen af DSB, udtalte, så var der *”mere politisk kapital i at købe nye S-tog, bygge en motorvej eller en Storebæltstunnel end i at udskifte sveller mellem Kalundborg og Holbæk. Det er et stort problem, at der ikke kontinuerligt investeres i jernbanen. Og i og med at DSB og Banedanmark er delt op, ser man det ikke længere som en enhed”*.<sup>221)</sup>

I stedet for fokus på genopretning af jernbaneinfrastrukturen havde man fra politisk side haft fokus på privatisering af dele af Banestyrelsen/Banedanmark, og at private aktører fik mulighed for at byde på infrastrukturopgaver på det danske jernbanenet. Allerede ved offentliggørelse af den politiske aftale om dannelsen af Banestyrelsen i efteråret 1996 stod det klart, at en væsentlig del af opgaverne i forbindelse med anlæg og vedligeholdelse af baneinfrastrukturen skulle i licitation. Banestyrelsen havde dog selv





Et målevognstog holder klar i Næstved for at registrere sporets tilstand på banen mod Ringsted i juni 2008. På perronen venter rejsende på regionaltoget mod København (foto: forfatteren).

mulighed for at byde på opgaverne.<sup>222)</sup> Man mente fra politisk side, at der var et effektiviseringspotentiale ved at lade eksterne jernbaneentreprenører og rådgivere byde på opgaverne. Derudover skulle dele af Banestyrelsen, herunder Rådgivningsdivisionen, frasælges.<sup>223)</sup> Hvor der i 1996 havde været 625 medarbejdere i Rådgivningsdivisionen, var tallet gennem årene reduceret ganske betydeligt, og da divisionen i 2001 blev solgt til det britiske ingeniørfirma WS Atkins var den reduceret til 330 medarbejdere.<sup>224)</sup> En beslutning man senere fortrød.<sup>225)</sup> Ligeledes arbejdedes der i årene efter årtusindskiftet på at frasælge Entreprisedivisionen, men planerne måtte skrinlægges, da de mange tjenestemandsansatte med deres særlige ansættelsesvilkår gjorde det umuligt. Da divisionen ikke havde haft større held ved deltagelse i udbud af jernbaneentreprenøropgaver, besluttedes det i stedet at nedlukke store dele af den.<sup>226)</sup>

Hvor fokus på vedligeholdelsen af jernbaneinfrastrukturen ikke tidligere havde haft en tilstrækkelig høj politisk prioritet, så ændredes det markant i løbet af krisesommeren 2005. Fra dele af det politiske landskab havde man mistanke om, at Banedanmark havde iscenesat de mange hastighedsnedsættelser for derigennem at påvirke de kommende finanslovsforhandlinger. Men fra alle dele af det politiske landskab kom dog også samstemmende ytringer om, at der skulle ske noget, så jernbanenettet blev genoprettet. Problemet var reelt.<sup>227)</sup> I forbindelse med finanslovsforhandlingerne i efteråret 2005 nåede VK-regeringen sammen med aftaleparterne DF og R frem til en ekstrabevilling på 220 mio. kr. til genopretning, hvoraf de 20 mio. kr. dog

var afsat til udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag for fremtidens signalsystem på jernbanenettet. De ældre signalsystemer var årsag til en lang række forsinkelser. Aftalepartnerne var samtidig enige om, at der i løbet af 2006 skulle ses på behovet for vedligeholdelse af jernbanenettet, idet det i forbindelse med finansloven for 2007 skulle afklares, hvorledes man kunne afhjælpe de mange forsinkelser ved en målrettet fokus på vedligeholdelsesarbejderne.<sup>228)</sup> Den endelige afklaring af hvordan jernbanenettet kunne genoprettes, var således skudt et år ud i fremtiden.

Til gengæld fik Banedanmark tid til i løbet af 2006 at udarbejde et beslutningsgrundlag, som politikerne kunne tage stilling til ved de kommende finanslovsforhandlinger.<sup>229)</sup> Ligeledes lovede Banedanmark at afhjælpe de akutte problemer, så man forhåbentlig kunne undgå en gentagelse af det foregående års rejsekaos. Da varmen meldte sig i sommeren 2006, brød dele af jernbanetrafikken imidlertid sammen, og rejsetiden mellem København og Frederikshavn blev igen forlænget – denne gang med en time. Hos DSB betegnede man situationen som både "absurd" og "ekstrem", og den ansvarlige for forsinkelserne var ifølge DSB's trafikchef Erik Christensen uden tvivl Banedanmark, som havde lovet at have skinnerne i orden til sommervarmen: "De siger jo, at de desværre ikke nåede det, inden det blev sommer. Og det er vi i DSB jo dybt forundrede over. Vi har løbende hen over vinteren og foråret spurgt dem om vi skulle forvente at få temperaturproblemer i år. Hver gang har vi fået rimeligt klare meldinger om, at det problem skulle ikke opstå denne sommer. Derfor har vi været fuldstændigt uforberedte hos DSB."



*Ravn Bane Aps kom igen på sporet efter uoverensstemmelserne med Banedanmark. Arbejdstrolje på et sidespor i Vojens i oktober 2020 (foto: forfatteren).*



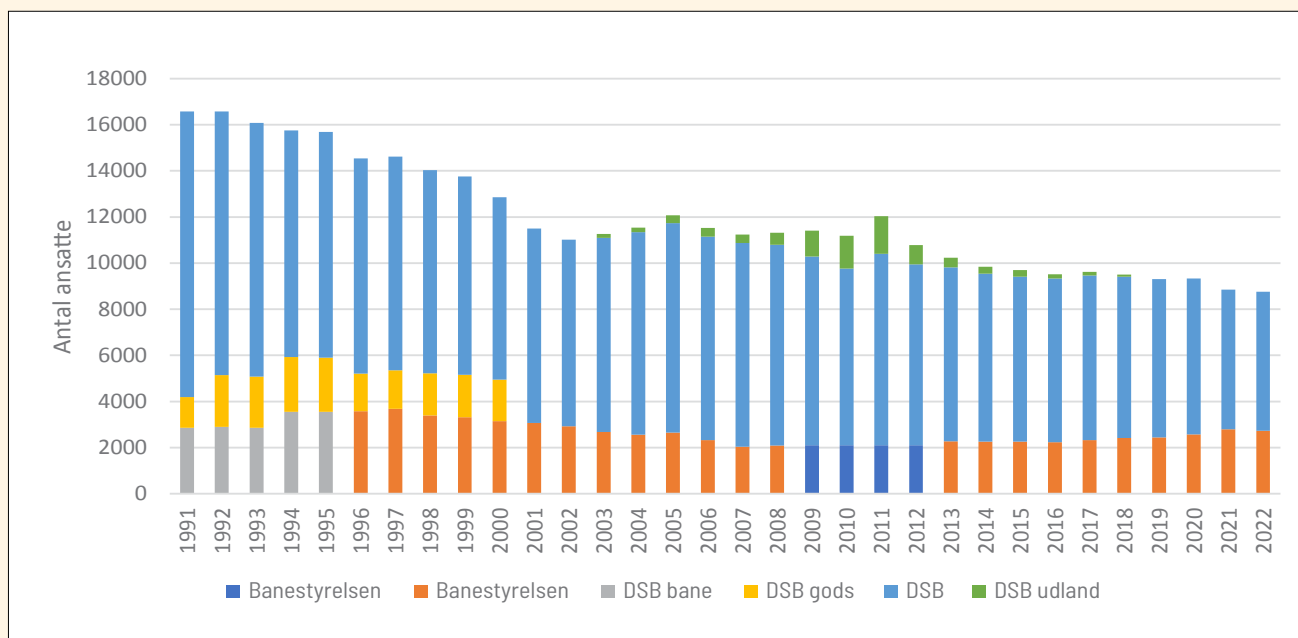
*Vi har ikke engang tænkt tanken "hvad gør vi, hvis nu"."*<sup>230)</sup> Dermed kom det latente betændte forhold mellem DSB og Banedanmark endnu engang frem i offentlighedens søgelys. Hos DSB gjorde man ved informationsudkald i togene en dyd ud af at understrege, at forsinkelserne skyldtes Banedanmark. Dele af pressen svælgede også i, at det tidligere var kommet frem, at man visse steder i DSB kaldte Banedanmark/Banestyrelsen for chikanestyrelsen.<sup>231)</sup>

I september 2006 kunne Transportministeriet og Banedanmark ved et fælles pressemøde præsentere et beslutningsgrundlag, som politikerne kunne tage stilling til. Dels kunne man præsentere den såkaldte signalanalyse med forslag til en udskiftning af de statslige jernbaners analoge signalsystem med det såkaldte digitale ERTMS-system. Dels kunne man præsentere en plan for genopretning af jernbanenettet ved en målrettet vedligeholdelsesindsats frem mod 2014. Da Folketingets politiske partier i efteråret 2006 sad omkring forhandlingsbordet, aftaltes det på baggrund af beslutningsgrundlaget at afsætte lidt over 4 mia. kr. til en genopretning af det nedslidte jernbanenet. Fokus skulle i første omgang være på hovedstrækningerne, men også regionale strækninger skulle tilgodeses. Med de mange nye penge på kontoen satte Banedanmark derfor i de følgende år en massiv vedligeholdelsesindsats i værk, og mange banestrækninger gennemgik en fornyelse.<sup>232)</sup> Det skete ofte ved at lukke strækningen i en længere periode mens passagererne blev sendt over i såkaldte togbusser, der var et særligt udbredt fænomen i årene der fulgte. Dermed blev der også plads til de private jernbaneentreprenører, som skulle udføre det fysiske arbejde. Udliciteringen af jernbanevedligeholdelsen og licitationer ved nybyggeri gav grundlag for en lang række større og mindre virksomheder. Både firmaer som foretog de omfattende vedligeholdelsesarbejder som Strukton, Aarsleff Rail, Spitzke og Banverket, men også mindre firmaer og underleverandører som Railservice, Sorgenfri Entreprise, Contec, BLDX og Ravn Bane for at blot at nævne nogle få.

Sidstnævnte firma kom i øvrigt i medierne i 2015 efter anklager mod Banedanmark om at myndigheden havde sortlistet og udelukket Ravn Bane fra opgaver på det statslige jernbanenet på et ikke lovligt grundlag. Sagen gav anledning til massiv medieomtale, ikke mindst på grund af afsløringen af hvad der blev betegnet som en række meget direkte formulerede interne mails i Banedanmark. Mails hvis indhold af folk uden for organisationen blev omtalt som en syg virksomhedskultur.<sup>233)</sup> Da sagen kom til offentlighedens kendskab, udtalte transportminister Hans Christian Schmidt da også: *"Der er helt klart begået fejl. Det har Banedanmark også undskyldt. Jeg så gerne, at vi kan indgå et forlig med Jesper Ravn"*.<sup>234)</sup> En undersøgelse foretaget af Kammeradvokaten, som blev offentliggjort i marts 2016, frikendte dog Banedanmarks administrerende direktør Jesper Hansen for tjenesteforseelse i sagen om Ravn Bane. Godt nok havde Jesper Hansen på et direktionsmøde under en drøftelse om vanskeligheder i samarbejdet med Ravn Bane udtalt sig kritisk overfor selskabet, og sagt noget i stil med *"ham bruger vi ikke"*. Kammeradvokaten konkluderede dog: *"Et kortvarigt udslag af manglende selvkontrol under et sådant møde [et lukket internt direktionsmøde], som gav sig udslag i en følelsesladet bemærkning, udgør således ikke i sig selv en tjenesteforseelse, når det samtidig må konstateres, at det ikke har været hensigten at føre udtalelsen ud i livet"*.<sup>235)</sup> Samme efterår besluttede Statsadvokaten desuden at fratage en sigtelse, som var rejst mod Banedanmarks produktionsdirektør, Michael Borre, der kortvarigt havde udstedt et forbud mod at anvende Ravn Bane ved entrepriser hos Banedanmark. Under direktionsmødet havde Michael Borre sendt en mail til sine afdelingschefer, hvor han havde videreføret et forbud mod at anvende Ravn Bane. I Statsadvokatens begrundelse for at fratage sigtelsen, blev der blandt andet lagt vægt på, at hun ikke fandt det sandsynligt, at en domstol ville finde produktionsdirektøren skyldig i embedsmisbrug. Der blev blandt andet lagt vægt på, at ordren hurtigt var blevet tilbagekaldt efter en uges tid, og at Ravn Bane ikke var gået glip af nogen ordrer i den mellemliggende periode.<sup>236)</sup>

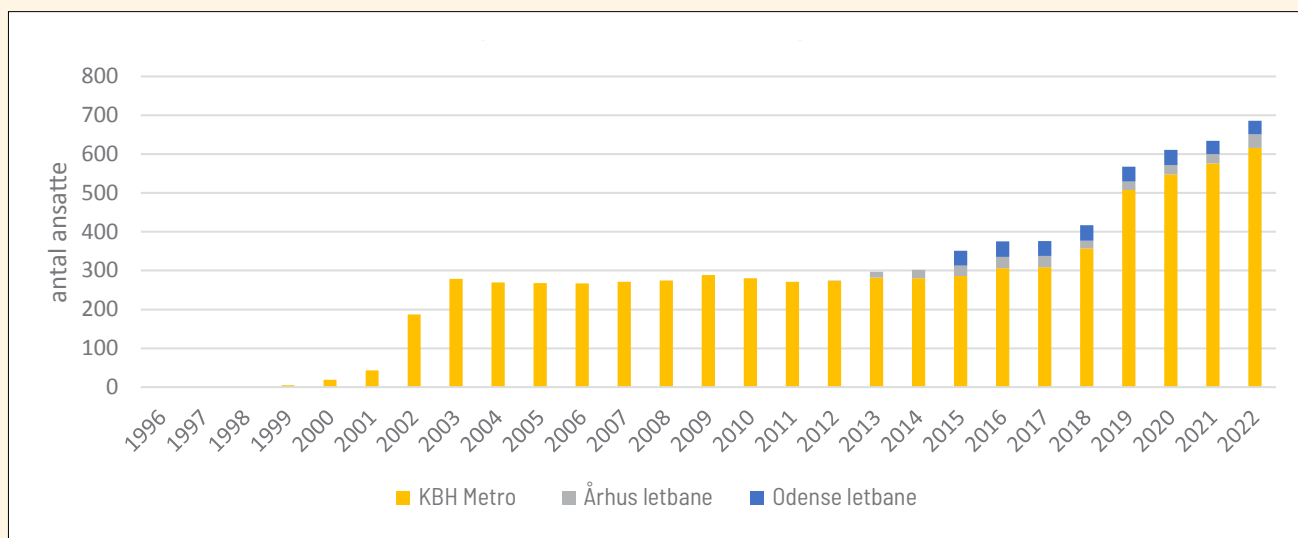
## ANSATTE

### Ansatte i DSB bane, Banestyrelsen/Banedanmark, DSB gods, øvrige DSB og DSB udland, 1991-2022



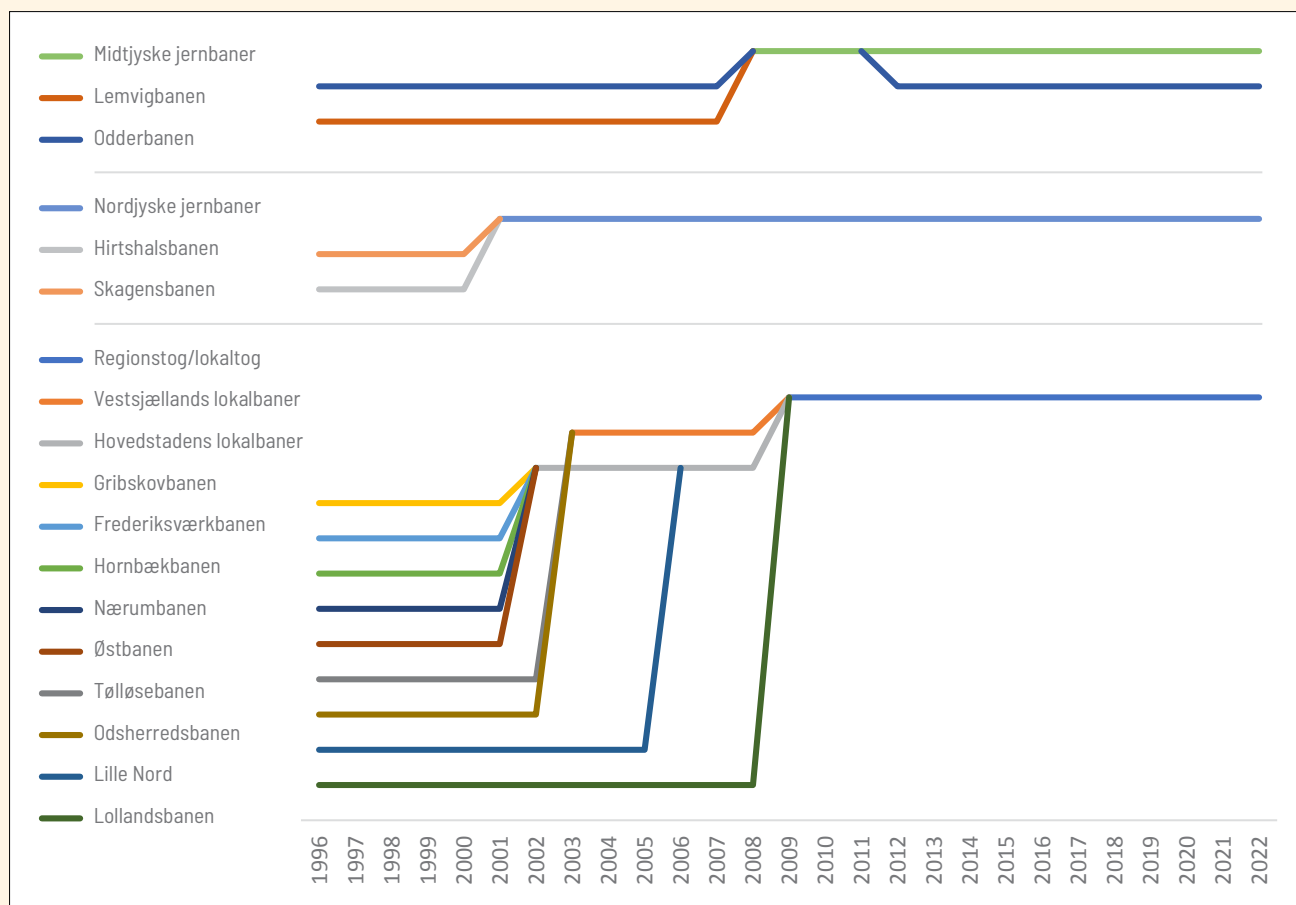
Grafen illustrerer forandringerne i den gamle organisation. DSB bane blev udskilt som Banestyrelsen i 1997 (fra 2004 Banedanmark) og fra 2001 var DSB gods også udskilt. DSB's engagement i udlandet i årene 2004-2018 afspejler sig i antallet af ansatte. Da der var flest, var mere end 1.600 ansat i DSB's svenske afdelinger: DSB First Sverige, DSB Sverige, Roslagståget, Krøsatåg, Västtrafik, VIAS og Upptåget. Tal for årene 2008-2012 i Banedanmark er ca.-tal (mørk blå) (kilde: årsrapporter, DSB, Banestyrelsen, Banedanmark).

### Ansatte, letbaneselskaber og metro, 2000



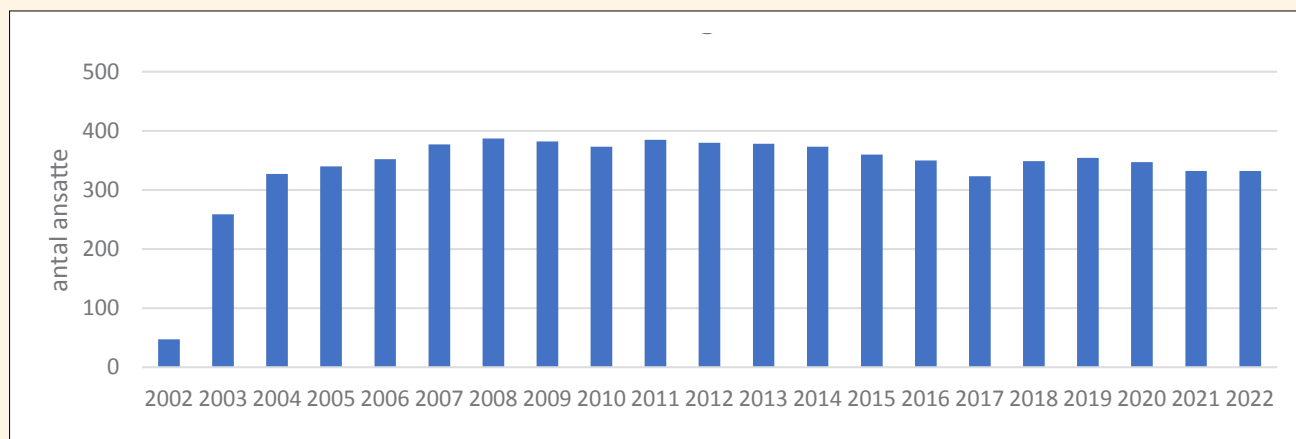
(kilde: Årsrapporter, Aarhus Letbane, Odense Letbane, Københavns Metro, Arriva tog).

## Lokalbaner, fusioner, 1996-2022



Der mangler et generelt overblik over antallet af ansatte ved de sidste privat-/lokalbaner, men tallet var samlet omkring 700 ved periodens start. Lemvigbanen og Odderbanen, der blev til Midtjyske Jernbaner i 2008, beskæftigede omkring 100 faldende til omkring 40 ved årtusindskiftet. Nordjyske Jernbaner, som blev til ved fusion af Hirtshalsbanen og Skagensbanen i 2001, havde ca. 50 ansatte voksende til 128 i 2022. De sjællandske baner, der fusionerede først til hhv. Hovedstadens lokalbaner (2001) og Vestsjællands lokalbaner (2003) – siden i 2009 til Regionstog/senere Lokaltog – mønstrede 450 voksende til over 500 medarbejdere i 2022 (kilde: Årsrapporter: Lokaltog, Nordjyske Jernbaner, Midtjyske Jernbaner samt diverse privatbaner).

## Ansatte, Arriva Tog 2002-2022



Arriva, der begyndte at køre tog i Midtjylland i 2003, havde fra 2004 mellem 330 og 385 ansatte (kilde: Årsrapporter, Arriva tog).





### 2008 – IC4-togets lange rejse

Som så mange gange før havde adskillige mennesker fundet vej til perronerne på Københavns Hovedbanegård denne lune eftermiddag i sensommeren 2008. Noget særligt var under opsejling. De mange nysgerrige ventede på et tog. Selvom begivenheden havde været hemmeligholdt lige til det sidste, så var nyheden sluppet ud nogle timer tidligere. I lighed med flere andre af landets nyhedsmedier havde TV2 News ryddet store dele af sendefluden for at følge toget, der bevægede sig tværs gennem landet. For nu skete det, man havde ventet på i årevis. Et IC4-tog var undervejs med et lyntog fra Aalborg til Københavns Lufthavn – det første IC4-tog i landsdelstrafikken. Først på eftermiddagen udløstes spændingen i København, da det enlige IC4-togsæt trillede ind i spor 1 på banegården tæt fulgt af landets medier. Blandt de mange ventende var der givet vis også dem, der drog et lettelsens suk. Toget var nået frem uden problemer. En af dem tiltrak sig fokus på perronen. Klædt i den obligatoriske direktørhabit, hvid skjorte og matchende mørkerødt slips med diskrete prikker, sås en glad mand. DSB's administrerende direktør Søren Eriksen, der havde ledet virksomheden i knapt to år, havde tydeligvis en god dag på jobbet. Smilet var stort. Langt om længe var det udkældte IC4-tog kommet ud på de lange skinner mellem Jylland og Sjælland. Men midt i glæden lurede også bekymringerne. Da TV2 News rakte en rød mikrofon frem mod direktøren, pointerede han da også, at der var lang vej igen før alle 83 bestilte IC4-tog var på skinnerne. Med det langstrakte forløb in mente, som allerede på dette tidspunkt havde præget nyhedsbilledet og den politiske debat i flere år, turde direktøren klogeligt nok heller ikke sige, at nu var alle problemer overstået. Selvom håbet levede om en snarlig levering og indsættelse i trafikken af de problemfyldte togsæt, så var meldingen da også ganske klar fra direktøren, da TV2-journalisten spurgte hvad DSB ville gøre, hvis den italienske togproducent AnsaldoBreda ikke kunne leve op til DSB's ultimatum om at få myndighedsgodkendt togene og få flere togsæt sat ind i landsdelstrafikken: "Så

*hæver vi kontrakten. Hvis ikke de opfylder det her ultimatum, så hæver vi kontrakten, og hvad vi så gør derfra, det kan jeg ikke sige noget om i dag".<sup>237)</sup>*

Den langvarige IC4-skandale prægede nyhedsbilledet i Danmark gennem en årrække, og gav en del hovedbrud hos såvel DSB's skiftende ledelser som blandt de forskellige trafik- og transportministre. Indsættelsen af IC4-togene i landsdelstrafikken i 2008 kom heller ikke til at markere det vendepunkt i den langvarige proces med leveringen af de italienske tog, som mange ellers havde håbet på. Næppe nogen havde forestillet sig det mareridt, som kom til at udspille sig gennem næsten to årtier, da de første streger til toget blev tegnet i årene op til årtusindskiftet.

Alt tegnede lyst og positivt, da DSB lancerede planen om *Gode Tog til Alle* i 1998. Som en del af lanceringen blev de første skitser af fremtidens nye IC4-tog også præsenteret for offentligheden. Der blev ikke lagt skjul på, at det var et tog, som ville være udover det sædvanlige. *"Togets design udvikles i samarbejde med det verdensberømte italienske designfirma Pininfarina. I Danmark er Pininfarina mest kendt for sit design af eksklusive bilmærker som eksempelvis Ferrari, men de har også stået for design af tog"*, lød det blandt andet i DSB's folder. Selvom IC4-toget ville blive specialdesignet til de danske passagerer, så lod DSB tydeligt forstå, at virksomheden, der skulle producere togene – *"det italienske firma Breda"*, var velkendt med levering af blandt andet højhastighedstog til de italienske jernbaner.<sup>238)</sup> Der var med andre ord tale om et driftssikkert tog. Endnu havde opgaven med bygningen af IC4-togene dog ikke været i EU-udbud, så det var noget af en tilsnigelse på dette tidspunkt at udnævne den italienske virksomhed som den kommende producent, men det lød godt med et *"Ferrari-tog"* til danskerne.

Som led i processen med anskaffelsen af IC4-togsættene iværksatte DSB – udover den politiske afklaring og godkendelse af togindkøbet på knapt 5 mia. kr. – ved årtusindskiftet et EU-udbud. Der indkom naturligvis bud fra forskellige togproducenter, som DSB foretog en vurdering

*DSB's administrerende direktør Søren Eriksen  
i samtale med journalister efter ankomsten  
med det første IC4-tog i landsdelstrafikken.  
Københavns Hovedbanegård den 7. august 2008  
(foto: forfatteren).*

af. Også fra italienske AnsaldoBreda S.p.A. modtog man tilbud på levering af togsættene, og ifølge Rigsrevisionens senere analyse, foretog DSB en grundig vurdering af virksomheden. Medarbejdere fra DSB var bl.a. på en studierejse til produktionsanlæggene og underleverandøren, som skulle bygge IC4-motorerne, og de fik her indtrykket af at virksomheden havde stor produktionskapacitet og evne til at forestå en produktion af de mange togsæt, ligesom underleverandøren arbejdede systematisk og ville være i stand til at udvikle en motor efter udbudsmaterialets krav.

Ved møder i maj 2000 med de norske statsbaner NSB, der havde bestilt elektriske togsæt hos den italienske togproducent, og Metrodanmark, der var ved at få leveret tog til den københavnske metro, fik DSB bestyrket opfattelsen af, at AnsaldoBreda ville være i stand til at producere de nye IC4-togsæt. Virksomhedens leverancer blev beskrevet som teknisk og kvalitetsmæssigt i orden. Godt nok kunne man i DSB ved møderne med de andre togoperatører forstå, at den italienske virksomhed var mindre god til projektstyring - navnlig planlægning og overholdelse af tids-



*Et IC4-tog mod Århus nær Fårup i Kronjylland i juni 2011 (foto: forfatteren).*

frister, men hos DSB vurderede man, at forsinkelserne ikke adskilte sig fra andre togproducenter. Samlet set fandt man, at AnsaldoBredas tilbud var det bedste. I december 2000 blev kontrakten underskrevet med aftale om, at de første togsæt skulle leveres i april 2003 og indsættes i kommerciel drift fra januar 2004. Der blev ikke bestilt prototypetog, som man i flere tilfælde havde gjort tidligere, idet alle togsæt blev bestilt af en omgang. Alle togsæt skulle være leveret og i drift i januar 2006. Skinnerne var lagt mod gode tog til alle.

Men omtrent et halvt år efter kontraktunderskrivelsen blev DSB klar over, at AnsaldoBreda ikke leverede pålidelige, realistiske og velfunderede planer for IC4-projektets fremdrift, og navnlig i løbet af 2002 øgedes bekymringen hos den danske operatør. DSB påtalte derfor gentagne gange på projekt- og ledelsesmøder med AnsaldoBreda nødvendigheden af, at virksomheden skærpede fokus på fremdriften i produktionen og overholdt den lagte tidsplan. Påtalerne havde dog ikke den ønskede effekt. I december 2002 udarbejdede DSB og AnsaldoBreda en tillægskontrakt, en såkaldt Settlement Agreement, der blandt andet indeholdt en aftale om udskydelse af levering af det første togsæt, så dette nu først skulle leveres i midten af 2003. Man ventede samtidig fra DSB's side, at AnsaldoBreda strammede op på produktionen.<sup>239)</sup> Settlement Agreement indeholdt desuden en supplerende aftale om levering af 23 såkaldte IC2-tog, altså en mindre udgave af IC4-toget på kun to vogne pr. togsæt. Bestillingen var resultatet af en magtkamp, der havde udspillet sig hen over sommeren 2002 mellem DSB på den ene side og Trafikministeriet sekunderet af Finansministeriet på den anden. DSB ønskede at anskaffe 25 IC2-togsæt, hvoraf en del blandt andet skulle bruges til at opgradere betjeningen af Svendborgbanen. Resten skulle supplere kapaciteten i fjerntrafikken. I Trafikministeriet havde man dog en anden opfattelse af de økonomiske prioriteringer, og der blev givet afslag på anskaffelsen ved fremsendelsen af en telefax i juni 2002 til DSB's administrerende direktør Keld Sengeløv. Ved ihærdigt benarbejde fra DSB's

nye bestyrelsesformand, Mogens Granborg, lykkedes det dog at få omstødt beslutningen og overtalt Folketingets finansudvalg til at bevilge 800 mio. kr. til anskaffelsen af 23 IC2-togsæt. De nye IC2-tog ventedes leveret i løbet af 2004, og indtil da ville man anvende lejede Desiro-togsæt på Svendborgbanen, så pendlerne på den sydfynske bane med det samme fik en opgraderet rejseoplevelse.<sup>240)</sup>

Selvom forligsaftalen ikke direkte indeholdt krav om en styrkelse af AnsaldoBredas projektorganisation og projektstyring, så ventede man fra DSB's side, at den italienske producent strammede op på produktionen. Allerede i det tidlige forår 2003 meddelte fabrikken imidlertid, at IC4-togene ville blive forsinket med yderligere 4-5 måneder, og i løbet af året kom supplerende forsinkelser til. DSB påtalte gentagne gange den mangelfulde styring af projektet overfor fabrikken. Selvom det første IC4-togsæt var ankommet med skib til Århus i slutningen af 2003, var togsættet endnu i begyndelsen af 2004 ikke overdraget til DSB. Som følge af forsinkelserne iværksatte DSB i løbet af 2004 derfor en såkaldt eskaleringsstrategi for at lægge pres på såvel AnsaldoBreda som dets moderselskab Finmeccanica. Det skete blandt andet ved at tage kontraktlige skridt og fakturere bøder for manglende levering i henhold til kontrakten og ved, at der afholdtes jævnlige topledelsesmøder om projektets fremskridt mellem DSB's administrerende direktør og direktøren for AnsaldoBreda. På trods af flere målrettede tiltag opstod der blot yderligere forsinkelser i leveringsplanerne.<sup>241)</sup>

Udfordringerne med IC4-togene var mange. Rigtig mange. Togsættene var af dårlig håndværksmæssig kvalitet, togenes computersystemer fungerede ikke, der var støjgener fra hjul og motorer, toiletsystemet var ikke sikret mod den skandinaviske vinterkulde, akselkasselejerne revnede og togsættene kunne ikke sammenkobles – for blot at nævne nogle få af de mange udfordringer. En DSB-ingeniør, der fulgte IC4-projektet tæt gennem mange år, udtalte midt i processen med at få togene til at køre: *"Den første gang, jeg tvivlede på projektet, var i 2003, da de første togsæt an-*





IC4-togsæt under ophugning hos en skrothandler ved Kristrup Engvej i Randers. april 2017 (foto: forfatteren).

kom med skib til Aarhus Havn, og vi fandt ud af, at togsættet var 23 ton tungere end specificeret i kontrakten. Dengang tænkte jeg, at der var noget helt, helt galt.<sup>242)</sup> Ved de første IC4-tog konstateredes mere end 1800 fejl på de enkelte togsæt. Selvom antallet af fejl mindskedes noget i årenes løb, var det leverede materiel fra AnsaldoBreda stadig i en uacceptabel tilstand.

Først i slutningen af juni 2007 kunne DSB indsætte det første IC4-togsæt i overvåget prøvedrift i regionaltog mellem Århus og Lindholm, men det betød dog langt fra, at alle problemer var overstået. Det lod administrerende direktør Søren Eriksen da også forstå i den pressemeddelelse, som DSB udsendte, inden det første IC4-tog blev sendt ud på skinnerne med passagerer: "Det er vigtigt for mig at understrege, at der kun er tale om prøvedrift. IC4-toget er langt fra kureret for børnesygdomme, og i den første tid forventer vi at have teknikere med om bord". Samtidig tilføjede direktøren, at "strækningen mellem Århus, Aalborg og Lindholm er valgt, fordi den er knap så trafikeret, og fordi togene hele tiden befinder sig inden for en overskuelig afstand af DSB's og AnsaldoBredas værksteder i Århus"<sup>243)</sup>

Den overvågede prøvedrift af de fire IC4-tog, som blev indsat i regionaltrafikken, blev dog ikke fulgt op med yderligere fremskridt, og den 21. maj 2008 gav DSB derfor et ultimatum til AnsaldoBreda. Senest i maj 2009 skulle 14 enkeltkørende IC4-tog være godkendt og sat i drift mellem landsdelene, og desuden skulle der være leveret mindst ét myndighedsgodkendt togsæt, som tilmed levede op til samtlige bestemmelser i kontrakten. "Igen og igen har DSB måttet finde sig i forsinkelser af IC4-togene. Leverandøren, den italienske togfabrik AnsaldoBreda, har gang på gang fremlagt nye leveringsplaner, som har vist sig heller ikke at holde. Det har nu fået DSB's øverste ledelse til at miste tålmodigheden", lød det i en pressemeddelelse fra DSB, der nu ville trække "en streg i sandet": "Hvis ikke AnsaldoBreda senest i maj 2009 har leveret togsæt til landsdelstrafikken og det første togsæt, der opfylder alle kontraktens krav, vil kontrakten blive ophævet", var det kontante budskab i pressemed-

delelsen, hvor Søren Eriksen supplerede med at udtale, at der var tale om en "sidste chance": "Det er ikke nogen hemmelighed, at DSB mildest talt er træt af den stærkt utilfredsstillende forsinkelse i leverancen af IC4-togene. Denne sag handler helt entydigt om leverandørsvigt. Jeg har derfor fået accept i DSB's bestyrelse til at stille leverandøren over for et ultimatum. Lever de ikke op til nogle helt specifikke krav, så vil kontrakten om leverancen af IC4-tog blive ophævet."<sup>244)</sup> Overfor fagbladet Ingeniøren var direktøren da også ganske klar: "Det er et meget, meget klart ultimatum, og det er den allersidste chance, som AnsaldoBreda får for at levere de IC4-tog. Det er en drastisk beslutning, for nu er der ingen vej tilbage. Der er ingen tvivl om, at vi meget hellere vil have togene end opsige kontrakten og ende i en eventuel retssag, men vores tålmodighed er sluppet op."<sup>245)</sup>

Noget begyndte der da også at ske. I august 2008 blev det første IC4-togsæt indsat i landsdelstrafikken, og frem mod skæringsdatoen i maj 2009 leverede AnsaldoBreda 14 IC4-togsæt samt yderligere et IC4-tog, der havde en betinget myndighedsgodkendelse til at køre sammenkoblet med et andet IC4-togsæt. Ved indgangen til maj 2009 havde DSB dog ikke genvundet tilliden til at den italienske virksomhed kunne færdigproducere IC4-togsættene, da de leverede togsæt stadig var plaget af en lang række fejl, men på den anden side viste en juridisk vurdering, at DSB – med de fremskridt som AnsaldoBreda trods alt havde opnået – ikke kunne ophæve kontrakten for såvel IC4 – som IC2-togsættene, der også var forsinkede. Derfor indgik DSB og AnsaldoBreda i foråret og sommeren 2009 supplerende aftaler for hver togtype, som gik ud på, at DSB fik økonomisk kompensation på 2,25 mia. kr. Til gengæld skulle AnsaldoBreda levere de 83 IC4-togsæt og 23 IC2-togsæt i en nærmere bestemt kvalitet. Kvaliteten afveg dog betydeligt fra de oprindelige kontrakter og navnlig på to afgørende områder. Dels var det ikke længere et krav, at fire togsæt kunne sammenkobles og dels ville togsættene blive leveret med en lavere driftsstabilitet end oprindeligt aftalt. Samtidig ville DSB påtage sig en ny rolle som togproducent ved at fær-



digbygge og opgradere togsættene. Efter den nye aftale skulle de 83 togsæt leveres til DSB inden udgangen af juli 2012, mens de 23 IC2-togsæt skulle leveres inden udgangen af september samme år. En tidsplan der dog heller ikke kom til at holde. De sidste togsæt blev først leveret i løbet af 2013.

De følgende år viste, at DSB havde undervurderet opgavens kompleksitet, omfang og økonomi. Virksomheden var ikke forberedt til at fungere som togproducent, og kom derfor bagud i arbejdet med at færdigbygge togsættene. Opgaven med at klargøre togene og sikre en høj driftsstabilitet var så gennemgribende og omfattende, at det blandt andet betød, at DSB på ny måtte ansøge om Trafikstyrelsens myndighedsgodkendelse til at indsætte togsættene i passagertrafikken. Samtidig var kvaliteten af de leverede togsæt fra AnsaldoBreda stadig ringe, hvilket medførte omfattende merarbejde for at klargøre togene til at blive indsat i driften. Stillestående IC4-togsæt hobede sig op på baneterrænet i Århus ventende på, at der blev plads i DSB-værkstedet i byen og senere i eksterne værkstedsfaciliteter på den tidligere jernbanevognfabrik i Randers.<sup>246)</sup>

Den omfattende skandale blev naturligt nok et yndet emne i medierne, der tæt dækkede såvel de mange fejl på togsættene som den langstrakte levering og dens konsekvenser. En af de mere kuriøse sider af IC4-historien nåede de danske medier i begyndelsen af 2011, da nogle billeder fra et internationalt medie kom til offentlighedens kendskab. De viste et IC4-tog i DSB-design i det nordafrikanske

land Libyen. Da billederne nåede Danmark, gav de anledning til en del forvirring også hos DSB, indtil det blev opklaret, at det var AnsaldoBreda som havde taget et tog fra produktionslinjen og sendt det som gave til Libyens diktator Muammar Gaddafi efter ønske fra den italienske regeringsleder Silvio Berlusconi, i anledningen af diktatorens 40-års regeringsjubilæum.<sup>247)</sup> Det libyske IC4-tog forblev i Afrika, og antallet af leverede IC4-tog blev derfor nedjusteret til 82 togsæt.

I 2010'erne blev IC4-projektet flere gange vurderet af eksterne eksperter, for at se om det overhovedet var muligt at få repareret og klargjort de mange togsæt, så de kunne indsættes i den danske passagertrafik. I sommeren 2014 valgte DSB således at få foretaget en ekstern vurdering af, om IC4- og IC2-togsættene i det hele taget havde en fremtid på de danske skinner. Det skyldtes ikke mindst, at driftsstabiliteten lå på et meget lavt niveau, og at man ikke kunne følge med planen om indsættelse af togsættene i driften. Hos DSB var man umiddelbart ikke i tvivl om, at fremtiden så sort ud for at få togene i drift.<sup>248)</sup> Analysen, som blev foretaget af det schweiziske konsulentfirma PROSE i samarbejde med eksperter fra det statslige schweiziske jernbanelandskab SBB, forelå et halvt år senere. Konklusionen var, at 74 af de 82 IC4-tog ville kunne sættes i køreklar stand, så de kunne anvendes i landsdelstrafikken.<sup>249)</sup> I midten af 2016 besluttede DSB imidlertid straks at udrangere alle IC2-togene, hvoraf nogle aldrig var blevet indsat i ordinær drift. Andre IC2-togsæt havde kun kørt ganske sporadisk med

regionaltog på blandt andet Vestfyn. Det var DSB's vurdering, at man aldrig ville opnå en tilfredsstillende driftsstabilitet med togene. Togsættene blev i stedet hensat på jernbaneterrænerne i blandt andet Fredericia og Tinglev. Endvidere blev fem dårlige IC4-tog udrangeret og opslugget hos en skrothandler i Randers. Togsættene var i en sådan stand, at DSB ikke vurderede, at de kunne bygges færdige. Desuden besluttede DSB, at IC4-togene fremover primært skulle anvendes i regionaltrafikken. En undersøgelse foretaget af Rigsrevisionen i 2017 afdækkede, at DSB efter overtagelsen af rollen som togproducent ikke havde gjort nok for at få togene til at fungere. En udfordring var blandt andet, at DSB's værksteds personale skulle færdigbygge togsættene samtidig med, at de skulle reparere på de IC4-togsæt, som anvendtes i passagertrafikken, når de ofte skulle ind på værkstedet for fejlretning. Derudover havde DSB heller ikke afsat de nødvendige ressourcer til arbejdet med at færdiggøre IC4-togene.<sup>250)</sup>

Hvor man indtil 2016 havde arbejdet for at sætte IC4-togene i drift, flyttedes fokus nu til at holde togene i drift knap 10 år mere indtil *Fremtidens Tog* var sat på skinner. *Fremtidens Tog* var et program for anskaffelse af nye tog, der blandt andet skulle afløse IC3- og IC4-togene. I midten af 2010'erne var debatten om anskaffelsen af nye tog til såvel regional- som fjernogstrafikken taget til blandt andet på baggrund af de dårlige erfaringer med IC4. Derfor præsenterede DSB i 2017 et beslutningsoplæg til *Fremtidens Tog*, hvor der skulle indkøbes gennemprøvet togmateriel, altså højdevarer som man måtte forvente kunne indsættes direkte i driften uden problemer. Samtidig kunne IC4-togene udfases.<sup>251)</sup> At IC2- og IC4-togene ikke havde nogen fremtid på de danske skinner, blev også tydeligt, da DSB i sommeren 2017 kunne fortælle, at nogle af IC2-togene var solgt til en rumænsk togoperatør.<sup>252)</sup> I sommeren 2022 kom det frem at den resterende del af IC2- og IC4-togene ligeledes var solgt til en anden rumænsk togoperatør, og ville forlade Danmark, efterhånden som de ikke længere var nødvendige i den danske jernbanedrift i takt med indsættelsen af *Frem-*

*tidens Tog*. IC4-skandalen, der var et langstrakt forløb, som gav DSB alvorlige ridser i sit image, og som samtidig var genstand for omfattende politiske debatter og holdningstilkendegivelser fra samtlige dele af Folketinget, så således ud til at få en ende.



*I årevis var talrige IC4-tog placeret uvirksomme side om side i Århus, hvor togsættene fyldte godt op på det store baneterræn (foto: forfatteren).*





Den 12. december 2009 kørte det sidste regionaltog på Gedserbanen mellem Nykøbing og Gedser. Efter ankomsten til Gedser tog lokomotivføreren og togføreren opstilling foran toget til ære for fotografene (foto: forfatteren).

### 2009 – Spøgelsetoget og sporene til fremtiden

Selvom det er en tidlig lørdag morgen midt i julemåneden 2009, er der alligevel fyldt godt op i det regionaltog, der bevæger sig gennem sporskifterne, ad sporene på banegårdsterrænet i København, for at finde den rette vej mod Roskilde og Sydsjælland. Indenfor i dobbeltdekkervognene har passagererne fundet plads, navnlig på vognenes øvre etager hvor der er god udsigt, mens husrækken i Ingerslevsgade passerer forbi på den ene side, og rækkerne af personvogne på klargøringssporene ved Belvedere på den anden. Som en perlerække der lyser op, viser signalerne langs sporet grønt for netop det regionaltog, der i folkemunde går under navnet spøgelsetoget. I Roskilde kommer en gruppe mænd op på førstesalen i en af vognene, hvor de finder nogle ledige pladser. "Han var netop ved at skifte den ud, og så spurgte jeg om jeg ikke måtte få den", lyder det fra en af de voksne mænd, mens de andre ser misundeligt ned mod hans hænder, hvor han som et helligt relikvie holder på en sammenrullet, gul afgangsplakat, som indtil for få minutter siden har været ophængt på banegården i Roskilde. En DSB-medarbejder har netop været i færd med at udskifte de karakteristiske gule plakater på stationen, for næste dag træder en ny køreplan i kraft. Og der er én lille ændring, som gør hele forskellen på den gamle og den nye plakat. Netop det som gør at en entusiast bare må eje den forældede afgangsplakat. Det eneste daglige tog på hverdagene til Falsters sydlige punkt, Gedser, er væk. Efterhånden som

toget bevæger sig længere og længere ned gennem Sydsjælland, stiger flere passagerer af. Men en del stiger også på. Da toget først på formiddagen når frem til spor 2 i Nykøbing Falster, står en del lokale klar på perronen for at komme med på den allersidste tur med toget til færgehavnen i Gedser. På perronen er der hurtig udskiftning i førerhuset på lokomotivet. En orangeklædt lokomotivfører stiger ned, og en ny træder op. PU-signalet, udkørselssignalet, lyser allerede grønt, og en række glødelamper nedeunder formet som et G, viser at signalet er sat mod Gedser. Den kvindelige togfører giver afgangssignal, og snart glider regionaltoget gennem sukkerfabrikkens område, hvor den hvide røgfane fra skorstenene og den karakteristiske skarpe lugt fortæller, at kampagnen er i gang. Sukkerroerne er ved at blive forarbejdede. Snart glider toget ind gennem en skov, for kort efter at komme ud i åbent landskab med marker og udsigt over Guldborgsund. Af og til passeres en nedlagt landstation. Væggerløse, Marrebæk, Fiskebæk. Inde i toget er næsten alle pladser fyldt op. Mange falstringer høres i toget. En midaldrende mand i blå kanvasdragt har sat en gul indkøbspose fra Netto på sædet ved siden af sig. Længere nede sidder et ægtepar i tykke vinterjakker. På den modsatte side af gangen ses en ung kvinde – formentlig på tur med sin bedstefar. Der tales lidt hist og lidt her, men de fleste ser ud ad vinduerne mens naturen glider forbi. Snart breder et øde sporterræn sig for deres øjne. Gedser er nået. Det er mange år siden, at de mange rustrøde opstillings-

I sommeren 2010 blev jernbaneskinneerne klippet over og fjernet mellem Ladby og Fodby, så naturstien Fodsporet kunne anlægges på den gamle jernbane mellem Slagelse-Dalmose-Næstved samt sidestrækningen Dalmose-Skælskør (foto: forfatteren).



spor har været anvendt. I baggrunden ses en læsserampe, en række af rønnetræer, en gammel betonbunker vel fra krigens tid. På den anden side byens remise, der nu er omdannet til et lokalt jernbanemuseum. Det blå lokomotiv glider langsomt ind under den karakteristiske færgelag fra 1900-tallets begyndelse og trækker rækken af dobbeltdekkervogne med sig. Lige så snart toget holder, myldrer passagererne ud. Mange bevæbnet med et kamera. Toget foreviges. Familien opstilles foran toget, så man kan få et minde med hjem. Fra alle tænkelige og utænkelige vinkler dokumenteres den historiske begivenhed. Det sidste ordinære passagertog i Gedser. Det lykkes for nogle at få både togføreren og lokomotivføreren til at stille op foran toget til fotografering. Imens glider dannebrogslaget ved remisen på halv stang. Tiden er dog knap. Der er kun kort tid til, at toget skal returnere nordpå. Størstedelen af de mange mennesker finder plads i toget igen. De skulle kun på en kort visit i Gedser. Andre holder øje med toget, mens togføreren fløjter til afgang. Toget sætter sig langsomt i bevægelse igen. Denne gang mod Østerport med det aller sidste regionaltoget fra Gedser.

For de fleste kom nedlæggelsen af passagertrafikken på Gedserbanen den 12. december 2009 nok ikke som nogen stor overraskelse. Selvom toget den sidste dag var fyldt med passagerer til næsten sidste plads og perronen i Gedser myldrede med mennesker, et syn der nok ikke var set siden murens fald i 1989, da østtyskere i hobetal rejste den modsatte vej med færgen over Østersøen til Gedser og Nykøbing Falster, så var regionaltoget til Gedser ikke normalt overfyldt. Det var helt berettiget, at toget havde fået betegnelsen spørgestoget. Gennem årtier var jernbaneforbindelsen via Gedser porten til kontinentet. Men efter Fugleflugtslinjens indvielse i 1963 med forbindelse direkte til Vesttyskland via Rødby-Puttgarden og nedlæggelsen af jernbanefærgen mellem Gedser og Warnemünde i 1995, var jernbanens betydning svundet ganske betragteligt. I årene op til nedlæggelsen bestod togetbetjeningen ofte kun af et enkelt regionaltoget, der kørte på et tidspunkt, hvor de færreste

rejste. Jævnligt blussede diskussionen om banens berettigelse op. Tilhængerne ønskede flere tog – gerne direkte tog over Østersøen. Modstanderne så gerne banen nedlagt. Samfundsøkonomisk hang driften ikke sammen. Pengene kunne bruges bedre. I debatten kom det tilmed frem, at Gedserbanen indgik som en del af stormflodsberedskabet, hvilket førte til endnu mere debat. Ved stormflod skulle banen anvendes til evakuering af borgerne på den sydlige del af Falster. I 2008 kom det imidlertid frem i medierne, at det ventedes, at en kommende renovering af banen ville koste 112 mio. kr. Dertil kom udgiften til udskiftning af banens signaler. I gennemsnit kørte otte passagerer med den daglige afgang med spørgestoget. Det blev dødsstødet til banen. Selv egnens borgmester havde svært ved at se fornuften i at bevare banen, og fra flere af Folketingets partier var man nu tilhængere af en nedlæggelse. Den 4. februar 2009 kunne den konservative transportminister Lars Barfoed offentliggøre, at man som led i den politiske *Aftale om grøn transportpolitik* havde besluttet at nedlægge Gedserbanen. I stedet ville man for pengene anlægge en omfartsvej uden om Nykøbing Falster og investere i bedre adgang til andre stationer rundt om i landet.<sup>253)</sup>

Mens Gedserbanen, i årene der fulgte, fik lov til at ligge ubenyttet hen det meste af tiden om end med nogen veterantogskørsel af og til, så forsvandt sporene mange andre steder i landet. Ved indgangen til det nye årtusinde havde mange havnespor og godsbaner i årevis ligget mere eller mindre øde med ingen eller kun ringe benyttelse. Nogle siden 1970-80'erne og andre siden 1990'erne da godstrafikken indskrænkedes mange steder. En del af havnebanerne lå tilmed på attraktive grunde tæt ved vandet, hvor der var ønske om byudvikling. I 1999 var havnebanen i Hobro blevet nedlagt.<sup>254)</sup> I 2002 vedtog Folketinget at nedlægge havnebanen i Sønderborg og store dele af sporanlæggene på den tidligere store godsstation i Svendborg.<sup>255)</sup> I december 2005 blev havnebanerne i Holbæk, Horsens, Nykøbing Falster, Odense og Aalborg nedlagt, efter at de for en stor dels vedkommende havde været uden trafik i en del år.<sup>256)</sup> I 2011 blev

havnebanen i Næstved officielt nedlagt efter at trafikken på havnesporet var ophørt i 2007.<sup>257)</sup> Også en række af landets resterende godsbaner blev nedlagt. I 2005 bemyndigede Folketinget transportministeren til at nedlægge Haderslevbanen mellem Vojens og Haderslev.<sup>258)</sup> Samme år gik det fysiske arbejde med fjernelsen af Løgstørbanen (Viborg-Løgstør) i gang, hvor sveller og skinner blev pillet op, så banen kunne omdannes til en ny stiforbindelse for bløde trafikanter.<sup>259)</sup> Netop omdannelsen af de gamle, nedlagte jernbaner, som ofte havde ligget hen i flere år uden trafik, tog sin fart i de første år af det nye årtusinde. Udover stien på Løgstørbanen, blev også den nedlagte jernbane mellem Slagelse og Næstved med sidebanen fra Dalmore til Skælskør i 2011 omdannet til cykelsti.<sup>260)</sup> Samme år gik man efter en længere debat om bevaring eller omdannelse også i gang med at fjerne sporene på den nedlagte sydfynske godsbane mellem Ringe og Korinth for at lave en natursti.<sup>261)</sup>

Hvor der mange steder blev nedlagt jernbaner, ryddet op og etableret forbindelser for nye transportformer, så var det bestående jernbanenet også i udvikling. Først og fremmest med de faste forbindelser over Storebælt i 1997 og Øresund i 2000. Som en del af planen *En bedre jernbane – oplæg til en strategi* som Banestyrelsen præsenterede i 1998, var også ønsket en udbygning af dobbeltspor i Sønderjylland, så de enkeltsporede strækninger Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg blev udvidet. Ligeledes var der ønske om udbygning af den sjællandske nordvestbane mellem Roskilde og Kalundborg med dobbeltspor på delstrækningen Lejre-Vipperød. Derved kunne der skabes en dobbeltsporet strækning hele vejen mellem Roskilde og Holbæk.<sup>262)</sup> Ønskerne blev opfyldt, da transportminister Lars Barfoed den 29. januar 2009 kunne præsenterere den politiske aftale *En grøn transportpolitik* til en værdi af ca. 87 mia. kr., hvoraf størstedelen skulle gå til en styrkelse af den kollektive trafik. Aftalen, der var indgået mellem VK-regeringen sammen med Socialdemokraterne (S), SF, R, DF og LA, indeholdt således en udbygning af den sjællandske nordvest-

bane med dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød og på den sønderjyske strækning Vamdrup-Vojens. Visionen blandt aftaleparterne var samtidig en markant hurtigere rejsetid med tog mellem de store byer København, Odense, Århus og Aalborg. Man talte om timemodellen. Det var en vision om, at det i fremtiden kun skulle tage en time at rejse mellem København og Odense eller mellem Århus og Aalborg. Som en konkret konsekvens heraf var man enige om at se på en udbygning af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted i efteråret 2009. Derved var den gamle plan om en opgradering af København-Ringsted banen atter på den politiske dagsorden, efter at være blevet fejlet af bordet et årti tidligere i det røde opgør på den københavnske vestegn.<sup>263)</sup> I oktober 2009 faldt den politiske aftale *En moderne jernbane* om udbygningen af jernbanen mellem København og Ringsted endelig på plads blandt de samme partier som i januar 2009 havde bakket om *En grøn transportpolitik*. Da anlægsloven for den nye jernbane blev vedtaget i Folketinget i maj 2010, var det nybygningsløsningen, som var valgt – altså en helt ny jernbane fra Vigerslev ved København, over Køge Nord til Ringsted. I Køge Nord skulle der anlægges en ny station. Banen var planlagt til at åbne i 2018, hvilket også næsten kom til at holde: Den åbnede den 31. maj 2019.<sup>264)</sup>

Udbygning af jernbanenettet, en grøn transportpolitik og forbedringer af rejsetiderne var også på tapetet, da den socialdemokratiske statsminister Helle Thorning-Schmidt og hendes partifælle, transportminister Henrik Dam Kristensen den 1. marts 2013 kunne præsenterere det politiske udspil *Togfonden DK*. Med 27,5 mia. kr. fra en nyoprettet oliefond, baseret på indtægterne fra beskatningen af den indvundne nordsøolie, skulle timemodellen mellem landets store byer komme nærmere en realisering. I 2009 blev første del aftalt med udbygningen af jernbanen København-Ringsted. Nu skulle de næste skridt tages i form af en ny dobbeltsporet højhastighedsbane over Vestfyn, en jernbanebro over Vejle Fjord og en ny jernbanestrækning i Østjylland syd for Århus.<sup>265)</sup> Forslaget mødte umiddelbart efter lanceringen





Den nye station i Køge Nord – på strækningen København-Køge Nord-Ringsted – under anlæggelse i januar 2017. På et af sporene ses et tidligere luxembourgsk lokomotiv tilhørende CFL Cargo Danmark (foto: forfatteren).

kritik fra oppositionen, der fandt, at finansieringen hvilede på et usikkert økonomisk grundlag og var et knæfald for venstrefløjens, fordi der ikke var investeringer i vejtrafikken.<sup>266)</sup> Der var til gengæld udelt begejstring over udspillet hos DSB, hvor administrerende direktør Jesper Lok betegnede planen som *“en historisk plan for togdriften i Danmark”*, der ville gøre toget endnu mere attraktivt for danskerne. Lige så uforbeholden var Banedanmarks direktør Jesper Hansen, der fastslog at *“det her vil være transformerende for det samlede transportsystem”*.<sup>267)</sup> Endnu var den politiske aftale dog ikke faldet på plads. Det skete først den 14. januar 2014 hvor SF's transportminister kunne præsentere en politisk aftale om *Togfonden DK*. Pia Olsen Dyhr, der var blevet transportminister efter en regeringsomdannelselse i august 2013, havde indgået aftalen med politisk opbakning fra regeringen (S, R og SF), Enhedslisten og DF. Aftalen indeholdt mange initiativer på jernbaneområdet: En ny jernbane over Vestfyn, en jernbanebro over Vejle Fjord, en ny jernbane mellem Hovedgård og Århus, opgradering af jernbanen Fredericia-Hovedgård, opgradering af banen Århus-Hobro, elektrificering af en stor del af jernbanenettet, en ny jernbane mellem Vejle og Billund, forundersøgelse af en ny jernbane mellem Århus og Silkeborg samt en lang række andre større og mindre opgraderinger på banenettet.<sup>268)</sup> En række af projekterne blev påbegyndt eller realiseret i de følgende år.

Elektrificeringen af flere jernbanestrækninger tog sin begyndelse. I 2019 vedtog Folketinget også en anlægslov for en ny dobbeltsporet jernbane mellem Odense og Kauslunde ved Middelfart.<sup>269)</sup> Men Togfonden DK var genstand for omfattende politisk debat i årene, der fulgte. Allerede ved sin tiltræden i sommeren 2015 varslede den nye borgerlige regering et serviceeftersyn af *Togfonden DK*, og i foråret 2016 forlød det i medierne, at DF overvejede at sløjfe store dele af aftalens jernbaneprojekter.<sup>270)</sup> I sensommeren 2016 nåede forligspartierne frem til en opdeling af investeringsprojekterne i et par faser, og ved finanslovsforhandlingerne i det sene efterår 2016 kunne DF oplyse, at regeringen havde anerkendt det massive flertal bag togfonden udenom regeringen. Regeringen havde således i forbindelse med finanslovsaftalen noteret sig aftalen fra juni 2016 om en ny jernbane over Vestfyn og en hastighedsopgradering Fredericia-Aalborg. I første omgang var der afsat penge til opgraderingen af jernbanen Hobro-Aalborg på finansloven 2017. *“Nu skal Togfonden bare puttes ind i de finanslove, der kommer fremadrettet. I den takt vi har aftalt i forligskredsen”*, lød det fra DF's finansordfører René Christensen.<sup>271)</sup> Debatten om togfonden forstummede dog langt fra med den politiske aftale i slutningen af 2016. I foråret 2019 trak DF tæppet væk under deres opbakning til *Togfonden DK*. *“Timemodellen er i min optik død”*, lød det nu fra partiets transportord-



Da Banedanmark skulle udbygge den sønderjyske længdebane til dobbeltspor i 2014-2015, måtte transitgodstogene mellem Skandinavien og Europa ledes via Esbjerg og Tønder. På billedet ses et DB Schenker Rail Scandinavia-godstog syd for Gredstedebro undervejs mod grænsen i juli 2014 (foto: forfatteren).

fører Kim Christiansen, der i stedet førte forhandlinger med den borgerlige regering om en langsigtet plan for trafikinvesteringer, hvor der skulle ske en forskydning fra jernbaner over til motorveje. *“Vi har været glade for flere af elementerne i Togfonden DK. Men vi ville gerne diskutere broen over Vejle Fjord og den helt nye bane ved Hasselager, og det var man ikke villige til. Derfor kan det ikke komme bag på nogen, at vi trækker os”,* lød det fra Kim Christiansen med henvisning til forhandlingerne forligspartierne imellem.<sup>272)</sup> Et par uger senere kunne transportminister Ole Birk Olesen præsentere et nyt trafikforlig mellem regeringen og DF. *“For Dansk Folkeparti er det afgørende, at Danmark hænger sammen. Derfor har det været vigtigt for os at prioritere både skinner og asfalt. På den måde investerer vi bredt i fremtiden for flest mulige danskere, der hver dag begiver sig ud på vejene i bil eller på cykel eller som tager den offentlige transport. Vi har prioriteret realisme og nærhed. Realisme i forhold til økonomien og nærhed i forhold til at sikre, at hele Danmark prioriteres med denne aftale. Vi har ikke kun disponeret penge til nye skinner og nye veje. Vi afsætter også 1,9 mia. kr. ekstra til vedligehold af de veje, vi allerede har. Så færre oplever huller og urimelige ujævnheder i fremtiden”,* forklarede Kim Christiansen ved offentliggørelsen af aftalen. Aftalen indeholdt – i lighed med *Togfonden DK* – en ny jernbane over Vestfyn, men også en lang række vejprojekter – herunder en omfartsvej i Kim Christiansens egen hjemby Mariager til omkring 400 mio. kr.<sup>273)</sup> En omfartsvej, der under folketingsvalget i foråret 2019 fik ganske stor bevågenhed, da det viste sig, at der kun var et ganske

ringe behov for vejen. Kim Christiansen blev ikke genvalgt til folketinget.<sup>274)</sup>

Billundbanen, en af DF's sejre i forhandlingerne om *Togfonden DK*, led også en krank skæbne, da den socialdemokratiske regering den 8. april 2021 kunne præsentere det politiske udspil *Danmark Fremad* – en infrastrukturplan frem mod 2035.<sup>275)</sup> Efter de politiske forhandlinger kunne regeringen først på sommeren præsentere en bred politisk aftale med V, DF, SF, R, Enhedslisten, K, Nye Borgerlige, LA, Alternativet og Kristendemokraterne om det, som politikerne selv betegnede som en historisk aftale om en infrastrukturplan, der skulle binde Danmark endnu tættere sammen. Aftalen indeholdt en lang række vejudvidelser og nyanlæg af veje, men også enkelte jernbanerelaterede projekter. Således så det ud til, at den længe ventede udvidelse til dobbeltspor mellem Padborg og Tinglev på den socialdemokratiske transportminister Benny Engelbrechts egen hjemegn endelig var på vej. Man aftalte også anlæg af en enkeltsporet jernbane mellem Århus og Silkeborg, udvidelser og renoveringer af en række banegårde, en ny station i Århus-forstaden Brabrand og ikke mindst at arbejde henimod at indføre automatiseret, metrolignende drift på det københavnske S-togsnet.<sup>276)</sup>

Et endeligt skud for boven fik *Togfonden DK* ved præsentationen af en regeringskonstellation hen over midten i december 2022, hvor S, V og Moderaterne kunne præsentere et regeringsgrundlag. Heri konstaterede aftaleparterne, at der ikke længere var et flertal bag *Togfonden DK*, og specifikt nævntes det, at projektet med en jernbaneforbindelse



Et Y-tog gjorde holdt ved perronen i Maribo undervejs mod Nykøbing Falster den 3. juli 1999, på dagen da Lollandsbanens 125-års jubilæum blev markeret (foto: forfatteren).



over Vejle Fjord ikke ville blive gennemført.<sup>277)</sup> Dermed var timemodellen lagt i graven til stor ærgrelse navnlig på den politiske venstrefløj.<sup>278)</sup> Også blandt nogle af togpenderne var der skuffelse over beslutningen: "Jeg synes, det er ærgerligt - både for mig selv, men også for Danmark som samfund. Jeg synes, vi skal hænge bedre sammen, så man har mulighed for at bo og arbejde mere spredt over hele landet", lød det fra en pendler. Anderledes positiv var et midaldrende ægtepar på nordsiden af Vejle Fjord, der nu kunne se ni års usikkerhed og frygt forsvinde som dug for solen. Familiens slægtsgård, der ellers lå i linjen for det nye banetrace, kunne nu bevares. De havde under den netop overståede valgkamp haft besøg af V-formand, Jakob Ellemann-Jensen, der havde lovet familien, at planerne om en togbro over Vejle Fjord ville blive skrinlagt, hvis partiet fik del i magten. Eller, som familien huskede at det var blevet formuleret, så ville papirerne simpelthen blive makuleret. Som dug for solen forsvandt også den ventede rejsetidsbesparelse på otte minutter, som de rejsende ellers var blevet stillet i udsigt ved etableringen af en fast forbindelse over Vejle Fjord.<sup>279)</sup>

## 2010 - Nye tog på gamle skinner

Synet er nærmest surrealistisk denne let disede formiddag på havnen i Køge i begyndelsen af efteråret 2010. Gennem en næsten halv menneskealder har privatbanernes røde togsæt, i folkemunde kaldet "grisen", været en fast del af hverdagen på de vestsjællandske lokalbaner. De har kørt i tusindvis af kilometer med pendlere, skolebørn og folk på søndagsudflugt eller på vej til familiebesøg, men nu er det slut. Som Y-togene holder i en lang række inde på Stena Jern & Metals afspærrede havneområde, er det tydeligt, at de har kørt deres sidste kilometer. De står lidt frønnede og hærgede på havnesporet. Enkelte af vognene er overmalet med graffiti. Der er ikke megen aktivitet på pladsen, hvor man svagt kan høre bølgeskulpens taktfaste slag, når de rammer kajkanten. En forstørret udgave af en gaffeltruck nærmer sig en af de karakteristiske, røde vogne med

hvidt tag, og gaflerne stikkes ind under vognkassen, der forsigtigt løftes op. Vognkassen skilles fra bogierne. Med erfaring balancerer truckføreren vognen de få meter længere hen mod havnebassinets, inden den sættes ned på den bare asfalt. Ved siden af står en stor, orange entreprenørmaskine. Maskinføreren løfter forsigtigt den kæmpe-mæssige klo, for derefter som et lyn at jage den ned gennem togets tag. Lyden er voldsom og metallisk. Vognkassen giver sig, og jernet nærmest flås i stykker, som et papir der rives over. Scenen gentager sig. Bid for bid æder den orange maskine sig med hurtighed gennem vognen, så kun vognrammen og førerrummet står tilbage. Af og til hjælper en tilsvarende blå maskine af mærket Terex Fuchs med at æde sig gennem vognen ved at fordele jernskrot, gamle togsæder, vinduer og vægbeklædning. Snart er hele vognen op-hugget. I løbet af en halv times tid er jernbanevognen forsvundet fra jordens overflade, og resterne lagt til yderligere sortering og omsmelting.

Ved indgangen til 1990'erne stod der blæst om landets 13 tilbageværende privatbaner. I maj 1989 havde departementschef i Budgetdepartementet i Finansministeriet, Hans Würtzen, således afleveret *Rapport om Trafikøkonomi*, der i fællesskab var udarbejdet af Finansministeriet, Skatteministeriet, Trafikministeriet og Økonomiministeriet. Würtzen-rapporten, som den hurtigt blev kaldt, havde til formål at skitsere, hvordan subsidierne på transportområdet kunne reduceres. Et af forslagene lød, at amterne skulle overtage ansvaret for privatbanerne, hvilket ville give en mere rationel og koordineret drift af de lokale jernbaner. Men det, som vakte den helt store opmærksomhed i offentligheden, var dog forslaget om at afvikle statstilskuddet til privatbanerne inden for en femårig periode vel vidende, at konsekvensen for norges vedkommende ville være, at de måtte indstille driften. Løsningen var, at dele af den nedlagte togdrift i stedet kunne varetages med busser. Forslaget vakte omgående stor debat, og ikke mindst modstand fra Privatbanernes Fællesrepræsentation, der var den samlende interesseorganisation for de 13 privatbaner. Man kritiserede rap-





En af Nærumbanens nye RegioSprintere ved værkstedsanlægget ved Firskovvej den 28. august 2000 under fejringen af banens 100-års jubilæum (foto: forfatteren).

porten, dens konklusioner og ikke mindst hvad man fandt, var forkert og misvisende brug af statistik og sammenligningstal.<sup>280)</sup> Imidlertid blev privatbanerne i de følgende år mødt med stadig flere sparekrav fra landspolitisk side i et forsøg på, at man derigennem kunne presse en effektivisering af banerne igennem.<sup>281)</sup> En undersøgelse af privatbanernes økonomi og produktivitet i perioden 1986-91, som Rigsrevisionen offentliggjorde i foråret 1993, viste dog, at privatbanerne var langt bedre end deres rygte. De havde således mindsket deres underskud samtidig med, at produktiviteten var steget. Længe havde man fra privatbanernes side ønsket sig en flerårig rammeaftale med Folketingets partier, for at få faste rammer for økonomien, men først efter offentliggørelsen af revisionens rapport kom der skred i tingene. I rammeaftalen fra 1993 blev det udover en nedskæring i det statslige driftstilskud også aftalt, at staten stillede 225 mio. kr. til rådighed for indkøb af 15 nye togsæt.<sup>282)</sup> Efter en længere proces valgte de to nordsjællandske privatbaner, Gribskovbanen og Frederiksværkbanen, Lollandsbanen samt de to vestsjællandske Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane sidst i 1994 at bestille i alt 13 nye IC2-togsæt – en videreudvikling af DSB's dengang nye IC3-tog – fra ABB Scandia i Randers.<sup>283)</sup> I foråret 1997 blev det første af de nye IC2-tog leveret til Gribskovbanen, og kort efter fulgte de øvrige togsæt også til de andre privatbaner. *“Privatbanernes IC2 repræsenterer en designudvikling, som vil vække beundring i det meste af verden. Ind- og udvendigt repræsenterer toget det ypperste i dansk design”,* lød det højstemt fra de tre privatbaner i en fælles folder om *“fremtidens tog”*. *“Komforten, trygheden, den behagelige kørsel, de gode adgangsforhold og informationssystemet er de håndgribelige resultater af dette design. Men toget er også i sin helhed et fulgyldigt udtryk for et totalt og funktionelt designmæssigt koncept. [...] De elegante linjer er et godt udtryk for en spændende, ny fremtid for de lokale og regionale baner. Med IC2 har privatbanerne fået et godt kort på hånden i spillet om denne fremtid”*.<sup>284)</sup> Også på en af de andre privatbaner var en udskiftning af Y-togene i gang. Allerede i for-

året 1996 fik den nordsjællandske privatbane Nærumbanen leveret den første mørkeblå-turkisfarvede RegioSprinter fra tyske SiemensDuewag, og succesen med det nye tog, der – i lighed med IC2-togene – havde lavgulvsområder, så barnevogne og kørestole kunne køres direkte fra perronen og ind i toget, var så tydelig, at supplerende RegioSprintere blev indkøbt. I 1999 kunne Nærumbanen som den første privatbane udrangere alle sine gamle Y-tog, hvoraf en del dog blev videresolgt til de andre privatbaner.<sup>285)</sup> Også ved andre privatbaner begyndte man at se efter mulige afløsere for de gamle Y-tog. Således blev den tyske togfabrikant Talbots lette dieseltogsæt afprøvet ved flere privatbaner i slutningen af 1990'erne.<sup>286)</sup>

Selvom der således var positive takter hos flere af privatbanerne, var der dog også usikkerhed om fremtiden. Rammeaftalen fra 1993 blev ikke blevet fornyet, da den udløb i 1996, og i stedet blev privatbanerne ved de årlige statslige bevillinger på ny år efter år pålagt besparelser i driften. Ved privatbanernes delegeretmøde i sommeren 1998 havde trafikminister Sonja Mikkelsen overfor de forsamlede privatbanedirektører fastslået, at hun fandt driften af privatbanerne for dyr, og at hun ønskede en decentralisering af ansvar og økonomi, således at man fra lokal side kunne tage stilling til om den kollektive trafik i privatbanernes område skulle varetages med tog eller busser. Ministeren ville ikke udelukke nedlæggelser eller sammenlægning af baner.<sup>287)</sup> På det tidspunkt stod privatbanerne for ca. 4 % af den samlede passagertransport på de danske jernbaner.<sup>288)</sup> Ved indgåelsen af finanslovsaftalen i slutningen af november 1999 skete der da også noget, som indikerede hvilken vej, det ville gå for privatbanerne. Som en del af aftalen på trafikområdet blev det mellem forligspartnerne S, R, SF og Enhedslisten besluttet, at privatbanernes fremtid skulle forhandles med amterne med henblik på en amtslig overdragelse af de statslige ejerandele i privatbanerne – altså som foreslået i Würtzen-rapporten.<sup>289)</sup> Allerede den 5. april 2000 forelå der en aftale mellem Trafikministeriet, Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Ud-

viklingsråd, om at statens dele af privatbanerne ville blive overdraget til amterne fra den 1. januar 2001. Amterne forpligtede sig til gengæld til at drive privatbanerne frem til 2005, mens staten på sin side lovede at tilføre amterne et investeringstilskud på 1,1 mia. kr. i en 15-årig periode, ligesom der ville blive givet låneadgang til investeringer. Derigennem kunne der ske et tiltrængt løft blandt andet med fornyelse af privatbanernes tog. *“Jeg er meget tilfreds med denne aftale, idet vi endelig opnår afklaring om privatbaneområdet, der i en årrække har været præget af stor usikkerhed. De perspektiver, der nu tegner sig, er udvikling frem for afvikling, ikke mindst fordi amterne med aftalen får et væsentligt økonomisk incitament til at udvikle og styrke den*

*regionale togdrift”,* udtalte den næsten nyudnævnte trafikminister Jacob Buksti ved offentliggørelsen.<sup>290)</sup> En måneds tid senere suppleredes med en særlig aftale mellem Trafikministeriet og Hovedstadens Udviklingsråd om, at jernbanen mellem Hillerød og Snekkersten, den såkaldte Lille Nord, blev overdraget fra staten til udviklingsrådet. Lille Nord havde i en årrække været drevet af DSB's S-togsdivision med særlige togsæt med rødder i privatbanernes Y-tog, og der havde derfor været et nært samarbejde mellem DSB og de nordsjællandske privatbaner om blandt andet værkstedsfaciliteter i Hillerød og Grønnehavn. Allerede i 1996 havde privatbanerne da også set sultent efter Lille Nord. Det var derfor nærliggende, at jernbanen blev overdraget



*Et af Frederiksværksbanens IC2-tog øst for Kregeme den 30. september 2000 (foto: forfatteren).*

til udviklingsrådet, der fremover skulle forestå driften af de nordsjællandske privatbaner. DSB forblev dog operatør på banen frem til 2007.<sup>291)</sup> Som en del af aftalen med amtsrådene, var det hensigten, at privatbanernes gamle eneretsbevillinger skulle ophæves og jernbanevirksomheden drives efter samme regler som på statens jernbanenet. For at skabe en fair konkurrence med private godsoperatører blev det aftalt, at de privatbaner, der drev godstrafik, skulle udskille denne del af forretningen i selvstændige selskaber inden den 1. januar 2002.<sup>292)</sup> I forbindelse med behandlingen af lovforslaget om overdragelse af privatbanerne til amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd blev det besluttet, at godstransporter og buskørsel i privatbanernes regi kunne fortsætte frem til udgangen af 2004, for derved at skabe en mere smidig overgang.<sup>293)</sup> I realiteten betød aftalen en afvikling af privatbanernes egne kørsler med godstog og rutebiler. Få dage inden jul blev loven om amternes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne vedtaget i Folketinget og underskrevet af majestæten på Christiansborg Slot den 20. december 2000.<sup>294)</sup> Privatbanerne var dermed overgået til at være egentlige amtsbaner eller lokalbaner, som de også betegnedes.

Den nye situation blev håndteret forskelligt, alt efter hvor i landet den enkelte privatbane lå. I Nordsjælland lå en større del af landets privatbaner. Det drejede sig om Frederiksværkbanen (Hillerød-Frederiksværk-Hundested), Gribskovbanen (Hillerød-Kagerup-Tisvildeleje/Gilleleje) og Hornbækbanen (Helsingør-Hornbæk-Gilleleje), samt Lille Nord (Hillerød-Helsingør), der alle ville blive overtaget af Hovedstadens Udviklingsråd. Udviklingsrådet var en planlægningsmyndighed med fokus på blandt andet turisme, kultur, erhvervsudvikling, trafikplanlægning og hovedstadens kollektive trafik. Kort efter at aftalen om privatbanerne var præsenteret, foreslog amtsborgmesteren for Frederiksborg Amt, venstremanden Lars Løkke Rasmussen, at de nordsjællandske privatbaner blev slået sammen. Imidlertid havde Hovedstadens Udviklingsråd også ansvaret for nogle baner, som lå udenfor Frederiksborg Amt, nemlig Nærumbanen

(Jægersborg-Nærum) og Østbanen på Stevns (Køge-Hårlev-Rødvig/Fakse Ladeplads). Sidstnævnte lå desuden på grænsen til Storstrøms Amt, hvorfor der måtte indgås en aftale mellem udviklingsrådet og amtet om driften, hvilket skete i september 2001. Fusionsplanerne gik dermed i retning af en samling af de fem privatbaner og Lille Nord. Hos Hovedstadens Udviklingsråd ønskede man at adskille infrastrukturen fra operatørdelen, hvorfor man i 2001 tog initiativ til grundlæggelsen af Hovedstadens Lokalbaner A/S med ansvar for infrastruktur og materiel og Hovedstadens Togdrift A/S (senere Lokalbanen A/S) med ansvar for kørslen med tog. Ved sammenlægningen af værksteder og administrationer samt andre effektiviseringer forventede man, at forbedre togdriften og publikumsforholdene for de rejsende. Derfor kunne Hovedstadens Udviklingsråd i 2002 præsentere planen *Nyt liv i din lokalbane*, der blandt andet lagde op til anskaffelsen af nye tog, etableringen af en ny, samlet driftscentral, ombygning af trinbrætter og stationer samt opgradering af hastigheden. I de følgende år blev flere af planerne udført. En ny driftscentral etableredes i Hillerød, og den 12. november 2004 underskrev Hovedstadens Lokalbaner – i øvrigt sammen med Odderbanen, Vestsjællands Lokalbaner og Lollandsbanen – en rammeaftale om optionskøb af togsæt af typen Coradia LINT 41 med togfabrikken Alstom LHB. I 2006-07 fik Lokalbanen leveret i alt 27 nye, gule togsæt, og banernes Y-tog kunne dermed ud-rangeres.<sup>295)</sup> De blev efterfølgende for størstedelens vedkommende videresolgt til brug i udlandet, men henstod i flere år ubenyttede i den østtyske by Meyenburg, indtil størstedelen blev ophugget i 2012. Derudover solgte de nordsjællandske baner deres IC2-togsæt til Lollandsbanen, mens Hornbækbanens enlige Desiro-togsæt, som var købt i 2001 af den tyske fabrik SiemensDuewag, blev solgt til Nordjyske Jernbaner. Dermed havde de nordsjællandske jernbaner i løbet af kort tid udskiftet samtlige togsæt med nyt, ensartet materiel.<sup>296)</sup>

Nordjyske Jernbaner var også en ny konstellation, som opstod efter amternes overtagelse af privatbanernes ak-





Vestbanens Y-tog under et ophold en sommerdag i 2002 på Oksbøl Station, inden toget fortsætter videre til Nørre Nebel (foto: forfatteren).

tiver. I den nordligste del af Danmark lå de to privatbaner Skagensbanen (Frederikshavn-Skagen) og Hirtshalsbanen (Hjørring-Hirtshals), som efter Nordjyllands Amts overtagelse af de statslige ejerandele i banerne blev slået sammen i det nye fælles selskab. Ved amternes nedlæggelse i 2007 blev ejerandelen overtaget af Nordjyllands Trafiksel-skab under Region Nordjylland. I Vendsyssel valgte man også udvikling frem for afvikling. Således blev der etableret en fælles driftscentral for de to jernbaner – først i Skagen og senere i Hjørring – hvor man også samlede størstedelen af værkstedsfaciliteterne og banens administration. Desuden gennemførte man en sporfornyelse og hastighedsopgra-dering mellem Frederikshavn og Skagen i 2003-04. I 2005 modtog Nordjyske Jernbaner sine første fabriksnye blå Desiro-togsæt fra producenten Alstom, og inden foråret var omme, var de blå tog dominerende på banerne.<sup>297)</sup> I Re-gion Nordjylland havde man tilmed et stort ønske om at skabe en stærkere og mere sammenhængende kollektiv trafik, der var lokalt drevet. Derfor var der også et ønske om at overtage den lokale regionaltogetrafik fra DSB, og gennem flere år førtes der forhandlinger mellem regionen og Transportministeriet om en mulig overtagelse. Allerede i 2012 forlød det, at en aftale mellem de to parter var på vej. *“Vi har fået hul igennem med vores ønsker, og har nu en tæt dialog med Transportministeriet om at få fremtidens regio-nale togetrafik over på nordjyske hænder. Det har vi arbejdet for længe blandt andet i vores Regionale Udviklingsplan, hvor vi sammen med kommunerne har sikret fælles fodslag om en effektiv og sammenhængende togetrafik. Nu ser det ud til, at det snart kommer på skinner”,* lød det fra den socialdemo-kratiske regionsrådsformand Ulla Astman. *“I dag oplever nordjyderne, at køreplanerne ikke altid passer sammen, fordi togetrafikken i regionen må tilpasse sig tog udenfor Nordjyl-land. Det betyder, at forsinkelser på Sjælland også har ind-flydelse på, om togene kører til tiden i Nordjylland. Og det er naturligvis til stor irritation for passagererne, hvis de af den grund ikke når et planlagt togskifte. Det kan vi løse med en bedre og mere sammenhængende togetbetjening, hvor de*

*landsdækkende tog suppleres på strækningen fra Hobro og nordpå med regionaltoget, der kører til Hirtshals og Skagen”.*<sup>298)</sup> I sommeren 2014 faldt aftalen mellem regionen og Trans-transportministeriet på plads, da Region Nordjylland overtog trafikføberansvaret for den lokale togetrafik mellem Skørp-ning og Frederikshavn, altså ansvaret og pligten til at sørge for der fortsat var persontransport på Aalborg Nærbane og i Vendsyssel.<sup>299)</sup> Søndag den 6. august 2017 kunne Ulla Ast-man sammen med transportminister Ole Birk Olesen ved en festlighed på banegården i Hjørring markere den regio-nale overtagelse af trafikken, da de med en stor guldsaks kunne klippe snoren over og byde velkommen i Nordjyske Jernbaners tog i hele Vendsyssel og dele af Himmerland.<sup>300)</sup>

På Sjælland havde lokalbanerne endnu ikke fundet en endelig organisering. På Vestsjælland blev de to privatban-ner Odsherreds Jernbane (Holbæk-Nykøbing Sjælland) og Høng-Tølløse Jernbane (Slagelse-Tølløse) i 2003 lagt sam-men, men nogen større betydning havde fusionen dog ikke, da privatbanerne gennem adskillige år havde haft et drifts-fællesskab med hovedsæde og værkstedsfaciliteter i Hol-bæk. På Lollandsbanen (Nykøbing Falster-Nakskov) havde ændringen af ejerforholdene heller ikke den store betyd-ning udover, at banens direktør nu var udpeget af Storstrøms Amt.<sup>301)</sup> Det var først i 2009, at der fandt større forandringer sted ved de østdanske lokalbaner i Region Sjælland, da Lollandsbanen, Vestsjællands Lokalbaner og Østbanen (hvor driften blev overtaget fra Lokalbanen) blev samlet i det nye regionale togselskab Regionstog A/S med trafikskabet Movia som ejer.<sup>302)</sup> Sammenlægningen var en indirekte ud-løber af den strukturreform, som Folketinget havde vedta-get i begyndelsen af det nye årtusinde, som blandt andet betød en nedlæggelse af amterne. I stedet opstod i Øst-danmark Region Hovedstaden og Region Sjælland. Indtil strukturreformens implementering havde hvert amt havde haft sit eget regionale trafikskabet, der primært stod for den kollektive buskørsel i lokalområdet, mens den tilsva-rende opgave i hovedstadsområdet havde ligget hos Hoved-stadens Udviklingsråd. Folketinget vedtog i sommeren 2005



en lov om trafikkselskaber, der i praksis betød, at Hovedstadens Udviklingsråds trafiksektion blev fusioneret med Vestsjællands Trafikkselskab og Storstrøms Trafikkselskab. Derved opstod i 2007 trafikkselskabet Movia, der dækkede hele Sjælland, Lolland-Falster og nærliggende øer.<sup>303)</sup> Ved dannelsen af Regionstog i 2009 havde trafikkselskabet Movia således det primære ejerskab over hele to lokalbaneselskaber, idet selskabet også havde overtaget Lokalbanen i Nordsjælland efter Hovedstadens Udviklingsråd. Det var derfor naturligt at arbejde henimod en fusion af de to selskaber, hvilket fandt sted i 2015, da Regionstog og Lokalbanen blev lagt sammen i det nye selskab Lokaltog.<sup>304)</sup>

Efter nogle tumultariske år for privatbanerne op gennem 1990'erne var der således flere positive takter i det nye årtusindes begyndelse. Flere af privatbanerne blev lagt sammen i større selskaber, og flere steder tog man lokalt initiativ til udvikling af banerne, og ikke mindst kunne man høste frugterne af de stordriftsfordele, som sammenlægningerne også medførte. Flere steder blev skinnerne udskiftet, værkstedsfaciliteter blev forbedret, og mange steder blev de gamle Y-tog udskiftet med nye togsæt. Men en anden debat blussede også op forskellige steder i landet. Skulle man stadig bevare lokalbanerne? Var det økonomisk forsvarligt at poste mange penge i en sporfornyelse? Var det i virkeligheden bedre at nedlægge banerne og i stedet etablere busbetjening langs banestrækningerne? Et af de steder i landet hvor debatten blussede op, var hos Vestbanen (Varde-Oksbøl-Nørre Nebel) i Vestjylland. Ved overgangen fra privatbane til lokalbane i 2001 havde man valgt at gå en anden vej, selvom der omkring årtusindskiftet havde været forslag om sammenlægning af Vestbanen og den nordligere beliggende Lemvigbanen. Efter den statslige overdragelse af aktieandelene i Vestbanen, var det Ribe Amt og de lokale kommuner, som var storaktionærer i banen, og da det på samme tid kom på tale at udlicitere den midt- og vestjyske passagertrafik på det statslige jernbanenet, så man lokalt muligheden for en lignende løsning. Det endte derfor med, at man indgik kontrakt med Arriva Tog om, at

de fra 2003 skulle stå for driften af banen i en nærmere fastsat årrække. Samtidig kunne Arriva Tog anvende Vestbanens værkstedsfaciliteter i Varde til vedligeholdelse af deres togsæt, som også anvendtes på de midt- og vestjyske jernbaner.<sup>305)</sup> Men da kontrakten med Arriva Tog var ved at udløbe i slutningen af årtiet, blussede en debat op om banens eksistensberettigelse. Efter strukturreformen var ejerforholdene ændret således, at Region Syddanmark nu havde den største ejerandel i Vestbanen, mens Varde Kommune havde en anden betydelig ejerandel. Det var dog i praksis trafikkselskabet Sydtrafik, der stod med det overordnede ansvar. Det var derfor også Sydtrafik, som i slutningen af 2008 sendte driften af Vestbanen i nyt udbud efter en forudgående debat om banens eksistensberettigelse. Målet var, at en ny aftale kunne indgås med en operatør inden udløbet af kontrakten med Arriva Tog ved udgangen af 2010.<sup>306)</sup> Det førte til et forløb, som Sydtrafik i selskabets årsberetning for 2009 selv opsummerede på følgende vis: *"Det kørte ikke på skinner for Vestbanen i 2009. Der var snarere tale om en knudret, hoppende kørsel med en tvivlrådig vognstyrer. Men det gamle tog holdt sig på sporet. I starten af 2009 var drømmevisionen klar. Vestbanen skulle fortsætte, men i moderniseret form, og den skulle køre videre fra Varde til Esbjerg som en del af statens kørsel. Ved udgangen af 2009 var drømmen barberet ned til en overgangsordning, der nok ville få lov til at fortsætte nogle år. Regionens økonomi stod i vejen for drømmen, og i starten af 2010 besluttede regionen i stedet at forlænge den gamle kontrakt til udgangen af 2012".*<sup>307)</sup> Bag den malende beskrivelse af "Nebelgrisens" farefulde færd over sporet lå et nervepirrende drama, som tog sin begyndelse, da man åbnede de indkomne bud. Det viste sig i alle tilfælde, at buddene lå betydeligt over de 7 mio. kr. årligt, som man hidtil havde betalt Arriva Tog. Buddene lå på 21-25 mio. kr. årligt, men indbefattede også nærbanedrift mellem Nørre Nebel og Esbjerg. Byderne blev derfor indbudt til nye forhandlinger, men uden at man nåede frem til en afklaring. I stedet valgte Sydtrafik i foråret 2009 at annullere budrunden for i stedet

*På flere af privatbanerne var infrastrukturen nedslidt. Således også på Høng-Tølløse Jernbane, hvor nogle af skinnerne var produceret af det tyske stålvalseværk i Bochum i 1906. Stenlille Station, juli 2015 (foto: forfatteren).*

at arbejde videre med en kort forlængelse på et par år med det eksisterende trafikomfang. I løbet af efteråret 2009 var der voldsom debat, om banen skulle nedlægges og erstattes med tre nye busruter, og hos Region Syddanmark med regionsrådsformand, venstremanden Carl Holst, var man mest stemt for nedlæggelse af banen. En planlagt afstemning i regionsrådet om Vestbanens fremtid kort før jul 2009 blev udskudt til begyndelsen af det nye år, og samtidig kom det frem, at Region Syddanmark ved en nedlæggelse af Vestbanen ville skubbe millionudgiften til den nye busdrift over til Varde Kommune. Kommunen var allerede, inden den oplysning kom frem, tilhænger af fortsat jernbanedrift.<sup>308)</sup> I maj 2010 tilkendegav borgmesteren, venstremanden Gylting Haahr, at kommunen var indstillet på at yde et driftstilskud på 40 mio. kr., hvis regionen på tilsvarende vis ville gå ind i en sikring af banen.<sup>309)</sup> Alt tegnede dog til, at banen ville blive nedlagt, da regionsrådet den 28. juni 2010 skulle afgøre Vestbanens fremtid. I en nervepirrende afstemning, hvor regionsrådsformand Carl Holst måtte tælle efter hele to gange for at være sikker på resultatet, stemte 21 regionsrådsmedlemmer for en bevaring og 20 medlemmer for en nedlæggelse. Den afgørende stemme skyldtes, at det radikale regionrådsmedlem, som var for en nedlæggelse, havde meldt forfald, mens suppleanten ikke var indstillet på at stemme for lukning af banen.<sup>310)</sup> Dermed skulle Vestbanens fremtid synes sikret, og det kom derfor som en overraskelse, da kommunen den 6. december 2010 fik besked fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet om, at man ikke kunne få den ønskede dispensation til at optage et lån til modernisering og drift af banen. I stedet kunne Varde Kommune yde et årligt tilskud på 2,8 mio. kr., der samlet modsvarede det tidligere løfte om 40 mio. kr. til driften. På dette tidspunkt var der allerede indgået en supplerende aftale med Arriva Tog om drift af Vestbanen frem til sommeren 2012, men den nye situation satte banens fremtid til ny diskussion.<sup>311)</sup> Hos tilhængerne af banen pegede man på, at det statslige bloktilskud til jernbanedriften ville forsvinde ved en nedlæggelse af banen, mens regionsrådsformand Carl

Holst så på sagen med andre øjne: "Når alt kommer til alt handler det om, hvorvidt man vil se på sagen med samfundsøkonomiske briller eller om man vil lade kassetænkning være bærende for vores beslutninger".<sup>312)</sup> Ved et nyt nervepirrende møde i regionshuset i Vejle om eftermiddagen den 28. februar 2011 endte det flere timer lange møde med en afstemning, som afgjorde (21 for og 19 imod) at lade Vestbanen køre videre. Tungen på vægtskålen – sammen med S og SF – var DF, som gik ind for en bevarelse af banen, idet der samtidig blev indgået en studehandel om at undersøge mulighederne for at indføre attraktive billetpriser i regionens busser for studerende og pensionister. Samtidig med at DF's gruppeformand blev interviewet af den lokale TV2-station, fejrede arbejdsgruppen for bevaringen af Vestbanen sejren med champagne i regionshusets forhal. Netop planerne om nedlæggelsen af banen havde ført til opstand og sammenhold i lokalsamfundet og blandt tilhængere af den kollektive trafik, og græsrodsorganisationen havde arbejdet intenst i de foregående måneder på at påvirke beslutningstagerne. Dagen efter afstemningen i regionsrådet blev to kvinder fra stationsbyen Lunde fejret med blomster af banens personale, idet de lokale kvinder havde været initiativtagere til og frontkæmpere for den store folkelige opbakning. I stedet for nedlæggelse kunne man nu se frem til, at de gamle Y-tog blev udskiftet med nye Lint-togsæt, og at der ville komme direkte tog fra lokalbanen til Esbjerg.<sup>313)</sup> Vestbanens fremtid var derved sikret. I begyndelsen af 2012 blev en ny aftale underskrevet mellem Arriva Tog og Trafikstyrelsen, som stadfæstede, at lokalbanens tog blev en del af nærbanen omkring Esbjerg og Varde.<sup>314)</sup>

Det varede dog kun få år, før debatten om en lokalbanes fremtid og eksistensberettigelse blussede op igen. Denne gang på Vestsjælland på jernbanen mellem Slagelse og Tølløse, hvor sporet mellem Ruds Vedby og Høng trængte til en udskiftning. Regionstog havde derfor planlagt en udskiftning af sporet i sommeren 2014, men kort inden arbejdet skulle gå i gang, trak Region Sjælland i bremsen, idet



man i anden sammenhæng frygtede at miste et statsligt investeringstilskud til lokalbanerne i 2016. Det blev startskuddet til en lige så ophedet debat, som man havde set det på Vestbanen. I maj 2015 måtte Regionstog melde ud, at ultralydsundersøgelser af banens skinner havde afsløret revner, hvorfor hastigheden måtte sættes ned og nogle tog afløses af busser. Udefra blev debatten om Tølløsebanens modernisering også kædet sammen med en magtkamp mellem staten og regionerne om finansieringen af lokalbanerne og ikke mindst statens tilskud til lokalbanerne. Således var det i august 2015 mellem regionerne og regeringen blevet besluttet at se på finansieringsmodellen for lokalbanerne, og om det statslige tilskud skulle ændres efter 2016. Blandt andet undersøgtes et forslag fra Danske Regioner om at ændre lovgivningen, så regionerne fik friere rammer til at erstatte lokalbanerne med buskørsel. Regeringen afviste dog forslaget, og besluttede samtidig at fortsætte det statslige investeringstilskud til lokalbanerne også efter 2016. I begyndelsen af 2016 kunne transportminister Hans Christian Schmidt derfor oplyse, at reglerne for bloktilskud og investeringstilskud til lokalbanerne ville fortsætte.



*Y-tog fra de vestsjællandske lokalbaner under ophugning på Køge Havn i september 2010 (foto: forfatteren).*

*“Den aktuelle situation på Tølløsebanen er et godt eksempel på, at denne her afklaring har været tiltrængt. Når nu der er skabt den klarhed om privatbanernes finansiering, som Region Sjælland har efterlyst, forventer vi i regeringen også, at regionen sørger for en hensigtsmæssig vedligeholdelse i fremtiden”,* lød det fra transportministeren i den udsendte pressemeddelelse. Få uger senere godkendte Region Sjælland spormoderniseringen på Tølløsebanen, og samme efterår påbegyndte Aarsleff Rail A/S udskiftningen af strækningssporet. Sagen om Tølløsebanen førte til, at Folketinget besluttede at gennemføre en undersøgelse af ejerforholdet til lokalbanernes infrastruktur, for blandt andet at klarlægge om staten eller Banedanmark skulle overtage ejerskabet af infrastrukturen.<sup>315)</sup>

Analysen blev rundsendt til Folketingets transportpolitikere den 4. december 2017 og fastslog, at der samlet set ikke var bedre alternativer til en organisering af lokalbanernes infrastruktur end den eksisterende. Analysen, der var udarbejdet af Rambøll og Struensee & Co., indeholdt samtidig en gennemgang af tilstanden for privatbanernes infrastruktur. Selvom infrastrukturen på nogle baner blev karakteriseret som god (Nordjyske Jernbaner) eller over middel (Lollandsbanen), så var der også baner med et decideret vedligeholdelsesmæssigt efterslæb (Lemvigbanen og Østbanen) eller hvor tilstanden var under middel (Hornbækbanen og Gribskovbanen). Alt i alt kunne man vente, at der i det kommende tiår skulle investeres et betydeligt beløb i vedligeholdelsen af lokalbanernes infrastruktur.<sup>316)</sup> Netop Østbanen blev den næste lokalbane hvor slaget om eksistensberettigelse eller busdrift kom til at stå. Allerede i 2011, da man på banen hævede hastighedsgrænsen fra 75 til 100 km/t, måtte man efter krav fra Trafikstyrelsen pille hvert femte sæde ud af de nye Lint-togsæt for ikke at belaste sporet unødigt.<sup>317)</sup> Gennem årene blev der foretaget flere analyser af banens tilstand, uden at der dog blev sat egentlige fysiske arbejder i gang.<sup>318)</sup> Til gengæld måtte hastigheden på Østbanen sættes ned i december 2019, da banens tilstand i medierne blev karakteriseret som tynd-

*Siemens Desiro-togsæt erhvervet af Hornbækbanen i 2000, ankom til banen i marts 2001. Her passerer toget forbi Kronborg Slot (foto: René Strandbygaard, marts 2001).*

slidt. Regionrådsformanden, socialdemokraten Heino Knudsen, erkendte da også, at banens tilstand var elendig: *“Banen er næsten 40 år gammel. Vi har passet og vedligeholdt, som vi skal, men det er ligesom en bil, selvom du kører den til service, så er den på et tidspunkt slidt op. Det samme kan man sige om skinnerne. Udløbsdatoen er overskredet”*. Samtidig forsøgte Region Sjælland og kommunerne på Stevns at aktivere borgerne til en folkelig mobilisering for at lægge pres på Folketinget og transportministeren for at skaffe penge til renoveringen af Østbanen. Transportministeriet var dog klar i målet: *“Det er de lokale og regionale myndigheder, der har ansvaret for at tilrettelægge trafikken, så befolkningen betjenes bedst muligt med kollektiv trafik. Det er derfor også lokalt, man har – og skal have – et billede af de trafikale og økonomiske udfordringer, de enkelte baner står over for”*. Transportministeriet kunne samtidig overfor et lokalt medie bekræfte, at *“det er korrekt, at Region Sjælland hvert år modtager cirka 36 mio. kr. i investeringstilskud til privatbanerne. Regionerne modtager desuden et bloktilskud på udviklingsområdet som kan anvendes til privatbaner og som blandt andet er fordelt på baggrund af antal kilometer privatbanespor. I følge ministeriets oplysninger har Region Sjælland ikke investeret i privatbanerne de sidste fire år, men kun driftet dem. Det er regionens ansvar at prioritere de nødvendige midler til både drift og investeringer i privatbanerne”*. Dermed lagde ministeriet sig i forlængelse af transportminister, Benny Engelbrechts udtalelser tidligere samme efterår.<sup>319)</sup> Hos de danske regioner var man dog mere end klar til endnu en armlægning med staten om midler til lokalbanernes infrastruktur, og fra næstformanden for Danske Regioner, Ulla Astman, lød det i 2019: *“I sidste ende bliver vi måske nødt til ikke bare at tage sæder ud af tog, som virker tåbeligt nok, men decideret måske lukke baner”*.<sup>320)</sup> Selvom Østbanens tilstand var ringe, togene kørte med nedsat kapacitet og hastigheden var sat ned, kom der ikke nogen afklaring lige med det samme. Til gengæld bølgede debatten om hvem der skulle betale for renoveringen frem og tilbage i de følgende år, hvor det også en overgang blev



overvejet, om man skulle fjerne skinner og sveller for i stedet at etablere en såkaldt BRT-løsning – en højklasset busforbindelse kaldet BRT (Bus Rapid Transit) med særligt dedikerede vejforbindelser – på det gamle jernbanetrace.<sup>321)</sup> I foråret 2022 faldt en aftale dog på plads, da Folketinget besluttede at støtte banens istandsættelse med 416 mio. kr.<sup>322)</sup> Selvom aftalen vakte glæde i regionshuset i Sorø, så var der dog også bekymring at spore. *“Det er glædeligt, at puljen nu er fordelt, og at en stor del af pengene [af i alt 700 mio. kr.] går til Region Sjælland. Vi har i meget lang tid kæmpet for at redde Østbanen, og opgaven har taget meget af min vågne tid. Der er dog stadig en stor opgave foran os på grund af stigende priser. Da vi begyndte kampen for Østbanen, så vi ind i en pris på 510 mio. kr. inklusiv et usikkerhedstillæg på 30 procent til at tage forbehold for prisstigninger. Det beløb er i mellemtiden steget til mere end det dobbelte på grund af de stigende priser”*, lød det fra regionrådsformand Heino Knudsen i en pressemeddelelse, hvor man samtidig kunne meddele, at Lokaltog A/S og trafikselskabet Movia havde oplyst, at de indkomne bud på banerenoveringen lød på 1,1 mia. kr.<sup>323)</sup> Dermed var Østbanens renovering atter skudt til hjørne, mens man undersøgte, hvordan man kunne nedbringe udgifterne hertil. Alt imens kunne en lokal tv-station tage en tur ud på Østbanen med Lokaltogs infrastru-



Nordjyske Jernbaners karakteristiske blå togsæt blev velkendte i det nordjyske landskab i det nye årtusinde. Således også i Aalborg hvor et togsæt om eftermiddagen den 17. maj 2021 klagøres til turen mod Skagen (foto: forfatteren).

turchef Bjarne Meinertz. "Det er meget slidte skinner, det er de altså. De skal skiftes, det skal de. Det her er måske ikke det værste sted. Vi har steder, der er endnu mere slidte end det her. Gennem tiden er der kommet huller i skinnerne. Det vil simpelthen sige, at der bliver slået flige af, og det forplanter sig ud når man kører. De vibrationer, det giver, når man kører, det ødelægger både akslerne på vores tog, men det ødelægger også undergrunden som det banker ned i hele tiden. Hvis det sker på steder, hvor der er meget blødbund, som vi har her, så suger det simpelthen vand op mellem sporene. Det kan man se ved, at vandet damper op, og så kommer der beplantning, som man kan se dernede. Så begynder tingene at vokse, fordi der ligger meget jord, der kommer nedefra", forklarede Bjarne Meinertz, mens han et andet sted på banen kunne pege ud på et banelegeme med en forsænkning: "Her ser du, at der er blødbund, hvor der er en lunke i sporet fordi skærverne simpelthen bliver trykket ned i jorden. Det er et problem, for man kan se det, og det gynger også i toget, når det bliver slemt nok. Det er ikke optimalt, at man har et spor, der er sådan der, det er det ikke. Hverken for komforten eller for vores tog".<sup>324)</sup> Først i begyndelsen af marts 2023 faldt endelig en aftale på plads om istandsættelsen af Østbanen, da Region Sjælland kunne offentliggøre, at man – efter en omdisponering af projektet – havde valgt at afsætte knapt 800 mio. kr. til istandsættelsen. Med den politiske beslutning, som regionen selv betegnede som et "punktum for en lang sej kamp med langsomme tog og jævnlige aflysninger på grund af nedslidte skinner", kunne pendlerne og de rejsende på Østbanen snart se frem til en hurtig og stabil togtrafik på Stevns.<sup>325)</sup> I sommeren 2023 kunne Strukton Rail gå i gang med den omfattende sporfornyelse på banen.<sup>326)</sup>

Langt størstedelen af de nye lokalbaner havde i løbet af 1990'erne til 2010'erne anskaffet sig nye togsæt, men i det nordvestjyske område kørte man på Lemvigbanen (Vemb-Lemvig-Thyborøn) stadig rundt med de gamle Y-tog, som var anskaffet i 1980'erne. Umiddelbart kunne det udefra ved en overfladisk betragtning også ligne en lokalbane, hvor

udviklingen var gået i stå, men det var så langt fra tilfældet. I 2008 blev Lemvigbanen og Odderbanen (Århus-Odder) slået sammen i det nye selskab Midtjyske Jernbaner under Region Midtjylland. Sammenlægningen af banerne var dog kun for en kort bemærkning, for i 2012 overtog DSB operatøransvaret på Odderbanen ved udvidelsen af Århus Nærbane, og i 2016 lukkede Odderbanen for at blive ombygget til en del af Århus Letbane.<sup>327)</sup> En stor ændring i Midtjyske Jernbaners forretningsområde fandt sted i 2017 i forbindelse med genudbuddet af den midt- og vestjyske jernbanetrafik på de statslige strækninger, da det blev besluttet at overdrage trafikføreransvaret på strækningen Skjern-Holstebro til Region Midtjylland, altså i praksis Midtjyske Jernbaner. I første omgang var Region Midtjylland ikke interesseret i at overtage ansvaret, men efter blandt andet påvirkning fra Midtjyske Jernbaner accepterede regionen i efteråret 2017 at påtage sig opgaven.<sup>328)</sup> Det var dog ikke overalt, at der var tilfredshed med planerne om Midtjyske Jernbaners overtagelse af trafikken, og borgmesteren for Ringkøbing-Skjern Kommune frygtede blandt andet, at kommunen ville blive kørt ud på et sidespor, hvis regeringens oplæg til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 blev gennemført som planlagt.<sup>329)</sup> Aftalen mellem Region Midtjylland og Transportministeriet blev dog indgået, og den 14. december 2017 vedtog Folketinget et lovforslag, der gav transportministeren bemyndigelse til at overdrage trafikføreransvaret for Skjern-Holstebro til Region Midtjylland. Loven indeholdt desuden en lignende beslutning om overdragelse af trafikføreransvaret for den statslige strækning Roskilde-Køge til Region Sjælland (Lokaltog).<sup>330)</sup> Den 13. december 2020 overtog Midtjyske Jernbaner derfor operatøransvaret på banen Skjern-Holstebro, hvor man i første omgang indsatte flere Desiro-togsæt, som hidtil havde kørt for DSB.<sup>331)</sup> I foråret 2022 kunne Midtjyske Jernbaner imidlertid offentliggøre, at man havde bestilt syv nye batteritog hos Siemens til levering i 2024. "I november 2019 kiggede direktør Martha Vrist og vi i bestyrelsen hinanden i øjnene og traf en skelsættende beslutning: Vi ville indkøbe





Mange privatbaner løb ind i problemer i årenes løb, og det var også tilfældet med Østbanen på Stevns. I juledagene 2010 var der dog tale om et meget konkret problem, idet Østbanens tog kørte fast i en snedrive nær Klippinge. Efterfølgende måtte et stort dieselelektrisk lokomotiv fra den private operatør Contec Rail komme til undersætning (foto: forfatteren).

tre batteritog til at køre på vores togstrækning Vemb-Lemvig-Thyborøn. Vi vidste på daværende tidspunkt stort set intet om batteritog, men var ståltsat i vores tro på, at batteritog var vejen frem i forhold til vores grønne omstilling”, fortalte Midtjyske Jernbaners bestyrelsesformand, Arne Lægaard, og fortsatte: “Regionen var heldigvis fremsynet og forhåndsgodkendte finansieringen af indkøbet af de tre [senere syv] batteritog. Efterfølgende fik Christiansborg også øjnene op for projektets værdi, og vi har nu fået tildelt den spændende rolle af staten at være “eksperimentarium” i forhold til udrulning af batteritogsdrift på yderligere regionale strækninger i Danmark. Vi skal således høste og samle de fornødne erfaringer med både udbuddet og driften af de første batteritog i Danmark, og vi skal identificere og kurere de børnesygdomme, der nødvendigvis vil være i et projekt som dette. Den rolle er vi både stolte af og ydmyge over for”. Dermed var de miljøvenlige batteritog for første gang på vej ind på de danske skinner, alt imens de sidste Y-tog var på vej til at køre de sidste kilometer i det nordvestjyske område.<sup>332)</sup>

### 2013 – Waterfront-skandalen

De tv-seere, der havde stillet ind på DR's nyhedsflagskib 21Søndag om aftenen den 13. januar 2013, kunne følge den overraskende afdækning af en skandale, som de næste

mange måneder prægede nyhedsbilledet i Danmark, og hvor nye detaljer løbende blev afdækket og skabte furor både blandt journalister, politikere og den menige dansker. En historie hvor hovedrollerne i første omgang blev båret af den øverste ledelse i DSB i form af den tidligere administrerende direktør Søren Eriksen, underdirektør Peder Nedergaard Nielsen og chefen for strategisk kommunikation og interessenthåndtering, Johannes Bøggild. Dertil kom kommunikationsbureauet Waterfront med direktøren Lars Poulsen og lobbyisten Karsten Madsen og som den absolut centrale hovedperson den DSB-kritiske journalist Lars Abild. De første afsløringer pegede i retning af, at DSB havde betalt Waterfront for at engagere den kritiske journalist, uden at journalisten selv var klar over ordningen. Men snart udviklede skandalen sig med hastige skridt, og undervejs hvirvledes en række betænkelige og kritisable dispositioner frem i offentlighedens søgelys. Ikke mindst efter at andre journalister begyndte at grave i historien, og efter at DSB's nye ledelse med Jesper Lok som administrerende direktør iværksatte en grundig advokatundersøgelse af samarbejdet mellem DSB og Waterfront. Sagen var så alvorlig, at transportministeriet endog bad Kammeradvokaten om at vurdere den advokatundersøgelse, som Bruun & Hjejle udførte for DSB. Så kunne man i ministeriet drage sine egne konklusioner.

Søren Eriksen på sit kontor i DSB's hovedsæde i København (foto: René Strandbygaard, januar 2006).



Historien var, som en medvirkende medieforsker betegnede det i *21Søndag*, som taget ud af kriminalfiktionens univers, og afdækningen af skandalen blev efterhånden endnu mere kulørt end den historie, som rullede over tv-skærmene den mørke vinteraften i januar. Gennemgangen af sagen afdækkede ikke blot et hemmeligholdt samarbejde mellem DSB og kommunikationsbureauet, men også en række tvivlsomme dispositioner såvel hos DSB som blandt nogle af Folketingets trafikpolitikere.

Begivenhederne tog deres begyndelse, efter at DSB's bestyrelse i 2008 besluttede at søsætte den nye strategi Sporskifte 2010, hvor målet var at sikre DSB en fremtrædende plads som en stor europæisk jernbanevirksomhed. Som led i dette arbejde ønskede Søren Eriksen og den øvrige direktion at nuancere billedet af virksomheden ved strategisk kommunikation med politikere og andre interessenter. Det var der som sådan hverken noget odiøst i, eller nogen regler som forhindrede. Ved den direkte dialog og påvirkning kunne man i højere grad agere proaktivt i stedet for blot at vente på at de kritiske historier, der i de år stod i kø ved porten til virksomhedens hovedsæde i Sølvgade i København, dukkede op. Blandt de ledende DSB-medarbejdere var man blandt andet inspireret af den internationaliseringsproces, som virksomheden var i færd med i udlandet, og hvor man havde vænnet sig til at anvende konsulentfirmaer til at afdække de udenlandske interessenters politiske interesser. Anstødsstenen, til at man fandt det nødvendigt med en lignende dansk analyse og lobbyisme, var en kritisk pressemeddelelse udsendt af den i mediebilledet meget synlige trafikordfører for DF, Kim Christiansen, der i 2008 udtalte, at DSB burde sættes under administration som følge af IC4-skandalen. Dette var man i DSB's ledelse selvsagt ikke enige i.

I godt fire år fra efteråret 2008 til skandalen brød ud i januar 2013 samarbejdede DSB derfor med Waterfront om kommunikations- og samfundsrådgivning. Navnlig ville man fra DSB's side gerne have viden om opfattelsen af virksomheden og transportsektoren særligt hos Folketingets poli-

itikere. Derudover søgte man at påvirke interessenterne ved udveksling af oplysninger og ideer. Samarbejdet med Waterfront var hemmeligholdt, og kun en mindre kreds i DSB's ledelse kendte til det. På et tidspunkt gik man endog over til delvis udveksling af mails mellem kommunikationsbureauet og ledende DSB-medarbejdedes private mailkonti – og altså uden om DSB's mailkonto, der var underlagt reglerne om aktindsigt. Et af de områder, som Waterfront var særlig stolt af i forhold til lobbyarbejdet for DSB, var hvorledes det lykkedes at omvende den meget DSB-kritiske Kim Christiansen og hans senere hustru og partifælle, folketingsmedlemmet Pia Adelsteen. Fra at være modstandere af DSB blev de i stedet aktive medspillere til gavn for virksomheden. Således lykkedes det med Kim Christiansens hjælp at bremse transportminister Hans Christian Schmidts forslag om udlicitering af Intercitytrafikken på strækningen København-Aalborg. I november 2010 havde den DSB-kritiske Venstre-minister ellers lanceret planen om at sende DSB's guldkalv i udbud. Søren Eriksen udtalte senere, at forslaget var en økonomisk bombe under DSB, og hos virksomheden arbejdede man meget ihærdigt og målrettet for at få skrinlagt planerne. Både gennem deltagelse i den offentlige debat, men også gennem Waterfronts påvirkning af Folketingets politikere. Mens DSB's kritik af planerne i dagspressen foregik i fuld åbenhed, havde virksomheden ikke orienteret sin ejer, Transportministeriet, om den direkte dialog med folketingsmedlemmerne, hvilket Kammeradvokaten betegnede som illoyalt overfor ministeriet.

Et af de elementer i Waterfront-DSB-samarbejdet, som vakte særlig opsigt, da den kom til offentlighedens kendskab i foråret 2013, men som ikke indebar regelbrud, var Waterfronts udarbejdelse af såkaldte politikerprofiler med gennemgang af de enkelte medlemmer af Folketingets transportvalg. Om det socialdemokratiske medlem, senere transportminister Magnus Heunicke, hed det blandt andet, at han passede "*sit fagudvalg, men har formentlig ikke ministerpotentiale*", da han manglede arbejdsevnen og den fornødne brutalitet. Om Kim Christiansen hed det, at han

*Transportminister Magnus Heunicke under en tale på stationen i Tølløse ved indvielsen af dobbeltspor på en del af Nordvestbanen til Kalundborg i august 2014. Heunicke blev valgt til Folketinget for Socialdemokratiet i 2005, og var transportminister 2014-15 (foto: forfatteren).*



tidligere havde kundgjort, at *"gummihjul lå ham på hjerte, og at livet var lige kort nok til offentlig transport"*. Hertil skulle *"lægges, at han – ligesom Hans Christian [Schmidt] – lider af en udtalt skepsis i forhold til Københavneri, akademikere og embedsmændstyper af enhver art, og i øvrigt ikke er meget for at gribe ind i forhold til borgernes frihedsret-tigheder"*. Mere betænkelig end disse åbenhjertige betragtninger, var imidlertid en episode med selv samme Kim Christiansen, der i foråret 2012 sendte en mail til Waterfront med ønske om, at DSB sponserede en film, som hans datter medvirkede i. Waterfront anbefalede sponsoratet, som DSB også valgte at støtte i form af fribilletter. Blandt DSB's ledende medarbejdere var man dog klar over det betænkelige ved, at sponseringen kunne fremstå som *"smøring"* af folketingsmedlemmet, og i en intern mailkorrespondance betegnede en medarbejder beslutningen som et skråplan, man bevægede sig ned ad. Da tiggeriet af fribilletterne, som det betegnede i offentligheden, blev kendt ved afsløringen af Waterfront-skandalen, kom Kim Christiansens ageren i offentlighedens søgelys, blandt andet fordi det blev afsløret, at Waterfront havde købt kopper og kander af hans firma. Selv følte Kim Christiansen, at han var blevet misbrugt af kommunikationsbureauet.

Omdrejningspunktet i den såkaldte Waterfront-skandale, der samtidig var anledningen til, at den begyndte at rulle, var dog DSB's betaling til Waterfront i forbindelse med Lars Abild-sagen. Gennem en længere årrække havde man i DSB været stærkt irriteret over Lars Abilds kritiske tilgang til virksomheden – ikke mindst hans omgangsform og væremåde. Siden 1997 havde Lars Abild således skrevet en række artikler om DSB, og navnlig fra årtusindeskiftet var han på kritisk vis gået i dybden i forhold til DSB's dispositioner – blandt andet anskaffelsen af IC4-togene, DSBFirst og udlicitering af passagertrafikken. Der bestod således uden tvivl et særdeles anstrengt forhold mellem flere ledende medarbejdere i DSB og Lars Abild. En DSB-pressechef blev i forbindelse med afdækningen af skandalen citeret for at udtale, at forholdet mellem journalisten og DSB var temmelig belastet,

og at ingen medarbejdere ville tale med Lars Abild, fordi man ikke fandt, at man blev behandlet fair. Forholdet var så belastet, at DSB's ledelse flere gange havde taget direkte kontakt til Lars Abilds forskellige arbejdsgivere. Det var således tilfældet i 2006, da der fandt et møde sted mellem DSB og *Berlingske Tidende* om forholdet til Lars Abild, og senere rettede Søren Eriksen også henvendelse til generaldirektøren for DR, hvor Lars Abild på dette tidspunkt var beskæftiget. Hos DSB var man af den opfattelse, at Lars Abild havde nære forbindelser til konkurrenten Arriva, og virksomhedens gennemgang af hans artikler viste ifølge DSB en klar overvægt af negative artikler om DSB og positive om Arriva. Der er ingen tvivl om, at Lars Abild også var meget direkte i sin kommunikation med DSB, og Kammeradvokaten karakteriserede Lars Abilds adfærd som usædvanligt stressende og belastende for DSB's medarbejdere. En enkelt mail fra Lars Abild til en tidligere DSB-medarbejders nye arbejdsgiver, blev endog karakteriseret som *"en ganske grænseoverskridende hadsk henvendelse"*. Hos DSB havde man derfor gennem flere år forsøgt at holde Lars Abild på afstand, mens journalisten havde fortsat sin kritik af virksomheden. I et forsøg på at dæmme op for kritikken var han blevet tilknyttet Waterfront som medarbejder. Ved advokatundersøgelsen fandt man det godt gjort, at DSB i samarbejde med Waterfront ved tilknytningen af Lars Abild havde ønsket at nuancere hans syn på DSB. Lars Abild var, hvilket han en kort overgang benægtede, da skandalen kom frem, klar over, at Waterfront havde DSB som en betydelig kunde, men han var ikke klar over motiverne for sin egen ansættelse i Waterfront. Der blev ikke stillet krav om, at han ikke måtte skrive om DSB, men en gennemgang af Lars





Den 3. april 2013 udsendte DSB en pressemeddelelse med resultatet af Bruun & Højles advokatundersøgelse via DSB's webside.

Abilds journalistiske virke i mediedatabasen Infomedia viste, at antallet af kritiske DSB-artikler var faldet ganske betragteligt under ansættelsen hos Waterfront. Advokaterne, som gennemgik sagen, fandt det kritisabelt, at DSB's ledelse form af Søren Eriksen og Peder Nedergaard Nielsen ved den skjulte beskæftigelse af Lars Abild havde tilsidesat de saglighedskrav, som gjaldt for virksomheden. Kammeradvokaten var enig i denne vurdering, og betegnede arbejdsmetoden som "sjælelig massage" og "genopdragelse". Waterfronts direktør, Lars Poulsen, var ikke enig i kritikken. I offentligheden fremstod det dog klart, som *21Søndag* formulerede det, at DSB var involveret i "en alvorlig sag om magtfordrejning", og at virksomheden i årevis havde "brugt offentlige kr. og usædvanlige metoder for at stoppe en kritisk journalist".

Advokatundersøgelsen var omfattende og afdækkede flere kritisable forhold blandt andet i forhold til udbudsreglerne for kommunikation- og konsulentytelser, anvendelsen af private mail-konti til kommunikation mellem DSB og Waterfront og manglende orientering fra Peder Nedergaard Nielsen om samarbejdet med Waterfront i forhold til den nye ledelse under Jesper Lok. Dertil kom, at Waterfronts arbejdsmetoder blev betegnet som usædvanlige, at kontakten med folketingsmedlemmerne var inden for reglerne, men at det var illoyalt, at DSB ikke havde underrettet Transportministeriet om kontakten med de forskellige folketingspolitikere. Advokatundersøgelsen var desuden kritisk overfor DSB's sponsorat af Kim Christiansens datters filmprojekt.

Waterfront-skandalen skadede DSB's image i offentligheden betydeligt. I forbindelse med offentliggørelsen af advokatundersøgelsen i Transportministeriet i april 2013, udtalte DSB's bestyrelsesformand Peter Schütze, at han efter gennemlæsningen af undersøgelsen sad tilbage med en følelse af forundring og ubehag, og at der havde været tale om nogle arbejdsmetoder, som var helt uacceptable. "Der har været tale om en snedighed, som ingen steder hører hjemme. Det er en syg kultur, og vi skammer os over de arbejdsmetoder i DSB. Det rydder vi nu op i. Vi vil have rene

linjer", udtalte bestyrelsesformanden overfor de forsamlede journalister. Som en konsekvens af advokatundersøgelsen blev underdirektør Peder Nedergaard Nielsen afskediget blandt andet på baggrund af håndteringen af flere aktindsigtsanmodninger fra Lars Abild, som i løbet af 2012 havde søgt om oplysninger om DSB-Waterfront-samarbejdet. Anmodningerne var blevet syltet af DSB. Også den tidligere administrerende direktør, Søren Eriksen, fik kritik af sin involvering i sagen. Selv hæftede Søren Eriksen sig efter offentliggørelsen af undersøgelsen ved, at advokatundersøgelsen ikke endeligt kunne bevise, at DSB og Waterfront havde indgået en aftale om ansættelsen af Lars Abild. "Når der alligevel rejses kritik af DSB, herunder i perioden, hvor jeg var administrerende direktør og dermed øverste ansvarlige, forstår jeg, at dette især skyldes, at Waterfront har søgt at »nuancere Lars Abilds opfattelse af DSB«. Jeg mener ikke, at dette forhold kan berettigg til kritik af undertegnede eller DSB i øvrigt", lød det fra den tidligere direktør.

Selvom det statsejede selskabs lobbyisme overfor de folkevalgte blev grundigt afdækket i forbindelse med Waterfront-skandalen, så var det dog ikke første gang, at kritikken havde været fremme. Således havde venstremanden og medlem af Folketingets trafikudvalg, Jens Løgstrup Madsen, allerede i 1997 kritiseret flere statslige aktieselskabers lobbyisme blandt folketingsmedlemmer. Kritikken gjaldt såvel DSB som DSB Rederi A/S, hvor Jens Løgstrup Madsen navnlig var fortørnet over rederiets samarbejde med Waterfront Communications. Til formiddagsavisen BT udtalte han: "Det er barokt, at jeg som politiker modtager besøg af en lobbyist fra Waterfront Communications, som DSB Rederi har hyret til at arbejde for sig. Det er min opgave (som medlem af Folketingets Trafikudvalg - red.) at drive parlamentarisk kontrolvirksomhed overfor bl.a. DSB Rederi, og så betaler samme statsforetagende et firma til at drive lobbyvirksomhed i forhold til mig. Direktionerne i disse statselskaber skal simpelthen på en afvænningskur: de må lære, at de nu skal handle på markedsøkonomiske vilkår og droppe deres gamle virksomhed med at påvirke politikere".<sup>333)</sup>

Billeteautomat, gule klippekortautomater og en rød automat til stempning af DSB-togbilletter på Ellebjerg Station i 1997. Stationen nedlagdes i 2007, da Ny Ellebjerg station (København Syd) blev indviet (foto: forfatteren).

### 2015 – Det blå lys på den øde station

Regndråberne hænger endnu på den laminerede plakat, der er fastgjort til gitterhegnet. "DSB nedriver Tureby stationsbygning", lyder teksten, hvor det videre forklares, at der "efterfølgende etableres nyt adgangs- og serviceareal, læskærm og cykelparkering". Selvom det er en hverdag midt i september 2015, så står de store orange entreprenørmaskiner stille i det i øvrigt omskiftelige vejr, hvor den grå himmel i perioder afløses skiftevis af både kraftige regnbyger og solstregf. Bag hegnet ses, at nedrivningen af arkitekten Charles Abrahams gamle stationsbygning fra 1870 i de karakteristiske gule teglsten allerede er i fuld gang. Halvdelen af bygningen er allerede nedrevet og ligger som en ruinhob, mens skifertaget er pillet af den resterende del af bygningen, så tag-spærene er synlige. Øverst troner skorstenen i ensom majestæt ovenpå tagkonstruktionen. Stationen er øde. Der er ingen rejsende i øjeblikket, og nedbrydningsarbejderne er også andre steder. Årsagen til at nedrivningsarbejdet er midlertidigt indstillet, skal måske findes i de gule bånd, der er opsat på den endnu stående del af bygningen, og som advarer om, at der er fundet bly i den gamle stationsbygning. Tiden for den gamle bygning er tydeligvis inde i sin aller-sidste fase.

Gennem flere år havde den tidligere så livlige station været ubetjent. Billetsalget var for længst lukket, og omkring årtusindskiftet var også nøglen i døren ind til ventesalen blevet drejet for sidste gang. Passagererne måtte nu i stedet søge ly under en sortmalet læskærm, eller købe billet i den opstillede billeteautomat. Som ved så mange andre stationer landet over, var tiden løbet fra det betjente billetsalg, og snart var også den fysiske togbillet overhalet indenom af den digitale udvikling. Som et tegn på fremtiden, lyste en koksgrå rejsekortstander op på perronen ved siden af stationsbygningen i Tureby. Tidligere havde ankomsten til stationen med toget nordfra signaleret, at man var nået til den yderste grænse. Nemlig takstgrænsen mellem Hovedstadens Trafikelskab og Storstrøms Trafikelskab. Det blålige lys på den ellers mørke rejsekortstander signalerede nu, at



rejsekortet var på vej. De gamle takstgrænser stod for fald i lighed med den gamle stationsbygning. Fremtiden var digital.

I midten af 1990'erne var World Wide Web – internettet – for mange danskere en noget fjern størrelse. Man gik stadig til boghandleren eller på folkebiblioteket, hvis man søgte efter viden. Mange købte stadig en papiravis til adspredelse på togturen til eller fra arbejde, eller snuppede avisen på det tomme sæde, hvis en tidligere rejsende havde efterladt sin avis. Ved månedsskiftet var der ofte lange køer i bankerne for at man på sin fysiske bankbog kunne hæve penge, så man derefter kunne stille sig i en ny kø på posthuset, for at betale de giroindbetalingsblanketter, der i månedens løb var kommet med postbuddet fra boligelskabet, forsikringen og de mange andre virksomheder, institutioner og foreninger. På stationens billetkontor måtte man som pendler også en gang om måneden forny sit periodekort, hvor et nyt indlæg – efter behørig kontant betaling og trykning – blev sat ind i omslaget. Hvis man var i tvivl om hvornår de næste tog kørte fra stationen, kikkede man blot på den ophængte gule afgangsplakat, hvor man dog skulle holde øje med ugedag og om toget ikke kørte i ferieperioderne. For den uvante rejsende kunne det være en svær øvelse at aflæse afgangsplakaterne. Eller at finde rundt i de mange og komplicerede takstregler, som fandtes rundt om i landet. Men der var forandringer på vej, selvom mange dengang nok havde svært ved at forestille sig den digitale revolution, der var på vej. Internettet havde allerede eksisteret i flere år, men blev først for alvor udbredt i den almene befolkning i Danmark i slutningen af årtusindet.

*"Selv kvinder gør det",* lød det i DSB Bladet i foråret 1996, hvor man forsøgte at forklare, hvad internettet var, hvem der brugte det og hvad man kunne bruge det til: *"Indtil nu har brugen af internettet været præget af unge, mandlige nørders natlige, ofte formålsløse søgen efter oplysninger og spændende billeder, næsten ligesom man hurtigt bladrer gennem et tilfældigt blad i kiosken. Men mønstret er ved at ændre sig. Kvinder udgør nu 30 pct. af brugerne. Internettet anvendes nu mere i arbejdstiden, det sker mest af 15-50-årige erhvervsaktive og studerende med seriøse formål. Kort sagt: legen er ved at blive alvor".* Videre i artiklen sammenlignede skribenten internettet med jernbanenettet. Da skinnestregene i sin tid blev lagt, forbandt de byer og lande med hinanden. På samme måde ville internettet være et "elektronisk net", og i artiklen forudså man, at det nye internet godt kunne

blive "hver mands eje", selvom det for mange stadig opfattedes som ren "science-fiction". Som en af de første større danske virksomheder og myndigheder, kom DSB derfor på internettet den 9. maj 1996.<sup>334)</sup> Websiden – eller homepagen, som DSB selv betegnede det – [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk) var i sin oprindelige form meget simpel. Som såkaldt netsurfer måtte man ved ankomsten til siden vælge, om man ville klikke videre ind til den "elegante version" med "overskuelige knapper", og hvor det var "nemt og lækkert at navigere rundt på alle siderne" men også mere tidskrævende på grund af den langsomme hastighed. Eller om man ville vælge "den hurtige version", som prioriterede hastighed over design, men hvor "overblikket over alle siderne og emnerne desværre ikke er det bedste". Inde på websiden kunne man læse nærmere om DSB's strategiplan, Jernbanemuseet, nye tog, cykler og



7-Eleven kiosken på banegården i Nykøbing Falster i november 2015 (foto: forfatteren).





*Med rejsekortets indførelse behøvede passagererne ikke længere holde øje med hvilken takstzone de befandt sig i. Et ældre takstzonestilt fra Hovedstadens Trafikselvskab har overlevet på trinbrætskuret i Ravnholm på Nærumbanen (foto: forfatteren).*

hittegods, men til gengæld var det ikke muligt at slå op i køreplanen. I så tilfælde henvistes brugeren i stedet til at henvende sig i det fysiske billetsalg, ringe på telefonen eller slå op på DR's tekst-tv. Noget, som mange af sidens besøgende kritiserede i den gæstebog, som DSB havde oprettet på hjemmesiden.<sup>335)</sup>

Senere udviklede DSB sin webside, og mange andre trafikselvskaber, jernbaneoperatører og -myndigheder kom ligeledes på internettet. Selvom man ikke i begyndelsen kunne finde køreplanen på DSB's webside, så kom DSB data – som stod for udviklingen af websiden – snart efter det. Køreplanen kom på internettet. I oktober 1998 lanceredes Rejseplanen.dk, en digital løsning hvor den rejsende kunne indtaste afrejsested og destinationsadresse, og derefter blive præsenteret for en samlet rejseplan med bus og tog. Rejseplanen var et samarbejde mellem DSB – som hovedaktionær – og landets trafikselvskaber.<sup>336)</sup> Det varede heller ikke længe, før man kunne følge togenes aktuelle færd over sporene hjemme fra computerskærmen med Byens Puls for S-togenes vedkommende og Landets Puls for de øvrige tog på det statslige jernbanenet. Et af de første områder på websiden, som DSB søgte at udvikle til gavn for kunderne, var bestillinger hos DSB Rejsebureau. Som landets største rejsebureau kæde med 23 fysiske butikker med salg af både fritids-, ferie- og erhvervsrejser, så man hos rejsebureauet et potentiale i også at tilbyde en digital løsning. Allerede i forsommeren 1996 eksperimenterede DSB sammen med universiteterne i Århus og Odense om en digital selvbetjeningsløsning for bestilling af tjenesterejser for de universitetsansatte, inden bestillingsmetoden kunne udbredes til alle typer af rejsende. I sin oprindelige form var den digitale løsning – set med nutidens øjne – ganske simpel. På websiden klikkede bestilleren af i en række forud definerede felter, såsom tidspunkt, om rejsen skulle ske med fly eller tog, om der ønskedes hotelovernatning, om rejsen skulle ske på 1. eller 2. klasse, om billetten skulle gælde til en ryger eller ikke-ryger kupé. Når formularen var udfyldt, blev de indtastede data samlet i en e-mail, som sendtes til det fy-

siske rejsebureaukontor, som kunden havde valgt. Derefter kunne rejsebureauet på kontoret foretage bestilling af rejsens forskellige elementer. *“Der er ingen ventetid på linjen og der er ikke noget der hedder lukketid, søn- eller helligdage. Der kan med andre ord bestilles rejser 24 timer i døgnet 365 dage om året fra et hvilken som helst sted i verden”,* forklarede DSB data i en omtale af den nye bestillingsformular, hvor erhvervsrejsechef Kurt Hansen fra DSB Rejsebureau også udtalte, at han var glad for, at *“DSB erhvervsrejser er det første bureau med bestillingsformularer på internettet. DSB data bringer os på denne måde i front med kundekommunikation”*.<sup>337)</sup>

Netop den digitale kommunikation i form af elektronisk post, begyndte også at blive udbredt i slutningen af 1990'erne. Både i forhold til den eksterne kommunikation, som med formularbestillingerne til rejsebureauet, men også i den interne kommunikation mellem jernbanens ansatte. Selvom mange skulle vænne sig til den elektroniske postkommunikation i form af e-mailen, så fik den hurtigt mange tilhængere. Som en medarbejder i DSB's salgsdivision i Roskilde forklarede, så effektiviserede den hurtige kommunikation mange arbejdsgange, da man ikke længere skulle vente på, at den fysiske post blev indsamlet, sorteret og fordelt. Der kunne derved træffes hurtigere beslutninger.<sup>338)</sup>

Et af de mange områder, hvor digitaliseringen fik endog meget stor betydning, var billetsalget. Endnu i midten af 1990'erne var der betjente billetsalg på mange stationer, herunder også mindre landstationer som Gadstrup ved Roskilde, Guldager ved Esbjerg eller Bedsted i Thy. Omkring 30 år senere var selv billetkontorerne på de større stationer som eksempelvis Fredericia, Esbjerg, Holstebro og Kalundborg blevet lukket. I 2022 kunne de tilbageværende billetkontorer tælles på en hånd, hvis man altså ser bort fra de stationskiosker, hvor der var mulighed for både at købe kioskarer og togbilletter. Allerede i 1997 havde DSB i forbindelse med åbningen af Storebæltsforbindelsen samlet billetsalg og kiosk i de samme lokaler på de nye stationer i Nyborg og Korsør, og enkelte andre stationer kom til i



Banestyrelsen kom på internettet i 1997. De websurfere, som klikkede ind på [www.bane.dk](http://www.bane.dk) i januar 1998, blev mødt af en gul forside, hvor de kunne læse mere om nye baneprojekter, miljø og trafikinformation.

årenes løb. I foråret 2003 åbnede DSB sin første egentlige billetbutik – Kort & Godt – på Gentofte Station.<sup>339)</sup> I de følgende år lukkedes adskillige fysiske billetkontorer overalt i landet, hvor de i stedet blev omdannet til Kort & Godt-butikker. I slutningen af 2010 indgik DSB imidlertid en aftale med den amerikanske kioskkæde 7-Eleven om at omdanne Kort & Godt-kioskerne til 7-Eleven-butikker, idet man ønskede yderligere at kommercialisere stationerne.<sup>340)</sup> *“Det er ikke nogen hemmelighed, at Kort & Godt-butikkerne har haft det svært økonomisk de seneste år. Men i stedet for at spare os ud af dårlige salgstal, har vi valgt en offensiv tilgang og har indgået denne master-franchiseaftale med 7-Eleven, som kommer både kunder og medarbejdere til gode”,* forklarede administrerende direktør i Kort & Godt A/S, Søren Skovdal, ved præsentationen af aftalen med Reitan Servicehandel Danmark, der stod for alle franchise-aftaler for 7-Eleven i Skandinavien. Nedlæggelsen af billetkontorerne vakte dog ikke udelt begejstring alle steder.<sup>341)</sup> Således heller ikke i Lyngby nord for København, hvor passagererne var utilfredse med at stå i kø i forsøget på at købe en billet til næste tog, mens andre foran i køen blot skulle indløse skrabelodder eller vælge en sandwich. DSB’s kerneydelse gled i baggrunden, lød kritikken.<sup>342)</sup>

Selvom håbet havde været, at omdannelsen af billetkontorerne eller Kort & Godt-kioskerne til 7-Eleven-kiosker ville betyde et mersalg, så måtte DSB erkende, at digitaliseringen af billetsalget betød, at færre benyttede kioskerne. Således måtte DSB eksempelvis lukke 7-Eleven-kioskerne på stationerne i Struer og Hjørring i 2017 og året efter fulgte blandt andet Rungsted Kyst og Espergærde. Det skyldtes ikke mindst, at de rejsende primært brugte de digitale salgskanaler ved køb af togbilletter. *“Der er blevet gjort forsøg på at holde indtjeningen oppe ved at lokke kunderne til med varer som eksempelvis frisksmurte sandwich til at tage med på farten. Det har ikke været nok, trods en stor indsats fra personalet”,* forklarede en ledende DSB-medarbejder i forbindelse med lukningen af kiosksalget på de to nordsjællandske stationer. Han kunne samtidig op-

lyse, at alene omsætningen i salget af fysiske billetter var faldet med 40 % det seneste år. Otte ud af ti af DSB’s kunder anvendte de digitale platforme, når de købte billet eller søgte efter rejseinformation.<sup>343)</sup>

Netop digitaliseringen af salgsarbejdet var noget man hos DSB havde arbejdet med i adskillige årtier. Allerede i 1974 havde man taget de første skridt i forbindelse med et nyt pladsreserveringssystem, og i slutningen af 1980’erne kom ROSA til. Den hidtil største edb-investering hos DSB.<sup>344)</sup> ROSA (der stod for Reservering, Oplysning, Salg og Administration), byggede på et teknisk system, der oprindeligt var konstrueret til håndtering og fordeling af affaldsbiler i Helsingfors. ROSA-systemet, der efter en afprøvning på stationerne i Roskilde, Tåstrup og Høje Taastrup, blev udbredt til resten af landets betjente stationer, kunne nemt, hurtigt og overskueligt hjælpe såvel personalet som de rejsende med at finde frem til informationer om rejsen, udskrive en rejseplan og udstede selve billetten.<sup>345)</sup> Selvom billetsalget således havde taget et svvmileskridt ind i den digitale verden ved indgangen til 1990’erne, så fortsatte den digitale udvikling naturligvis, og i slutningen af 1990’erne lancerede DSB muligheden for at reservere en billet hjemme fra computeren, som dog først kunne betales og afhentes på stationen.<sup>346)</sup> Senere blev det også muligt at købe og udprinte billetten fra hjemmefra.<sup>347)</sup> I det nye årtusinde vandt den digitale billet også mere og mere indpas, idet man nu kunne købe billetten over mobiltelefonen og betale med sit betalingskort – fra 2015 kunne man også betale via den digitale betalingsløsning MobilePay.<sup>348)</sup>

Gennem årene havde DSB også forsøgt sig med at opstille billetautomater på enkelte stationer blandt andet i hovedstadsområdet, og efterhånden blev billetautomaterne udbredt på flere og flere S-togsstationer. I sommeren 1996 udførte DSB desuden et forsøg på den fynske Ringe station, for at se om de rejsende anvendte de opstillede billetautomater, selvom der var et betjent billetsalg. Det viste sig, at der i løbet af en måned blev solgt dobbelt så mange billetter i automaten som i det betjente billetsalg.



Digital togbillet købt i DSB's app på en mobiltelefon. Togbilletten er en såkaldt zonebillet fra Skørping til Arden. Togføreren kunne scanne den digitale QR-kode og se om billetten var gyldig (foto: forfatteren).

Bemærkelsesværdigt var det, at navnlig salget af pensionistbilletter, de såkaldte 65-billetter, var højere i automaten end i billetkontoret.<sup>349)</sup> De positive erfaringer med billetautomaterne førte til, at DSB besluttede sig for at udbrede billetautomaterne til resten af landet, og i 1998 kunne virksomheden færdiggøre arbejdet med at opstille billetautomater på samtlige stationer uden for hovedstadsområdet. Størstedelen af landets stationer var nu udstyret med billetautomater.<sup>350)</sup> Ved indgangen til det nye årtusinde var skrankesalget stadig den væsentligste indtægtskilde for DSB med 92% af handlerne, mens bestillinger via internettet var – som DSB selv beskrev det – af marginal betydning.<sup>351)</sup> Men i løbet af de følgende to årtier tog omstillingen fart. I 2013 købte 2/3 af de togrejsende deres billet elektronisk via internettet, sms og apps på mobiltelefonen.<sup>352)</sup> I 2019 kunne DSB konstatere, at 91% af passageromsætningen skete via de digitale selvbetjeningsmuligheder, og at selvbetjeningsgraden lå på 90% ved udgangen af 2019.<sup>353)</sup>

En af de større forandringer indenfor de digitale selvbetjeningsløsninger, var indførelsen af rejsekortet. Et elektronisk billetbetalingskort til den kollektive trafik, hvor den rejsende i forvejen indbetale et beløb på kortet. Ved hver rejses begyndelse, skift undervejs og ved rejsens afslutning, skulle den rejsende tjekke ind eller ud med et tilhø-

rende plastikkort ved det blå lys på stationernes rejsekortstandere eller ved de tilsvarende standere i busserne, hvorefter systemet udregnede rejsens pris og fratrukket beløbet på kortet. Hvis man altså ikke havde købt et pendlerkort, hvor fornyelsen skete automatisk hver måned. Selvom rejsekortet ved indgangen til 2020'erne havde vundet stor udbredelse, så fik det digitale rejsekort en endog meget lang fødsel. De første skridt til rejsekortet blev taget allerede i 1995 i et samarbejde mellem DSB og det regionale trafikselskab Hovedstadens Trafikselskab (HT) i et ønske om at udvikle en fælles digital billetløsning for hele den kollektive trafik i hovedstadsområdet, der skulle afløse de fysiske billetter og klippekort. I efteråret 1997 var der blevet indledt et nyt samarbejde mellem DSB og de lokale amtstrafikselskaber om implementeringen af et fælles landsdækkende takst-samarbejde på billetområdet, hvor de rejsende kun behøvede én samlet billet, når de tog med de kollektive busser eller tog. I første omgang betød det såkaldte bus-tog-samarbejde, at den togrejsende på sin togbillet kunne tage bussen hen til sin afgangsstation og ligeledes fortsætte med lokalbussen, når den rejsende steg af toget på ankomststationen. Det var derfor naturligt, at dette samarbejde også udnyttede de digitale muligheder, som var i fuld udvikling i årene omkring årtusindskiftet, og det var derfor nærliggende at gøre udviklingen af den digitale billetløsning i hovedstadsområdet til en landsdækkende ordning. Derfor blev det i år 2000 besluttet at udvide projektet til at være landsdækkende, og involvere de andre trafikselskaber i udviklingsarbejdet.<sup>354)</sup> Det indledende forarbejde tog, som DSB selv beskrev det, "meget længere tid end vi havde ønsket, på grund af den komplicerede teknik og de mange parter, som indgår i samarbejdet". I 2002 kom grundlaget for det fælles selskab for rejsekortet imidlertid på plads, og i august samme år besluttede DSB – som var en af projektets bærende aktører – at gå videre med udviklingen.<sup>355)</sup> Kort efter tilsluttede også andre trafikselskaber og operatører sig rejsekortprojektet, således at man den 18. august 2003 kunne stifte Rejsekort A/S. Det var DSB-datterselskabet





*"Jæ' kat hit u' af 'et", lød det på klingende fynsk i en reklame om rejsekortet fra FynBus på Odense Banegård Center i efteråret 2019. Flere og flere fandt dog ud af, at et rejsekort var nem måde at købe billet til den kollektive trafik på (foto: forfatteren).*

DSB Rejsekort A/S, der var den absolut største ejer i det nye selskab med en aktiemajoritet på 50,1 %, hvorefter fulgte de regionale trafikselskaber med 41,9 % og Metro-selskabet I/S med 8 % af aktierne. Efter et par års planlægningsarbejde indgik Rejsekort A/S i juni 2005 kontrakt med den private leverandør, det internationale konsortium East-West Denmark ApS, om udviklingen af rejsekortet, hvor de sidste dele efter planen skulle rulles ud på blandt andet DSB's og Arrivas strækninger i Jylland og på Fyn i februar 2009. Man var fortrøstningsfuld, idet selskabet havde erfaring fra opbygning og implementering af lignende systemer i blandt andet Holland og Hong Kong.<sup>356)</sup>

Sådan kom det dog langt fra til at gå. Allerede fra projektets begyndelse viste det sig, at East-West Denmark ApS havde svært ved at overholde de fastlagte tidsfrister. En undersøgelse foretaget af Rigsrevisionen flere år senere konkluderede, at der fra begyndelsen af projektet havde været en manglende forståelse for mange af systemkravene til det nye rejsekortsystem mellem leverandøren og Rejsekort A/S. Der var med andre ord allerede fra et tidligt stadie i projektet ikke nogen gensidig forståelse mellem leverandøren og Rejsekort A/S om, hvad der skulle leveres. Leverandøren måtte således meddele, at systemkravene blev forsinket med et halvt år, og gennem 2006 kunne ledelsen i Rejsekort A/S berette til selskabets bestyrelse, at leverandøren var forsinket med installationsarbejdet, med at designe og opstille rejsekortudstyret til stationer og busser, ligesom de indledende prøveforsøg med rejsekortet ville blive forsinket. I november 2006 kunne de første rejsekortstandere sættes op på en prøvestrækning mellem Taastrup og Holbæk samt på de to lokalbanestationer Kirke-Eskilstrup og Store Merløse. Der gik dog mere end et år før forsøgene på teststrækningen kunne indledes i midten af december 2007.<sup>357)</sup> Rejsekortet var med andre ord stærkt forsinket med adskillige år i forhold til de fastlagte tidsplaner. Som en konsekvens af den manglende fremdrift besluttede bestyrelsen i Rejsekort A/S i sommeren 2008 at afslutte samarbejdet med den hidtidige direktør Niels

Clemmensen. I stedet blev DSB's daværende salgsdirektør Bjørn Wahlsten, der havde haft en længere karriere hos den statslige togoperatør i mere end 33 år, udpeget som ny direktør for Rejsekort A/S. *"Bjørn Wahlsten er den rette til at sikre, at der er optimal fremdrift i projektet. Det er hidtil gået for langsomt, tidsplanen har ikke holdt, og nu skal det sikres, at den nye aftale med leverandørerne bliver overholdt. Det kræver en stærk mand med stor indsigt og respekt i hele sektoren",* lød det fra DSB's administrerende direktør Søren Eriksen, der på et opfølgende spørgsmål fra en journalist, om han var bange for, at rejsekortet var ved at udvikle sig til en ny IC4-skandale, svarede: *"For at være en skandale skal det være noget, der rammer kunderne. Og rejsekortet er i første omgang noget, der gavner trafikselskaberne og gør vores hverdag nemmere. Men det er klart, at ejerne bag Rejsekort A/S, herunder DSB, vil have tidsplanen til at holde".* Søren Eriksen understregede samtidig, at det var konsortiet East-West Denmark ApS' sidste chance for at levere: *"Tidsplanen skal holdes, ellers får det konsekvenser for kontrakten. Ultimativt kan det føre til, at den ophæves".*<sup>358)</sup>

*"Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det kostede nogle søvnløse nætter, da tanken om mig som ny direktør for Rejsekort A/S opstod. For det nye job er bestemt en stor udfordring, som jeg er ydmyg overfor",* lød det få dage efter udnævnelsen fra Bjørn Wahlsten, der samtidig var helt oppe på den høje klinge, da han skulle beskrive det kommende rejsekort: *"Ligesom åbningen af Storebæltsforbindelsen ikke blot var et køreplansskifte, så er Rejsekortet heller ikke bare en ny billet. Der bliver tale om en højnelse af den samlede kollektive trafik i hele landet, og rejsekortet bliver en kæmpe fordel for både kunder og trafikselskaber".*<sup>359)</sup> Da Rigsrevisionen nogle år senere undersøgte det stærkt forsinkede rejsekort, bemærkede man, at der i midten af 2008 var sket et skifte i tilgangen til arbejdet med det fremtidige rejsekort, og at der var kommet fremdrift i projektet. Blandt andet var dialogen mellem leverandør og Rejsekort A/S blevet styrket, og sidstnævnte var også gået mere aktivt



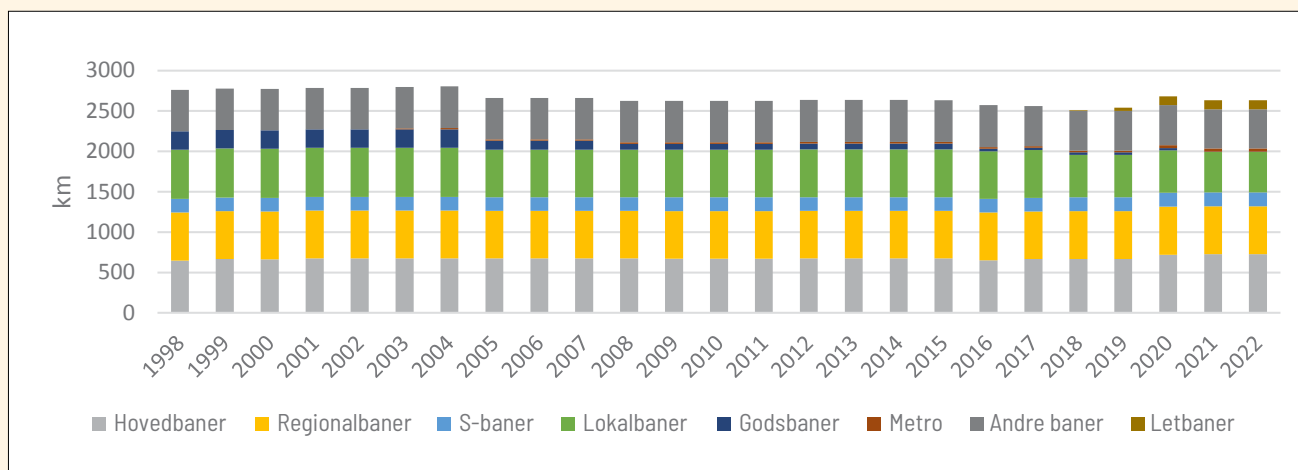
*I et IC3-tog scannes en togrejsendes rejsekort med en håndholdt terminal, så togføreren kan se, om kortet er checket ind og dermed gyldigt (foto: René Strandbygaard, 2007).*

ind i udviklingen af systemet.<sup>360)</sup> I begyndelsen af 2010 blev rejsekortet introduceret på jernbanestrækningen mellem Næstved og Nakskov, og den 6. juni 2010 kunne rejsekortet også tages i brug i de vestsjællandske busser og tog som det første hele takstområde (Movia Vest) i landet. I de følgende år blev rejsekortet udbredt til resten af Danmark. Da FynBus ved årsskiftet 2014-15 tilsluttede sig rejsekortet, blev kortet tilmed landsdækkende. Mens rejsekortet således kunne tages i brug med en ganske betydelig forsinkelse på adskillige år og efter en omfattende budgetoverskridelse, så gav det nye rejsekort også anledning til andre udfordringer i begyndelsen. Eksempelvis glemte flere rejsende at tjekke ud, når de nåede deres rejsemål.<sup>361)</sup> Da formiddagsavisen Ekstrabladet i november 2014 kunne afsløre, at det siden årsskiftet 2013-14 var sket mere end 800.000 gange, at en rejsende havde glemt at tjekke ud på sit rejsekort – og dermed havde fået en afgift på 50 kr. pr. gang – var Forbrugerrådet klar i sin vurdering af rejsekortet: *“Det er beviset for, at rejsekortet er vanskeligt for folk at bruge korrekt. Det såkaldte skifte-tjek-in generer kunderne,*

*og formålet er udelukkende at hjælpe trafikkselskaberne til at fordele penge mellem hinanden”.* Samtidig kunne medierne berette, hvorledes rejsende var blevet forment adgang til brug af rejsekortet i et år, fordi de havde glemt at tjekke ud på rejsekortet mere end tre gange. Hos Rejsekort A/S pegede man på, at 98 % af de rejsende tjekkede korrekt ud. *“Når du har et produkt, hvor 60 procent af brugerne anbefaler det til andre, så synes jeg godt, man kan sige, at kunderne har taget godt imod rejsekortet. Det betyder ikke, at der ikke er ting, vi arbejder på at forbedre. For det er der, men generelt har folk taget godt imod det”,* lød det fra Bjørn Wahlsten.<sup>362)</sup> Ved indgangen til 2020'erne var rejsekortet blevet en af hjørnestenene i den kollektive trafiks salgskanaler. Ved årtiets begyndelse var der mere end 3 mio. aktive rejsekort i brug, der var opsat knapt 20.000 rejsekortstandere i hele landet både på stationer og i busser, og alene i 2021 blev der foretaget mere end 129.000.000 rejsekortrejser.<sup>363)</sup> Billetsælgeren på stationen var forsvundet i årenes løb, men i stedet lyste det blå lys op på perronen klar til, at rejsekortet blev ført hen til standeren.

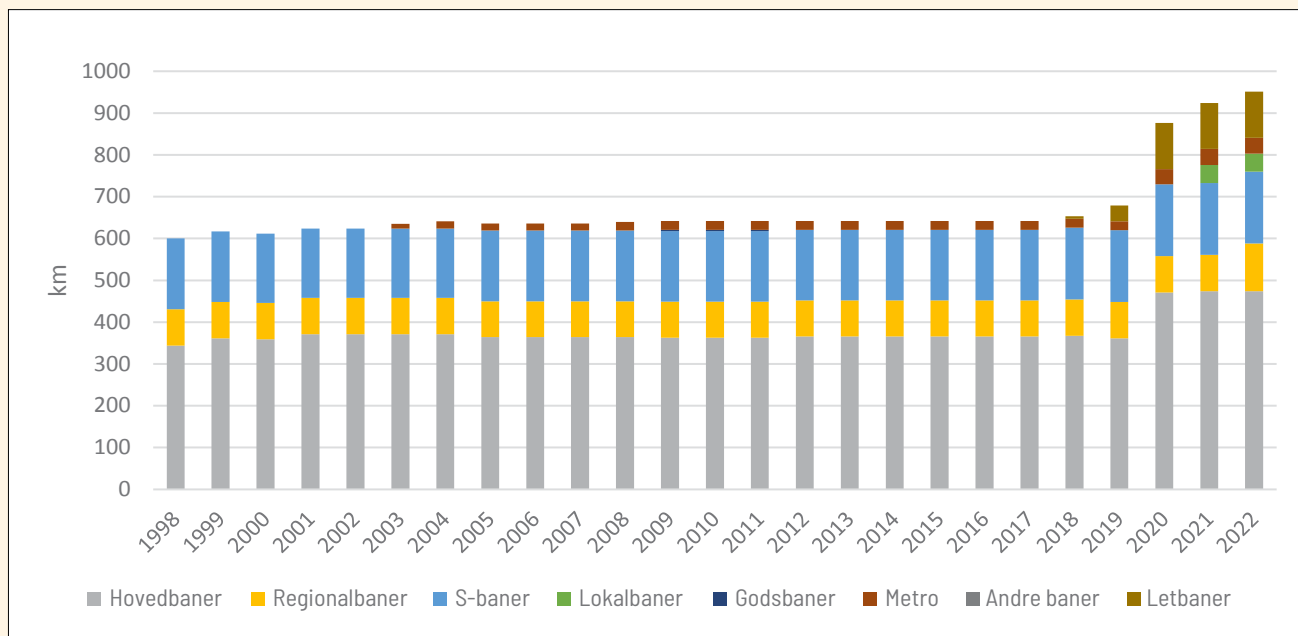
## JERNBANENETTET

### Jernbanestrækninger i Danmark 1998-2022, fordelt på type



Fordeling af jernbanestrækninger i Danmark. Der mangler differentierede tal fra 1997 – men de samlede strækninger var da 2.863 km – ca. 100 km mere end året efter. Hoved-, regional- og lokalstrækningerne udgjorde i hele perioden samlet ca. 2/3 af de samlede strækninger fordelt med 20-22 % hver og S-tog bare 5-6 %, omend sidstnævnte befordrede en langt større andel af rejsende – knap 2/3 i begyndelsen af perioden faldende til ca. 1/2 (Kilde: Statistikbanken).

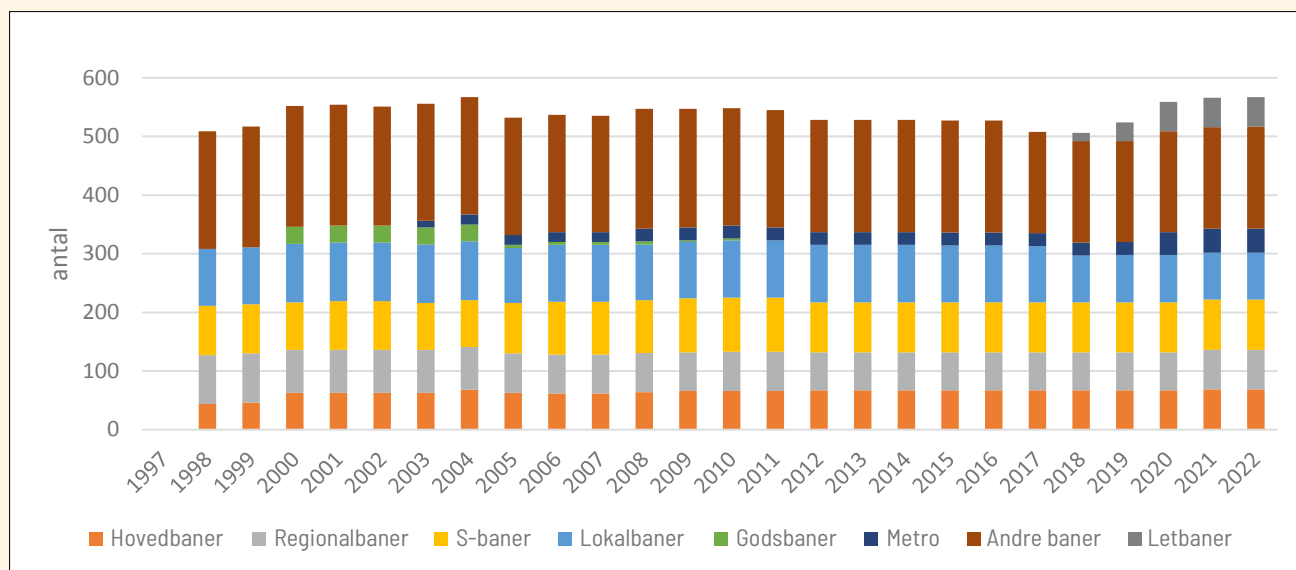
### Elektrificerede strækninger 1998-2022



I 1990 var 230 km af de danske jernbanestrækninger elektrificeret, hvilket kun udgjorde mindre end 1/10. Hoved- og regionalbanerne udgjorde godt 70% heraf, og S-togstrækningerne udgjorde resten. De elektrificerede strækninger var vokset til 324 km i 1994 og 600 km i 1998. Det var dog først for alvor fra 2020, at elektrificeringen af det resterende banenet tog fart. Samtidig voksede den elbaserede Metro og Letbanerne i Århus og Odense åbnede (kilde: Statistikbanken).



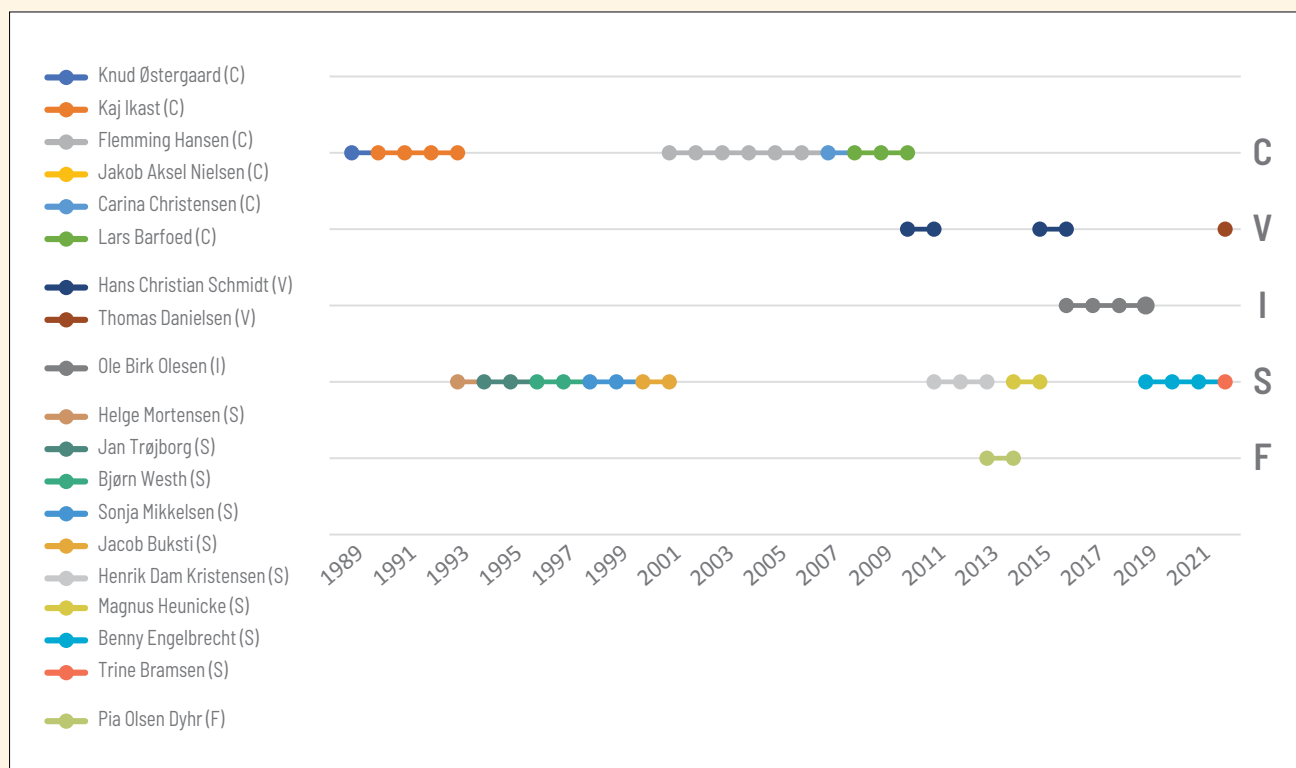
## Antal standsningssteder 1998-2022



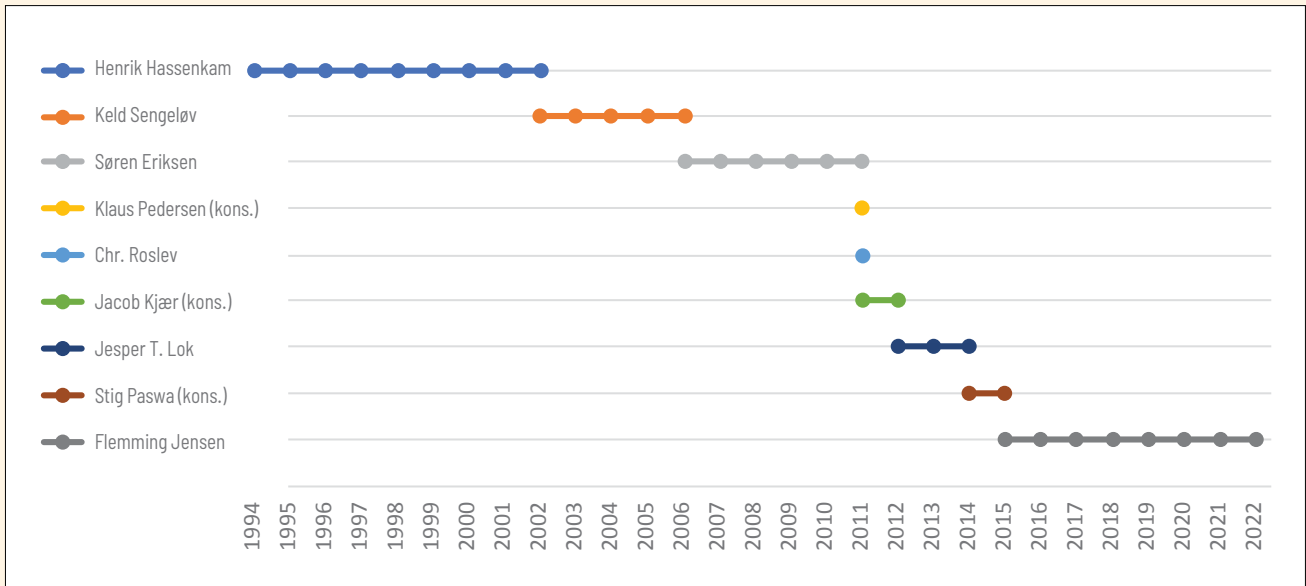
Antallet af standsningssteder på jernbanen var nogenlunde ensartet i perioden med 44 stigende til 96 på hovedbanerne, 83 faldende til 67 på regionalbanerne, 97 faldende til 80 på lokalbanerne, og 84 stigende til 90 og atter faldende til 86 på s-togs-trækningerne (der mangler detaljerede tal for 1997). I 2003 var der kommet 11 metrostationer til hvilket voksede til 40, og i 2018 14 letbanestationer voksende til 50 i 2022 (kilde: Statistikbanken).

## MINISTRE OG DIREKTØRER I DSB OG BANESTYRELSEN

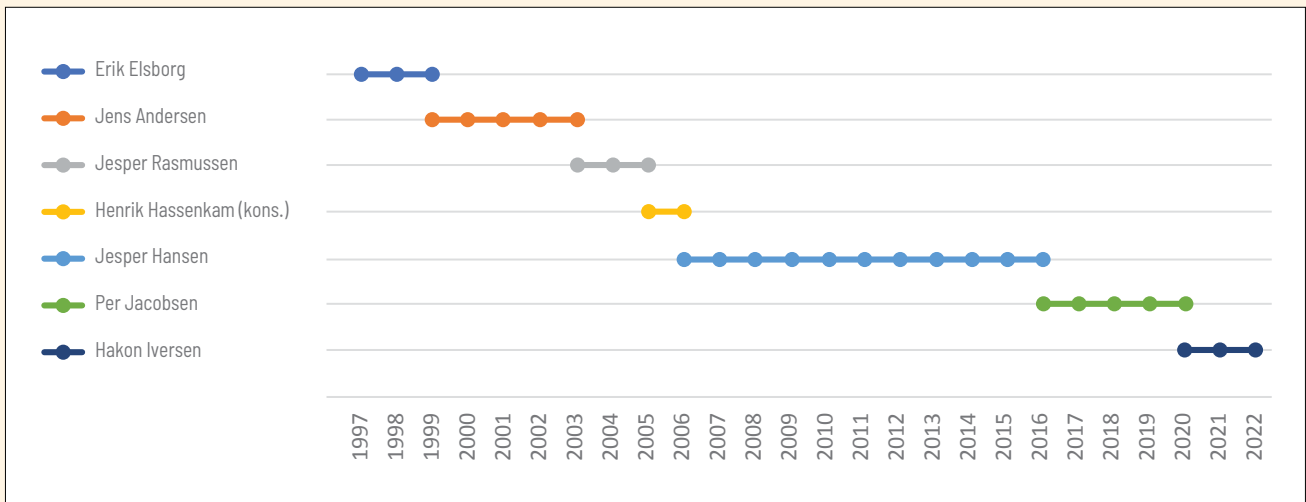
### Ministre og ministerperioder fra 1990 til 2023 – fordelt på partitilhør



## DSB Administrerende direktører 1994-2023

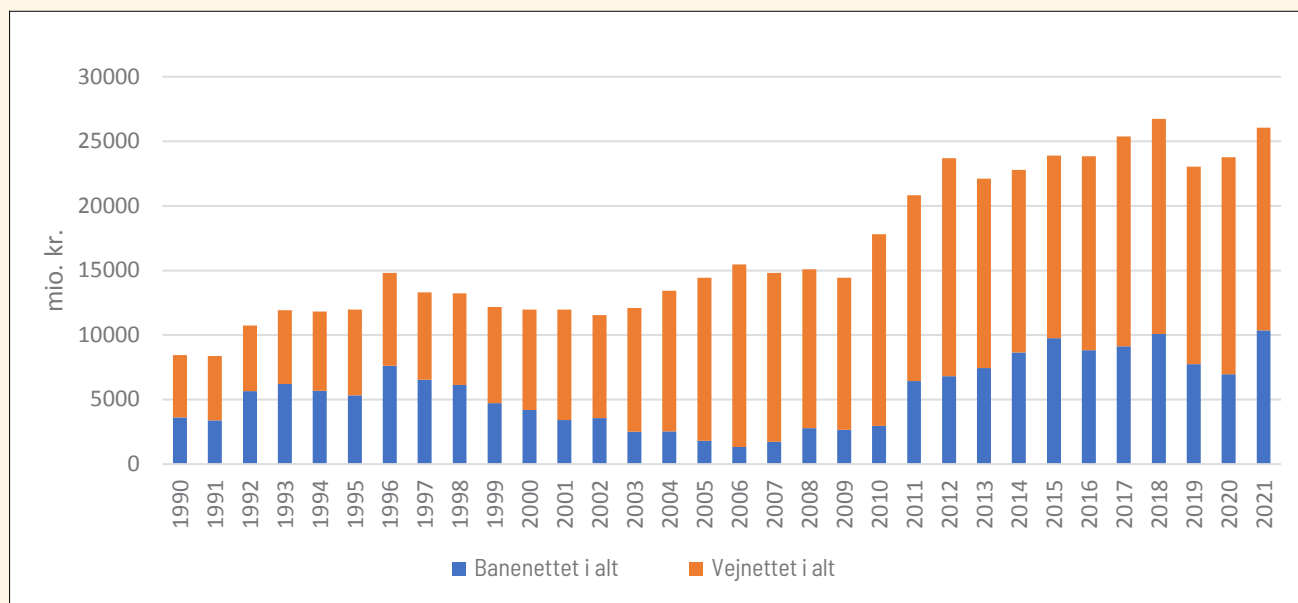


## Adm. direktører i Banestyrelsen 1997-2004, herefter Banedanmark



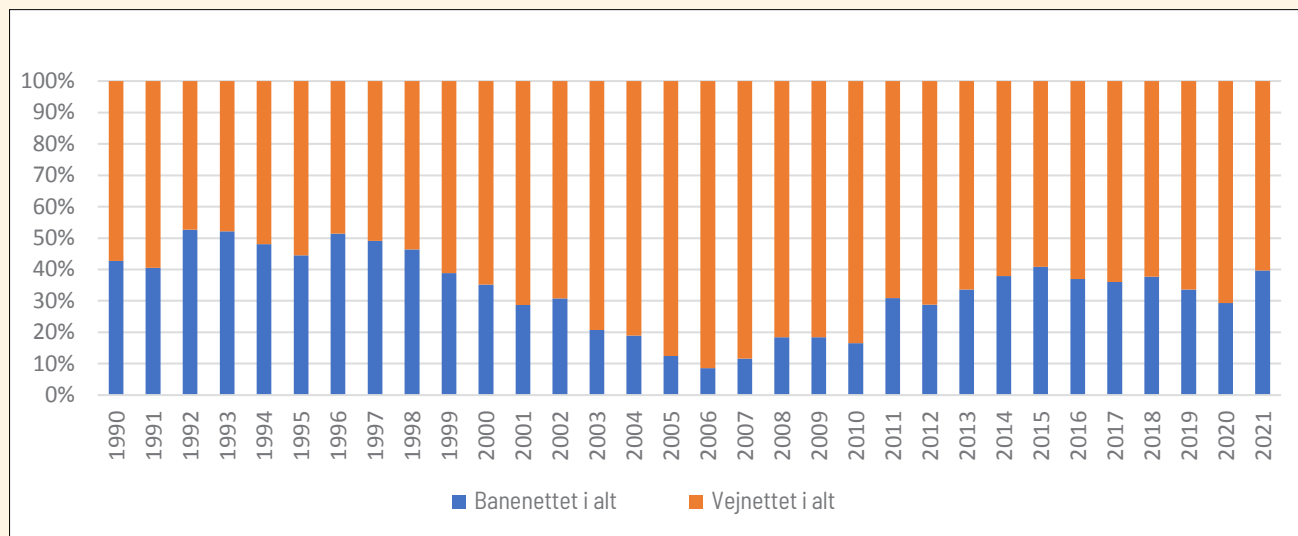
## INVESTERINGER

### Investeringer i vej og jernbane, årets priser 1990-2021



Investeringer i infrastruktur var i vækst i årene op mod opsplitningen af DSB. Fra 1996 frem til 2002 faldt de årlige investeringer, men herefter og i særdeleshed fra 2010 voksede investeringerne til et nyt leje mellem 20 og 25 mia. og i enkelte år mere (i 2021 er Femern-investeringer ikke inkluderet)(kilde: Statistikbanken).

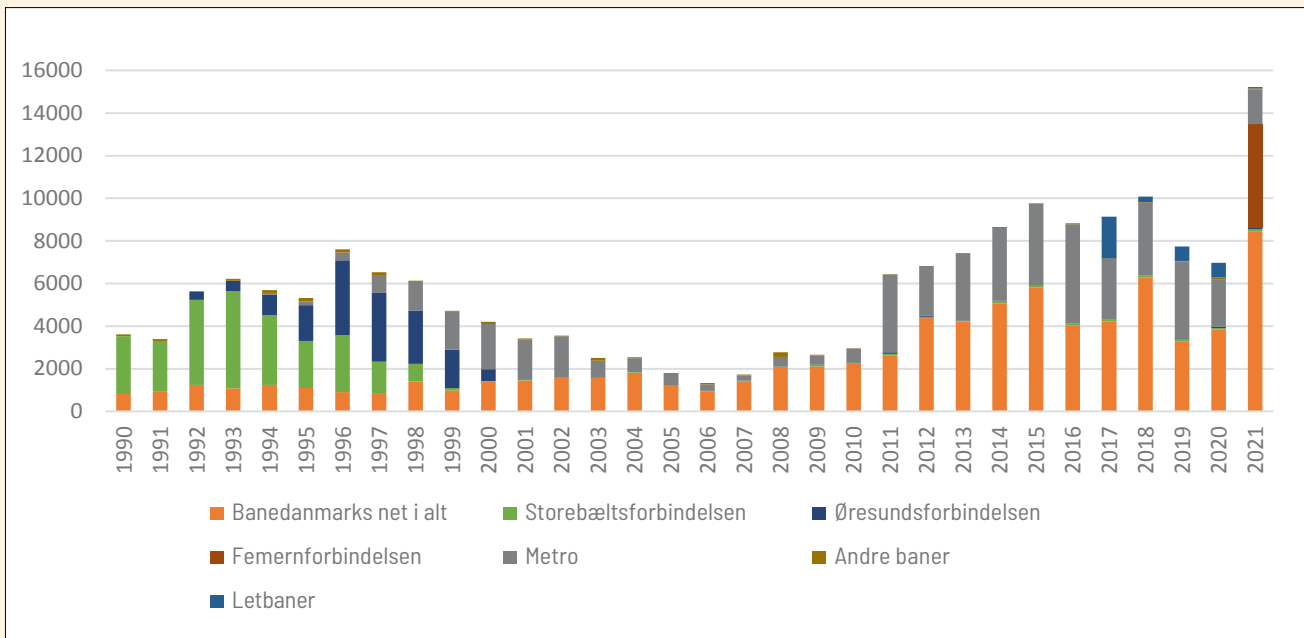
### Fordeling af investeringer i vej og jernbane 1990-2021, årets priser



Fordelingen af investeringer i vej og jernbane varierede fra periode til periode. I årene omkring bodelingen i 1997 var investeringerne nogenlunde ligeligt fordelt, men i det følgende årti blev vejnettet i stigende grad prioriteret. Investeringerne i jernbanen voksede atter i løbet af 2010'erne til et højere niveau end tidligere, men andelen var til stadighed mindre end vejinvesteringerne, omend de nærmede sig hinanden. Jernbanedelen kom dog ikke over 40 % (Kilde: Statistikbanken).

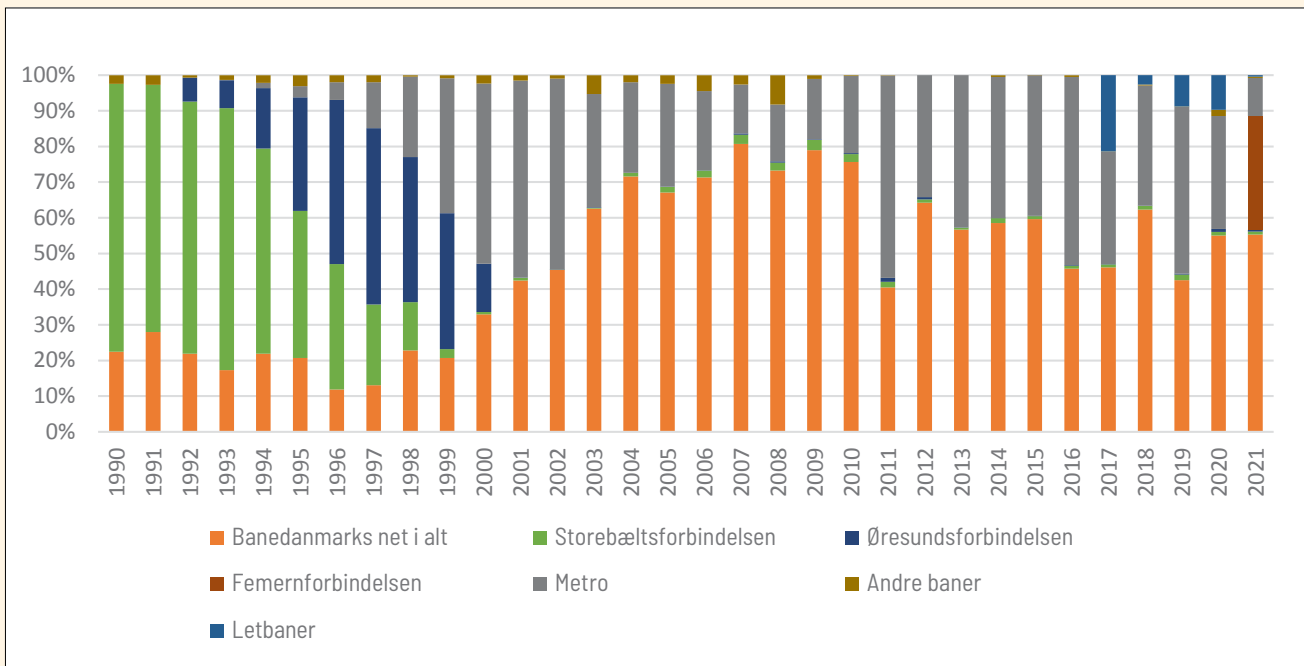


## Investering i jernbaneinfrastruktur 1990-2021, årets priser



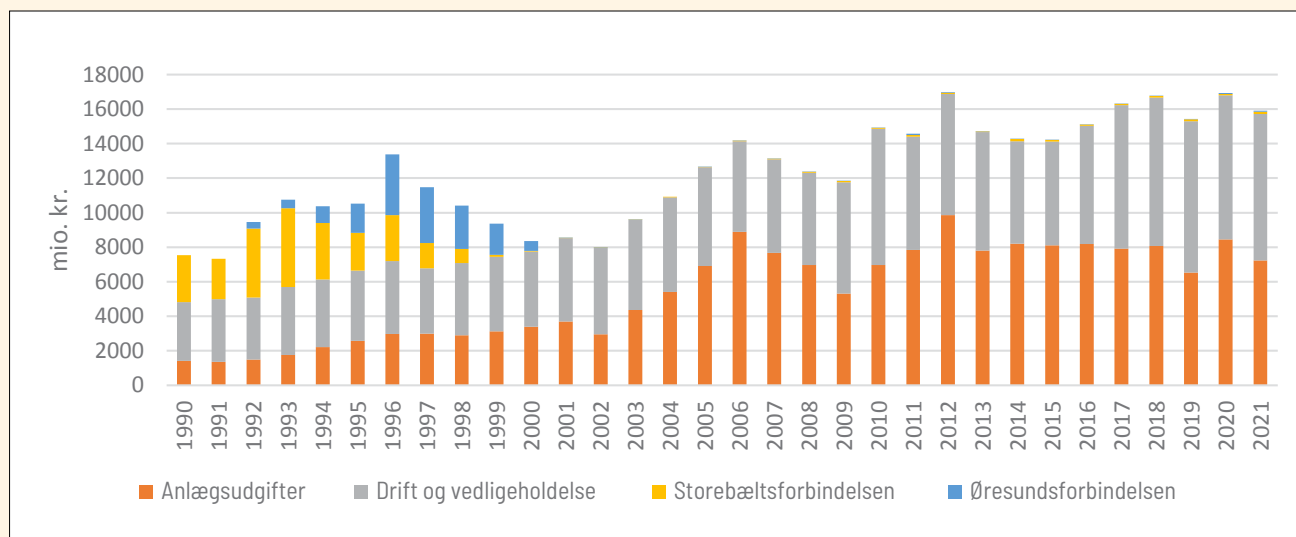
Overblikket over de årlige investeringer i infrastrukturen viser stor variation. Storebæltsbroen fyldte godt på budgettet i 1990'erne lige som Øresundsforbindelsen. Metroen havde flere anlægsfaser – omkring årtusindskiftet og i 2010'erne med udvidelser af metronettet. Femernforbindelsen er den seneste store investering. Banedanmark skruede op for nyinvesteringer i fra 2011 og frem – ikke mindst i 2021 i forbindelse med anlæg af nye strækninger, elektrificering og nyt signalsystem (kilde: Statistikbanken).

## Fordeling af investeringer i jernbaneinfrastruktur 1990-2021, årets priser



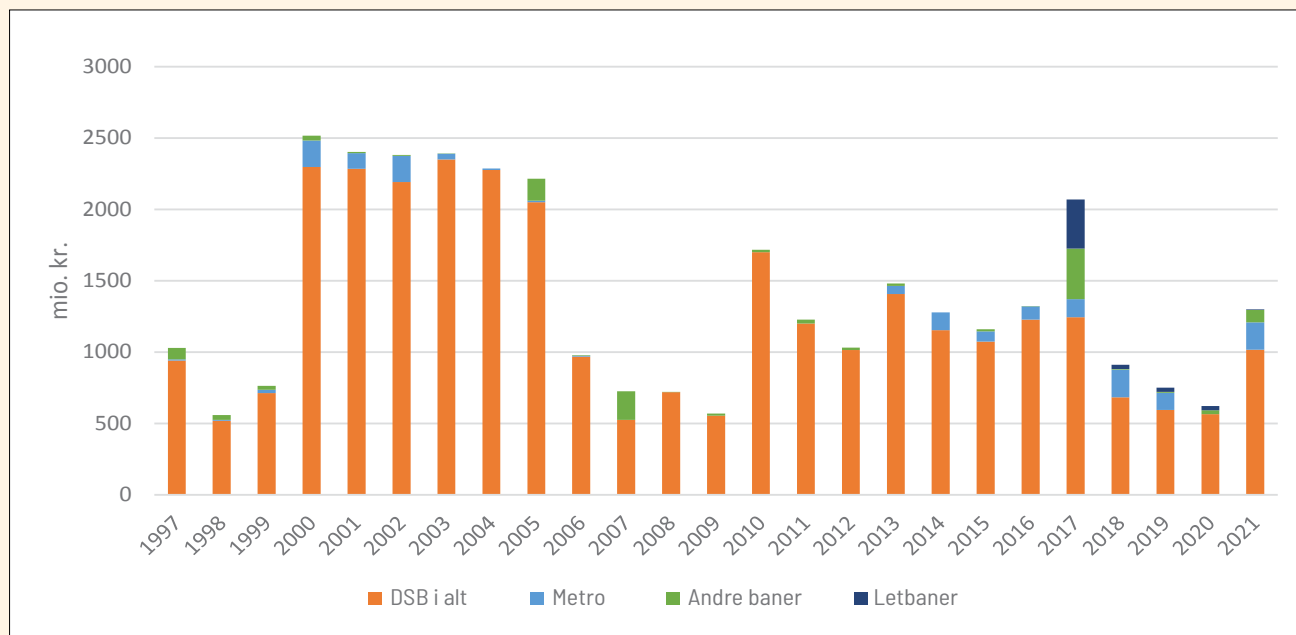
Det ses, at de to anlæg af faste forbindelser over hhv. Storebælt og Øresund i 1990'erne udgjorde langt hovedparten af de samlede anlægsinvesteringer i jernbanen. I 1996 udgjorde investeringerne i faste forbindelser ca. 80%. Banestyrelsen/Banedanmarks andel udgjorde 60-80% af de samlede jernbaneanlægsinvesteringer fra 2003 til 2010 og en mindre andel herefter – i hovedsagen fordi der investeredes massivt i den københavnske Metro (Kilde: Statistikbanken).

## Investeringer i vejanlæg 1990-2021, årets priser



I 1990'erne fyldte de to bro-/tunnelforbindelser over hhv. Storebælt og Øresund godt i regnskabet. Samlet voksede investeringerne dog efter årtusindskiftet - både til anlæg og vedligehold (Kilde: Statistikbanken).

## Investeringer i rullende materiel 1997-2021, årets priser



De forskellige operatører investerede løbende i rullende materiel. DSB's indkøb af IC4-tog var en stor udgift i 00'erne og 2010'erne var der stadig tale om investeringer i IC4 samt Øresundstogsæt. I 2021 var det især indkøb af de eldrevne Vectron-lokomotiver, der fyldte i budgettet. Det ses også, at lokalbaner købte materiel i 2005, 2007 og især i 2017. Letbanetogene i Århus kan også aflæses i 2017 (Kilde: Statistikbanken).

### 2016 – Faste forbindelser og gods gennem landet

“Får jeg se biljetterne?” Det er kun et øjeblik siden, at lokomotivføreren i Øresundstoget har sat i gang fra den underjordiske station ved lufthavnen i Kastrup, da spørgsmålet fra den svenske togfører svagt høres gennem den lukkede skydedør inde i førerrummet. På den anden side af døren

er billetkontrollen i gang inde i tystavdelningen eller stillezonen, som det hedder på dansk. Det kan godt være, at passagererne ikke har en gyldig billet til Sverige, men de er i alt fald ikke kommet ind i toget, uden at være blevet registreret ved ID-kontrollen på stationen. Ved Kastrup Lufthavn er en del af stationen afspærret med gitterhegn og



Flydekranen Svanen under opførelsen af Øresundsbroen. Flydekranen blev bygget i Holland i 1990 i forbindelse med anlæggelsen af Storebæltsforbindelsen. 13. august 1999, Svanen har netop placeret den sidste brosektion (foto: René Strandbygaard, 1999)



Et Eurocity-tog fra Hamborg til København kører i land i Rødby Færge den 14. december 2019. Der var tale om det allersidste tog på en jernbanefærge i Danmark. Kort efter lukkede også strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødby Færge, så banen kunne ombygges i forbindelse med Femernforbindelsen (foto: forfatteren).

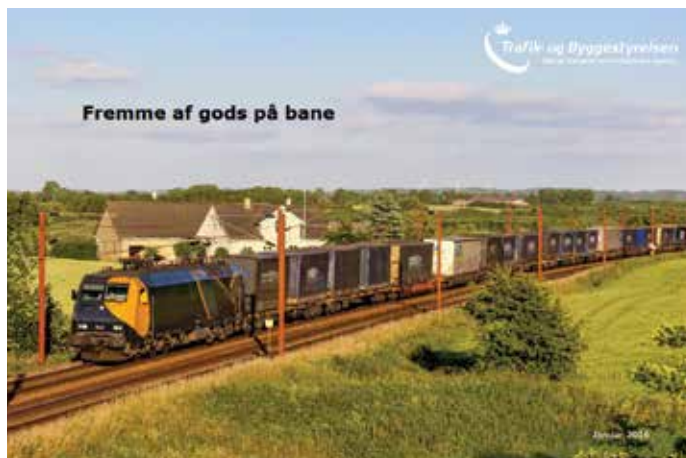


en række kontrollører undersøger og registrer hver enkelt rejsende, før man lukkes ind på perronen. Gennem størstedelen af 2015 var de europæiske medier fyldt med talrige beretninger om tusindvis af flygtninge og migranter, der efter deres ofte farefulde færd over Middelhavet, var på vej op gennem Europa. Tværs over landegrænserne. Nogle langs vejene. I visse tilfælde endog på motorvejene. Andre var steget ombord på de internationale ICE-tog fra Tyskland og ind i Danmark. I mange vest- og nordeuropæiske lande har man oplevet et ganske betydeligt antal asylansøgere, og en del af dem var søgt mod Sverige. Billederne af de mange udlændinge, som steg af toget i Malmø, førte omkring årsskiftet 2015-16 til at den svenske regering indførte krav om, at alle rejsende ind i Sverige skulle gennem en ID-kontrol, så man kunne mindske flygtningestrømmen over Øresund. Den 4. januar 2016 skærpede svenskerne tilmed indrejsereglerne og indførte skrappe bøderegler overfor transportørerne, det såkaldte transportøransvar, hvis flygtninge og migranter kom ind over grænsen med færge, bus eller tog. Derfor opsatte Sund & Bælt som ejer af infrastrukturen på Øresundsforbindelsen, et gitterhegn og indførte adgangskontrol på stationen ved Kastrup Lufthavn. Kontrolforanstaltningerne medførte, at færre almindelige rejsende tog med toget mellem Sverige og Danmark, så der var langt fra fyldt op i kupeen da billetkontrollen fandt sted i Øresundstoget i begyndelsen af 2016.

Øresundstoget er på sin vej mod den svenske kyst, nået ned i tunnelen under Drogden. Farvandet ud for Amager. Set gennem førerrumsvinduet ser det nærmest ud som om, at Øresundstoget suges gennem den lange, undersøiske tunnel, indtil der pludseligt ses et hvidt lys. Allerførst som en ganske lille prik, der efterhånden vokser sig større og større. Få sekunder senere er toget ude på den kunstige Ø Peberholm, hvor tunnelen slutter og Øresundsbroen begynder. Køreledningsmasterne har nu skiftet udseende. De er svenske. Det samme gælder det opsatte signal, der viser, at toget kan fortsætte ud på broen. Den rungende lyd forplanter sig, da toget når ud på broen. Snart passerer de

påmalede dansk-svenske farver i rødt og hvidt, gult og blå, på broens fag, som en markering af, at landegrænsen passerer. Længere ude ses et modkørende godstog, der nærmer sig på sporet ved siden af. Lokomotivførerens hånd glider op til en hilsen, da Hector Rails store, grå ellokomotiv passerer forbi med en række godsvogne med veksellad på vej mod Padborg og Tyskland. Der er fri bane det sidste stykke ind mod landfæstet ved Lernacken, og den store banegård i Malmø. Der er direkte jernbaneforbindelse fra Kontinentet til Skandinavien.<sup>364</sup>

Da Øresundstoget en dag i begyndelsen af 2016 kører i land ved den svenske kyst, er det næsten 16 år siden, at den svenske konge og den danske dronning den 1. juli 2000 mødtes på Peberholm midt i Øresund for i fællesskab at markere, at Danmark og Sverige var blevet landfaste i form af Øresundsbroen. Eller Øresundsbron, som broen officielt kom til at hedde i en broderlig blanding af svensk og dansk. Tanken om at etablere en fast forbindelse over Øresund går tilbage til 1930'erne, og i årene op til beslutningen om anlæggelsen Øresundsforbindelsen, blev der foretaget flere store fælles dansk-svenske undersøgelser, der skulle belyse fordele og ulemper ved en landfast forbindelse over sundet.<sup>365</sup> I 1991 aftalte de danske og svenske regeringer at etablere en Øresundsforbindelse, og samme år vedtog Folketinget anlæggelsen. Den svenske rigsdag traf en lignende beslutning.<sup>366</sup> Gennem 1990'erne blev der arbejdet med det fysiske anlægsarbejde, der både omfattede sænketunnelen under Drogden, etableringen af øen Peberholm, den kombinerede bjælke- og skråstagsbro samt de tilhørende landanlæg i form af motorveje og jernbanespor. Forventningerne til den nye forbindelse var tårnhøje op til indvielsen den 1. juli 2000. Man ventede en fælles integration af Københavnsområdet og det sydlige Sverige i en stor fælles metropol. Der taltes om at broderfolkene nu var forbundet med en bro. "Nu står den her så - Øresundsbroen. Som et spændstigt S binder anlægget os sammen: danskere og svenskere, sjællændere og skåninger, københavnerne og malmøboere. For fremtiden lukkes vi ikke længere



ind i klumper, et færgehold ad gangen: nu kommer vi i en stadig strøm fra begge sider, med tog som i bil. En udflugt til Skåne er ikke længere en rejse, et besøg i København ikke mere så eksotisk en oplevelse. Nu skal vi for alvor til at opdage hinanden. Vi behøver ikke længere at sidde med et øje på uret og det andet i færgeplanen. Vi kan tage en rask beslutning: Lad os tage over at se på Malmø. Lad os besøge en kusine i København. Både tid og vej får en ny dimension. I dag er en drøm blevet til virkelighed”, lød det fra den danske dronning Margrethe ved indvielseshøjtideligheden, hvor hendes fætter, svenske kong Carl Gustaf kvitterede med i sin tale, at se frem til at styrke båndene til familien i København via den nye Øresundsforbindelse.<sup>367)</sup> Selvom det i årene efter indvielsen ikke skortede på initiativer til den skandinaviske integration, så brød Øresundsforbindelsen nok ikke i samme grad den mentale barriere blandt danskerne, som det var tilfældet med Storebæltsforbindelsen. Det betød dog ikke, at antallet af rejsende ikke steg markant fra ca. 4,9 mio. rejsende i det første hele driftsår (2001) til omkring 11-12 mio. årlige rejsende i årene 2008-19. I forhold til de danske pendlere, var det gennem årene mere populært blandt svenskerne at pendle med toget til arbejde i Københavnsområdet, men navnlig i 2010'erne faldt også antallet af pendlere med Øresundstoget fra Sverige mod København. Også antallet af godstog over broen steg fra ca. 6600 årlige godstog (2001) til ca. 8500 godstog i perioden 2008-19 – dog med en svagt faldende tendens i slutningen af perioden.<sup>368)</sup>

Netop faste forbindelser var noget som fyldte i tiårene omkring årtusindskiftet. Storebæltsforbindelsen åbnede i 1997-98, Øresundsforbindelsen i 2000, og en forbindelse over Femern Bælt var også i støbeskeen. Det var således til lyden af klapsalver, at transportminister Flemming Hansen lettere forsinket trådte ind i salen på Marienborg en sommeraften i 2007, hvor statsminister Anders Fog Rasmussen, ministerkollegerne og deres ægtefæller var samlet til den halvårslige ministermiddag. Allerede under den socialdemokratiske trafikminister Jakob Buksti var der i begyn-

delsen af årtusindet indgået en hensigtsserklæring med den tyske regering om anlæggelsen af en fast forbindelse over Femern Bælt, men der var endnu lang vej til en endelig aftale. Efter regeringsskiftet i 2001 havde trafik- og senere transportminister Flemming Hansen med hjælp fra sine embedsmænd ført arbejdet videre, men det skete ikke uden sværdslag. Vanskelighederne opstod navnlig efter 2005, da den østtyske socialdemokrat Wolfgang Tiefensee blev udpeget som tysk transportminister. Wolfgang Tiefensee, der bestemt ikke kunne se nytten i en Femern Bælt-forbindelse, udtalte således ved et møde med sin danske ministerkollega meget direkte og udiplomatisk, at *”Tyskland har mange store projekter, og Femern-projektet er ikke et af dem”*. Gang på gang forhalede den tyske minister processen, forkastede udkast, som danske og tyske embedsmænd havde arbejdet på og opnået enighed om, ligesom han havde vanskeligheder med at finde tid til at mødes med den danske transportminister. Forhandlingerne fandt således sted på ubekvemme tidspunkter og til dels også på utraditionelle steder, som morgenmadrestauranten på Kempinski-hotellet i den bulgarske hovedstad Sofia blandt tjenerne og turister. Det lykkedes dog på regeringschefniveau at få den tyske kansler Angela Merkel til at støtte planerne om en Femern Bælt-forbindelse, og på et møde i Berlin mellem den danske og tyske transportminister i slutningen af juni 2007 lykkedes det at indgå en statsaftale om anlæggelsen af forbindelsen. Aftalen kom dog først i stand efter et dramatisk forløb, hvor den tyske minister ved indledningen til mødet først havde forkastet alle tanker om en fast forbindelse. Imidlertid havde den danske transportminister i al hemmelighed fået at vide, at den tyske kansler ikke var afvisende overfor projektet. En af de tyske tilhængere af forbindelsen, den slesvig-holstenske transportminister, kristendemokraten Dietrich Austermann, havde tilmed i minutterne op til mødet fremvist en sms-besked fra den tyske kansler, hvori hun oplyste Austermann om, at hun havde krævet, at Wolfgang Tiefensee skulle acceptere Femern Bælt-forbindelsen. Sms-beskeden blev videresendt

Trafikstyrelsen kunne i januar 2016 præsentere rapporten "Fremme af gods på bane". En 90 sider lang rapport der så på mulighederne for at forbedre forholdene for godstrafikken på jernbanen.

til den danske transportminister. "Jeg lagde telefonen med sms'en på bordet foran mig, og den tyske trafikminister var ved at eksplodere af raseri. Der gik en time eller to, og så skrev han under. Hvis han havde gjort andet, så havde han jo været fyret", forklarede Flemming Hansen mange år senere. Samme eftermiddag kunne de to transportministre derfor underskrive en fælles erklæring og præsentere aftalen for de danske og tyske medier. Håbet var, at forbindelsen kunne tages i brug i 2018. Selv betegnede Flemming Hansen aftalen som "mit livs vigtigste politiske aftale", og da han blev modtaget med klapsalver og rosede ord fra statsministeren på Marienborg senere samme aften, var han, erkendte han senere, nær ved at græde af glæde.<sup>369)</sup>

Den 3. september 2008 blev den officielle statstraktat om etableringen af Femern Bælt-forbindelsen underskrevet. Det var nu endeligt fastslået, at Danmark skulle anlægge forbindelsen, mens de respektive lande selv skulle stå for de nødvendige landanlæg. "Femern Bælt-forbindelsen skaber markant bedre trafikforbindelser mellem København og Hamborg. Det betyder ikke blot øget kapacitet. Femern Bælt-forbindelsen forkorter rejsetiden og giver meget mere fleksibilitet for alle – både bilister, togpassagerer og erhvervs-livet", forklarede den næsten nyudnævnte konservative transportminister Carina Christensen, der nåede at sidde som minister i knapt ti måneder. Hun fremførte desuden, at: "Forbindelsen indebærer en markant styrkelse af jernbanetransporten. Det er ét af Europas største jernbaneprojekter. For jernbanegodstransporten indebærer forbindelsen en 160 km kortere rute mellem København og Hamborg i forhold til den nuværende rute via Storebælt og Sønderjylland. Jernbanegodstransporten vil dermed blive mere attraktiv. Forbindelsen vil frigøre kapacitet til togtrafikken mellem Øst- og Vestdanmark med helt nye muligheder for landsdelstrafikken. Det kommer hele Danmark til at nyde godt af".<sup>370)</sup>

Der kom dog til at gå betydelig længere tid, før det første spadestik kunne tages. Først i 2015 blev loven om anlæggelsen af forbindelsen vedtaget i Folketinget. Forbin-

delsen skulle etableres som en sænketunnel med en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej. Loven indeholdt desuden en opgradering af jernbanen fra Vordingborg til tunnelmundingen ved Rødbyhavn til dobbeltspor, en ny station syd for Holeby på Lolland til afløsning af den gamle færgestation i Rødby Færge, samt opgradering og elektrificering af jernbanen fra Ringsted til den lollandske kyst.<sup>371)</sup> Samme år vedtog Folketinget også en lov om opførelsen af en ny Storstrømsbro med dobbeltsporet jernbane til afløsning af den gamle bro fra 1937.<sup>372)</sup> Dermed ventede en omfattende opgradering af jernbaneforbindelsen mellem København og Femern Bælt, men arbejdet medførte dog også omfattende sporarbejder langs den eksisterende bane gennem flere år, hvor banens pendlere og andre rejsende ofte blev sendt over i langsommere togbusser. I 2018, da forbindelsen efter den oprindelige plan skulle stå klar, var der dog adskillige år til, at den kunne tages i brug. Først i 2021 blev første spadestik taget. Først på dansk side, og nogle måneder senere også på tysk side i Puttgarden. Årelange juridiske slagsmål i Tyskland med lokale borgergrupper og naturbeskyttelsesorganisationer var blevet fejlet til side ved den tyske forbundsdomstol, således at anlægsarbejdet kunne tage sin begyndelse. Sammen med den danske transportminister Benny Engelbrecht kunne Slesvig-Holstens transportminister, den liberale Bernd Buchholz og den parlamentariske statssekretær i Forbundsministeriet for Transport og Digital Infrastruktur, kristendemokraten Enak Ferlemann, tage det første spadestik. Selvom den tyske transportminister ikke deltog i ceremonien, så var budskabet fra den tyske forbundsrepræsentant ganske anderledes end ved møderne i årtusindets begyndelse: "Femern-tunnelen bliver et af årtiets største og mest betydningsfulde transportinfrastrukturprojekter i Europa. Forbindelsen mellem regionerne København – Malmø og Hamborg, som begge er vigtige i forhold til økonomi og videnskab, gøres betydeligt hurtigere. Således nedbringes rejsetiden i tog fra Hamborg til København til kun 2,5 timer, som er et vigtigt signal for jernbanen som transportmiddel i det 21. århundrede". Man





*I midten af maj 2021 mødtes to private godsoperatører i Padborg. Et ellokomotiv fra Hector Rail holder med et tidligere DSB-lokomotiv, der er blevet solgt til videre drift i Bulgarien, mens et Green Cargo-lokomotiv holder med en række godsvogne, der skal videre til Tyskland (foto: forfatteren).*

ventede nu, at den 18 kilometer lange sænketunnel under Femern Bælt kunne tages i brug i 2029.<sup>373)</sup> Femern Bæltforbindelsen er tilmed en del af det fælleseuropæiske integrationsprojekt med jernbanekorridorer, som forbinder landene, og dermed binder dem tættere sammen, så den grænseoverskridende jernbanetraffic lettes – akkurat som det var tankerne bag det indre marked og EF-direktivet fra 1991.

Samme år som statstraktaten mellem Danmark og Tyskland blev underskrevet i 2008, havde en række primært jyske lokal- og regionalpolitikere fået øjnene op for mulighederne i en ny fast forbindelse. Denne gang over Kattegat fra Østjylland til egnen omkring Kalundborg. Ved etableringen af Kattegatforbindelsen ville såvel vej- som jernbanetraffic mellem København og Århus blive styrket. I de følgende år arbejdede Kattegatkomitéen bestående af regionsformænd, borgmestre samt interesseorganisationen DI – Transport ihærdigt for en beslutning om etablering af forbindelsen. I sommeren 2022 kunne Transportministeriet offentliggøre en forundersøgelse af anlægsprojektet, uden at der dog forelå en endelig politisk beslutning om anlæg af Kattegatforbindelsen. I lighed med anlæggene af såvel Storebæltsforbindelsen som Øresundsforbindelsen mødte planerne om en broforbindelse med tilhørende jernbaneanlæg over Kattegat modstand og førte til etablering af protestgrupper.<sup>374)</sup>

De faste forbindelser over Øresund og Storebælt blev ikke kun anvendt af passagertog. Efter Storebæltsforbindelsens indvielse i 1997 blev transitgodstogene mellem Skandinavien og Kontinentet sendt via den faste forbindelse. Godstogene blev ikke længere færget over Storebælt eller Femern Bælt. Efter Øresundsforbindelsens åbning i 2000 kunne man helt undgå at sende godsvognene ombord på en jernbanefærge, idet der nu var direkte skinneforbindelse fra Nordkap til Calabrien. Men transport af gods på jernbanen var stadig en vanskelig disciplin. Da direktøren for landets største godsoperatør på skinner, administrerende direktør i Railion Denmark A/S, Hans Winther, i 2002 skulle gøre regnebrættet op for virksomhedens første tid efter

løsrivelsen fra DSB, havde det langt fra været nogen dans på roser. *”Som nystartet virksomhed er det kun ganske naturligt at ønske sig en god kickstart. Det er altid rart med lidt medvind især set i lyset af, at vi kom fra en fortid i DSB Gods, hvor vi oplevede meget modvind, og hvor en stor del af dagligdagen var præget af nedskæringer og omlægninger, hvilket vanskeliggjorde nysalg og gav os et blakket renommé. Da vi startede Railion Denmark A/S, ramte vi desværre ind i en periode præget af lavkonjunktur, ikke mindst på et af vores største markeder, nemlig det tyske. Også ”den 11. september” skabte uro og nervøsitet på markedet. I alt betød det, at vores resultat i 2001 bestemt ikke levede op til forventningerne.”*<sup>375)</sup>

Allerede i 2003 måtte Hans Winther fratræde som direktør efter endnu et årsregnskab med røde tal på bundlinjen. Det var ikke let at være godsoperatør på jernbanen. Selvom der i årenes løb med mellemrum kom nye direktører til, så måtte selskabet i årevis foretage talrige nedskæringer i både materiel, mandskab og forretningsområder. Mange danske købstæder og tidligere store godstationer såsom Viborg, Skive, Kalundborg og Københavns Frihavn mistede i de år godsbetjeningen med tog.<sup>376)</sup> I det hele taget gik den indenlandske godstrafik markant tilbage i årtierne efter årtusindskiftet, og de få godsoperatører satsede i stedet i høj grad på transittrafic, som til gengæld oplevede en stærk vækst. Godt nok lykkedes det i 2002 Railion Denmark A/S at indgå aftale med Carlsberg Bryggerierne om at få transporten af øl og vand tilbage på skinner i heltog – altså hele godstog med vogne dedikeret en bestemt kunde – mellem bryggeriet i Fredericia og kombiterminalen i Høje Taastrup.<sup>377)</sup> Ligeledes kom der i slutningen af 2010’erne gang i godstransporterne til og fra Aalborg Østhavn. Men i mange andre tilfælde gik det tilbage for de indenlandske godstog. I 2005 opgav Railion Danmark A/S transporterne med genbrugspapir og papirmasse mellem Dalum Papirfabrik syd for Odense og Maglemølle i Næstved. Det nyoprettede operatørselskab Dansk Jernbane (fra 2007 CFL Cargo Danmark, fra 2023 Viking Rail)



*Konkurrencen mellem lastbiler og godstog var hård, men i nogle tilfælde blev lastbiltrailere læsset på såkaldte lommevogne for at blive kørt gennem landet i godstog (foto: René Strandbygaard, 2000).*

overtog transporterne i 2006, men det varede kun indtil 2007, da selskabet måtte kaste håndklædet i ringen, fordi transporterne ikke var rentable, når der også skulle betales afgift til staten for brug af skinnenettet.<sup>378)</sup> Dette var en følge af, at Den Europæiske Union i 1995 udsendte et direktiv med krav om, at der indførtes infrastrukturafgifter for brug af de statslige jernbanenet i unionen, for derved at skaffe lige konkurrencevilkår i forhold til andre transportformer.<sup>379)</sup> I 2012 måtte CFL Cargo Danmark også opgive transporterne med tankvogne på Grindstedbanen. Ugentligt kørtes godsvogne til og fra Daniscos fabrik i Grindsted, men efter at en målevognskørsel viste banens ringe stand,

besluttede Banedanmark med kort varsel at indstille al trafik på godsbanen.<sup>380)</sup> Et langvarigt sporarbejde med sporspæringer og efterfølgende ibrugtagning af det nye signalsystem ERTMS i Vendsyssel betød, at DB Schenker Rail Scandinavia i 2018 måtte opgive det såkaldte fiskemelstog fra Skagen til Århus. I stedet blev fiskemelet fremover sejlet med feederskib fra Skagen til Århus.<sup>381)</sup>

Flere gange i årenes løb var der forslag om at styrke transporten af gods med jernbane, og i nogle få tilfælde blev der også fra politisk side taget initiativer. I 2006 kunne man således indvie et sidespor, til det man forventede ville blive den nye godsterminal ved Skandinavisk Transport Center



Budskabet fra den tyske aktionsgruppe mod en fast Femernforbindelse var tydelig ved færgehavnen i Puttgarden, hvor man sagde nej tak til, at øen Femern blev gennemskåret af en ny jernbane og motorvej (foto: forfatteren).

nær Lille Skensved tæt ved Køge. Da de lokale medier tre år efter blev opmærksomme på det rustne, ubrugte sidespor, der havde kostet 10-12 mio. kr., forklarede direktøren for transportcenteret: *"Vi arbejder med lys og lygte på at finde en løsning. Vi skal nok få den brugt"*. Mere end 13 år senere var det eneste tog, som havde benyttet sporet, det veterantog fra Østsjællandske Jernbaneklub, der en sommerdag i 2006 bragte byens borgmester, transportcenterets direktør og andre gæster frem til indvielsen af godsterminalen.<sup>382)</sup> Godsterminaler var også i fokus, da transportminister Lars Barfoed i oktober 2009 kunne præsentere udspillet Mere gods på banen. Omdrejningspunktet for strategien var at skabe mere kapacitet til godstog på jernbanenet. Ministeren forventede, at initiativerne ville skabe en tredobling af godstransporten på banen frem mod 2030. *"Det er vigtigt at forbedre forholdene for transittrafikken og den internationale godstrafik på jernbanen. Vi kommer ikke uden om, at Danmark i stigende grad er ved at blive et transitland for transport mellem kontinentet og Skandinavien. Der er brug for alle transportformer i fremtidens transportsystem. Men togene skal løfte en større del, hvis vi skal forhindre at Køge Bugt-motorvejen, Helsingør-motorvejen og andre af vores store hovedfærdssårer sander til med udenlandske transitlastbiler. Det er samtidig vigtigt at gøre hele vores transportsystem grønnere og mere miljøvenligt. Transport af gods på bane er et vigtigt indsatsområde i den samlede plan for at udvikle vores transportsystem med fokus på både mobilitet og miljø"*, forklarede transportministeren.<sup>383)</sup>

Et par uger senere – i slutningen af oktober 2009 – kunne Lars Barfoed præsentere trafikforliget En moderne jernbane, der blandt mange elementer også rummede kapacitetsudvidelser på de eksisterende kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup samt en ny sporforbindelse til Esbjerg Havn.<sup>384)</sup> Banedanmarks undersøgelser viste dog nogle år senere, at et nyt spor til havnen i Esbjerg ville ligge markant over de afsatte 100 mio. kr., og derfor arbejdede man i stedet videre med en udvidelse af de eksisterende havne-

spor ved anlæggelsen af en ny godsterminal.<sup>385)</sup> Da godsterminalen var klar til at blive taget i brug i 2015, var der dog ikke den store interesse hverken fra firmaerne på havnen eller blandt godsoperatørerne. Ingen operatør ønskede at stå for driften af terminalen. *"Vi er ikke interesseret i terminalen. Den er konstrueret, så omkostningerne fra starten gør det umuligt for jernbanen at konkurrere med lastbiltrafikken"*, lød det fra DB Schenker Rail Scandinavia's administrerende direktør, Gottfried Eymmer, til businessavisen Børsen, hvor han samtidig betegnede anlægget som *"et typisk eksempel på et projekt, som bliver gennemført hen over hovedet på de virksomheder, der har indsigt i driftsomkostningerne og godsmarkedet"*. Ifølge direktøren var terminalen for lille og konstrueret forkert, så forretningen dermed blev urentabel. *"Lige fra begyndelsen advarede vi om, at terminalen ikke ville kunne fungere tilfredsstillende. Men Banedanmark tog tilsyneladende ikke advarslerne alvorligt. Vores bekymringer og advarsler blev ikke båret længere op i systemet og videre til politikerne"*, forklarede Gottfried Eymmer. Selv betegnede Banedanmark terminalen som det muligste kunst dels ud fra de økonomiske rammer og dels ud fra de fysiske rammer, som fandtes på havnen i Esbjerg.<sup>386)</sup> Der gik adskillige år, før der for alvor begyndte at køre tog til og fra havneterminalen i Esbjerg. I 2020 erkendte havnedirektøren da også, at *"overordnet set er investeringen ikke rentabel, og tilbagebetalingstiden på investeringen er ikke realistisk med [den] nuværende aktivitet"*.<sup>387)</sup>

I 2009 blev der fra Folketinget også bevilget et mindre beløb på 10 mio. kr. til anlæggelse af en havneterminal i Hirtshals. Beløbet blev med den politiske aftale om *Togfonden DK* i 2014 suppleret med yderligere 23 mio. kr. *"Det er lidt et spørgsmål om hønen og ægget. Skal grundlaget være der, før man skaber rammerne for det eller skal rammerne være der, så grundlaget kan skabes? Nu har man lagt ægget ved at bevilge de her penge"*, lød det fra en tilfreds bestyrelsesformand for havnen i Hirtshals, da aftalen blev offentliggjort i 2014.<sup>388)</sup> Første spadestik til den nye godsterminal i Hirtshals blev taget af transportminister Magnus Heunicke



Gennem mange år var det såkaldte fiskemelstog mellem havnen i Skagen og Århus et af de faste indenlandske godstog. Det nye signalsystem betød dog, at der ikke var lokomotiver med den nødvendige nye tekniske ERTMS-udrustning, som kunne køre i Vendsyssel. Toget blev derfor indstillet i 2018. I august 2016 blev der dog fortsat læsset containere på havnen i Skagen (foto: forfatteren).



i november 2014, og forventningerne til terminalen var da også store fra ministerens side: *“Man vil kunne se det forplante sig, ikke kun lokalt, men gennem hele Jylland. Målet er at få mest muligt af vores godstransport ud på jernbanen eller på søen, for det er mere grønt og fylder mindre på vejene”*.<sup>389)</sup> I 2022 – syv år efter at terminalen stod klar – var der endnu ingen fast forbindelse med godstog til Hirtshals Havn, hvis man altså så bort fra de enkelte tog, som operatøren Captrain kørte til Hirtshals i et par måneder i 2016, mens havnesporet i Aalborg blev sat i stand. Årsagen til de manglende tog var dog ikke en forkert anlagt terminal, som i Esbjerg, men derimod det nye signalsystem ERTMS og manglende kapacitet til godstogene på jernbanen i Nordjylland.<sup>390)</sup>

Hvor den indenlandske godstrafik på jernbanen i årenes løb svandt ind til næsten ingen, og hvor flere landsdele helt mistede den lokale godstrafik, så oplevede transittrafikken derimod vækst. Enkelte nye operatører kom ind på markedet for transittrafikken, herunder udenlandsk funderede selskaber som svenske Green Cargo og Hector Rail og tyske TX Logistik. En rapport, som Den europæiske Revisionsret udsendte i 2016, viste dog, at det ikke kun var i Danmark, der var udfordringer med jernbanegodset. Analysen viste, at der trods EU-kommissionens fastsatte mål om at overflytte godstransport fra vej til jernbane i undersøgelsesperioden 2000-16 var sket det stik modsatte. Jernbanegodstransportens præstationer var utilfredsstillende med hensyn til transportmængde og transportandele. Konklusionen var da også klar: *“I de sidste 15 år er det ikke lykkedes jernbanegodstransporten at reagere effektivt på konkurrencen fra vejtransporten i EU. Speditørerne foretrækker klart veje frem for jernbaner til transport af varer”*.<sup>391)</sup> Selvom Danmark ikke var et af de lande, som selvstændigt blev analyseret af revisionsretten, så svarede konklusionerne ganske nøje til de danske forhold, om end man fra politisk side havde haft øje for problematikken. Således fremlagde Trafikstyrelsen i januar 2016 rapporten Fremme af gods på bane, der var blevet udarbejdet efter, at udarbejdelsen af analysen var ind-

gået som en del af aftalen om *Togfonden DK* i januar 2014. Rapporten viste, at det samlede godstransportarbejde på jernbanen siden årtusindskiftet var vokset med ca. 25 %. Tallet rummede dog store forskelle, idet den nationale og internationale (gods til og fra Danmark) andel var faldet stødt, mens transittrafikken gennem landet var steget markant. Omtrent 85% af godstransporten på det danske jernbanenet var i 2016 transittrafik. Man vurderede fra Trafikstyrelsens side, at der var et potentiale i godstrafikken også til danske byer, som i de forløbne år var blevet koblet af jernbanegodsnettet. Styrelsen anbefalede derfor, at der var fokus på at skabe læsse- og lossemuligheder på bane-nettet, at regulariteten for og kanaltildelinger til godstog forbedredes, og at det blev gjort nemmere at åbne sidespor.<sup>392)</sup> Nogen større effekt kom der dog ikke ud af rapporten.

I 2021 kunne Benny Engelbrecht præsentere sit ministeriums *Analyse af jernbanegods*, der igen fastslog, at jernbanens potentiale på godsområdet primært lå i transitforbindelsen gennem landet, og at det var dette område, man burde satse på at fremme.<sup>393)</sup> Rapportens fokus på transittrafikken og ministerens udmelding om mindre fokus på den indenlandske godstrafik på jernbanen gav dog anledning til kritik.<sup>394)</sup> Selv var Benny Engelbrecht fokuseret på de muligheder, der var for transitgodstrafikken på jernbanen gennem landet: *“Der er i dag ledig kapacitet på de danske jernbaner til at fragte mere gods på skinner, og vi har givet banegods en markant afgiftsfordel i forhold til vejtransport. Med de kommende års investeringer i jernbanen og åbningen af Femern Bælt-forbindelsen vil der være stort potentiale i den grænsekrydsende godstransport, hvor for eksempel gods fra Sverige kan komme via Danmark og ned i Europa uden at belaste vejnettet. Jeg vil derfor opfordre banegodsbranchen til at udnytte den ledige kapacitet og de nye muligheder”*.<sup>395)</sup> De faste forbindelser havde således hjulpet transitgodstrafikken godt på vej, mens den indenlandske og internationale godstrafik havde særdeles vanskelige kår i det nye årtusindes begyndelse.

*Et utraditionelt syn den 17. juni 2000 da billedet blev taget mellem Ishøj og Hundige. Et Eurocity-tog er undervejs fra København til Hamborg via S-togsstrækningen Køgebugtbanen. På grund af sporarbejde var toget ledt via S-banen, da de fysiske signaler tillod, at fjerntog kunne køre på S-togsstrækningerne. Efter indførelsen af CBTC-signalsystemet er det ikke længere muligt at sende fjerntog ud på S-banen (foto: forfatteren).*

## 2016 – Signalet til fremtiden

Sekunder efter at chaufføren er holdt ind til kantstenen, stiger en mand ud fra passagersædet i den mørke bil med de tonede ruder. Manden er iklædt lyseblå bukser, en citrongul poloshirt, og i det varme sensommervejr har han blot taget en grå pullover over skuldrene. Med mobiltelefonen i hånden ser han målbevidst ud, da han krydser over i lyskrydset ved Vasbygade i Københavns gamle havnekarver, der i disse år er på vej ind i en transformation fra rå industrihavn til eksklusivt boligområde. Normalt ville manden i den citrongule poloshirt og grå pullover tiltrække sig opmærksomhed, men de fleste har interessen henledt et andet sted. De færreste bemærker ham. For et usædvanligt syn udspiller sig for øjnene af de københavnere, som tilfældigt skal krydse en af byens mest trafikerede indfaldsveje. Ganske langsomt – nærmest i skridttempo – kommer en rød lastbil kørende ud fra Otto Busses Vej. På ladet har lastbilen en bemærkelsesværdig last. En høj gul træbygning, præget af graffiti og års forfald. Bygningen svajer let i vinden og af bumpene på vejen, mens lastbilen langsomt trækker lasten tværs over lyskrydset ned mod den ventende pram langs kajen ved Enghave Brygge. De fleste genkender sikkert bygningen, om end de færreste nok har set den i virkeligheden. Det er det gule kontroltårn fra den populære film *Olsen Banden på sporet* fra 1975, der kommer trillende forbi de undrende københavnere. Også manden i den citrongule poloshirt – landets statsminister, venstremanden Lars Løkke Rasmussen – må forevige øjeblikket med sin mobiltelefon. *“Alle er jo vilde med Olsen Banden. Det er jo et stykke dansk kultur”*, lyder det fra statsministeren, da en årvågen journalist fra TV2 fanger ham med telefonen i hånden. Langsomt bevæger træbygningen – også kaldet Det gule Palæ – sig over en parkeringsplads ned mod H.C. Ørstedsværket denne septemberdag i 2016. I baggrunden ses den nyopførte cylindriske bygning i rødbrune sten, Trafiktårn Øst, hvorfra jernbanetrafikken i Østdanmark i fremtiden skal overvåges og styres. Trafiktårnet – den moderne udgave af kommandoposten – har også fået

et tilnavn, der dog langt fra lyder lige så eksklusivt som Det gule Palæ. Den høje cylindriske bygning har ud fra sin form fået tilnavnet køkkenrullen. En tilsvarende, men lavere bygning i Fredericia, kaldes toiletrullen. Den rødbrune teglstensbygning er et af de første synlige tegn på jernbanernes nye signalsystem, mens Det gule Palæ – den gamle kommandopost på Københavns Godsbanegård – er på vej til en fremtid som udstillingsgenstand i Gedser.

Næppe nogen dansk film har som *Olsen Banden på sporet*, givet danskerne et indblik i hvilken vital betydning signalsystemet har for driften af de danske jernbaner. Som vanligt har bandens leder, Egon Olsen, udtænkt kuppet over alle kup, og i filmen kommer Olsen Banden på sporet i forsøget på at stjæle en godsvogn læsset med guld. Som vanligt går alt galt, mens banden i den lille orange traktor forsøger at stjæle godsvognen fra det vidtstrakte sporterræn i København. Som en central del af filmen indgår kommandoposten i Det gule Palæ, hvor livet leves, og hvor de to pligttopfyldende jernbanemænd Brodersen og Gotfredsen har magten over signalerne og jernbanetrafikken. Lige indtil Egon Olsen kortslutter et relæskab, og man ser adskillige signaler skifte fra grøn til rød. I kommandoposten blinker signallamperne faretruende, og der er krisestemning. Jernbanetrafikken er brudt sammen. Togene holder stille. *“Jeg er bange for at der er gået Karl Marx i den”*, lyder det bekymret fra Brodersen, mens Gotfredsen sidder henfalden i en stol med et hvidt lommetørklæde roterende i hænderne og stønner: *“Åh Gud, det hele er gået i stå. Hvad skal jeg arme menneske dog gøre?”*.

Noget lignende har nogle af de mange mennesker, som var involveret i udviklingen og ikke mindst implementeringen af Signalprogrammet i begyndelsen af det nye årtusinde måske også tænkt, for alt kom ikke til at gå efter planen. Tanken var ellers lige til og indlysende, da idéen om at etablere et fælleseuropæisk signalsystem opstod i slutningen af 1980'erne. Forslaget blev straks grebet af Det europæiske Fællesskab, der havde det brændende ønske at nedbryde de nationale barrierer på jernbaneområdet.



Stærkt tilskyndet af fællesskabets ønsker gik blandt andet Den internationale Jernbaneunion (UIC - Union internationale des Chemins de fer) videre med udviklingen af det fælles europæiske signalsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System), der skulle nedbryde de mange nationale grænser og barrierer, som fandtes på jernbanesignalområdet i Europa. Det europæiske Fællesskabs mål var at skabe interoperabilitet på de europæiske jernbaner, så togene uhindret kunne passere over landegrænserne. Det kunne det nye signalsystem bidrage til. ERTMS-systemet kom, efterhånden som standarden for det nye system blev udviklet, til at bestå af to hovedkomponenter. Den ene del, ETCS (European Rail Signaling System), skulle sende beskeder fra signalsystemet til en computer i togets førerum. På denne måde ville lokomotivføreren få besked, om toget kunne fortsætte, eller om det skulle standse. Den anden del, et GSM-R-radiosystem, der tillod, at der udveksledes informationer mellem toget og sporet/trafikcentralen. ETCS-systemet skulle opbygges i tre niveauer. Et simpelt niveau (niveau 1) hvor baliser placeret forskellige steder i sporet skulle sende simple informationer om hastighed og kørselstilladelser. Lokomotivføreren skulle dog stadig holde øje med signalgivningen i de fysiske signaler langs strækningen. Systemet lignede i høj grad det automatiske togkontrolsystem ATC (Automatic Train Control), som DSB i samarbejde med Siemens var begyndt at indføre på de danske hovedstrækninger fra begyndelsen af 1990'erne med strækningen København-Århus som den første i 1993. Det noget mere avancerede ERTMS-niveau (niveau 2) tillod, at

der udveksledes signalinformationer direkte via GSM-R-radiosystemet, hvorved de fysiske signaler langs jernbanestrækningerne ville blive overflødige. Al signalgivning skulle i fremtiden ske direkte mellem trafiktårnet og togets førerum. Det mest avancerede niveau (niveau 3) ville blive en fremtidig overbygning af niveau 2, hvor toget ikke ville være afhængigt af at køre inden for særlige, faste blokafsnit, men hvor der blot skulle være en vis sikkerhedsafstand foran og bagved toget for at hindre sammenstød med andre tog.<sup>396)</sup>

Bortset fra indførelsen af ATC-systemet på primært hovedstrækningerne i 1990'erne var udviklingen indenfor signalområdet i Danmark gået mere eller mindre i stå omkring årtusindskiftet. Udskillelsen af DSB's sikkerhedsafdeling og oprettelsen af Jernbanetilsynet i 1996 samt bodelingen mellem DSB og Banestyrelsen i 1997, gav i de følgende år anledning til kompetencestridigheder mellem de tre parter, der søgte at udfordre hinandens positioner. Samtidig var der en usikkerhed omkring modernisering af de eksisterende signalanlæg dels på grund af samarbejdsvanskeligheder i forbindelse med kompetencestridighederne og dels som følge af, at anlæggene havde nået en alder, hvor det var vanskeligt at skaffe nye reservedele. En stor del af sikringsanlæggene stammede tilbage fra en større fornyelsesbølge i 1950-70'erne, men mange steder fandtes endnu ældre anlæg. Således havde man siden 1980'erne arbejdet på en udskiftning af det omfattende sikringsanlæg i Ringsted, hvor centralapparatet var af en type udviklet i 1912. Projektet blev dog efter en længere årrække standset, og i stedet gennemførte Banestyrelsen i 2002-03 et



udbud på levering af et nyt sikringsanlæg til stationen. I stedet for et moderne, elektronisk sikringsanlæg faldt valget på et sikringsanlæg af en type udviklet i 1972, fordi et sådant anlæg – trods dets alder – overordnet set ikke krævede nye myndighedsgodkendelser. Man undgik således hos Banestyrelsen at gå ind i en opslidende kamp med Jernbanetilsynet.<sup>397)</sup>

Det var ikke kun på den store station i Ringsted, at udviklingen var sat på hold. Endnu i begyndelsen af årtusindet kunne man ved den vestjyske landstation Borris finde armsignaler, der stammede tilbage fra 1919. Endnu ved indgangen til 1990'erne havde man ved stationerne i nabo-byerne Ølgod, Lem og Ulfborg kunnet finde de tidligere så karakteristiske høje, grå signalmaster med de røde vinger, som viste om togene kunne køre ind på stationerne eller skulle standse for signalet. Signalerne var som et levn fra fortiden blevet betjent af stationernes personale, og var i sagens natur temmelig ressourcekrævende. Mens de andre vestjyske stationer i løbet af 1990'erne var blevet fjernstyret, stod armsignalerne endnu i Borris. Det skyldtes ikke mindst, at stationen til dagligt fungerede som trinbræt, og signalerne derfor altid viste at indkørsel var tilladt. Kun når militæret en sjælden gang skulle have materiel transporteret til eller fra Borris-lejren, var signalerne betjente. Ved udliciteringen af de midt- og vestjyske jernbaner til Arriva Tog, kom der imidlertid fokus på de bedagede signaler i Borris, da den nye operatør planlagde, at der dagligt skulle ske togkrydsninger på stationen. Dette ville kræve, at stationen blev fast bemandedet, og samtidig kunne de aldrende signaler ikke tåle den intensive brug, hvorfor det besluttedes at udskifte signalerne med lyssignaler. En nat i slutningen af november 2002 blev de fire armsignaler fældet, og det gamle signalanlæg overført til Danmarks Jernbanemuseum.<sup>398)</sup>

Hos Banestyrelsen/Banedanmark var man fuldt ud klar over sikringsanlæggenes problematiske alder, hvilket man også påpegede i en statusrapport i november 2004: "Sikringsanlæggenes alder er stadig stigende. Siden sidste sta-



*tus har vi fornyet et anlæg (Borris), øvrige anlæg er blevet et år ældre. Ud fra ønsket om at opretholde en høj regularitet og en hensigtsmæssig vedligeholdelse er gennemsnitsalderen alt for høj. Det er kun muligt at skaffe reservedele og holde liv i disse aldrende anlæg ved at ophugge eksisterende anlæg. Den største trussel er dog stadig udvandingen af knowhow både internt og hos underleverandører. Knowhow forsvinder i takt med, at der kommer nye produkter på markedet, og ældre medarbejdere pensioneres. Sikringsanlæggenes gennemsnitsalder er i dag ca. 30 år for stationsanlæg og ca. 25 år for strækingsanlæg. Det er problematisk, eftersom de nyere elektroniske sikringsanlæg normalt kun kan supporteres med reservedele i 15-20 år".<sup>399)</sup>*

Udmeldingen fra Banedanmark kom, efter at Dansk Jernbaneforbunds formand og medarbejdervalgt medlem i DSB's bestyrelse, Ulrik Salmonsens, i september 2004 gennem dagspressen havde gjort opmærksom på den uholdbare situation med de forældede sikringsanlæg og signaler. "Frem til 2014 er der kun afsat meget få midler til at renovere og udskifte de gamle og slidte signaler, der er overalt i Danmark, og som er skyld i mange forsinkelser. Gør man ikke noget ved det, så bryder trafikken sammen på et tidspunkt, og det bliver kun værre, når der skal køre flere tog. [...] Ét er, at det er meget svært at få reservedele til de gamle sikringsanlæg. Noget andet, at det laver utroligt mange fejl, der sinker trafikken, og ofte har et forsinket tog den effekt at andre også forsinkes. Det er et forhold, som ikke ændrer sig, fordi man lægger nye spor", forklarede Ulrik Salmonsens til *Berlingske Tidende* med henvisning til et politisk forlig fra 2003, hvor der var afsat penge til renovering af skinnenettet. Bane-

Banedanmarks administrerende direktør Jesper Hansen under en tale på perronen i Tølløse i 2014. Jesper Hansen havde en fortid i DSB som budgetchef 1983-88 og i DSB Rederi 1988-95 – senest som administrerende direktør. Efter en tid som direktør for Statens Bilinspektion og administrerende direktør for Applus Danmark A/S, var Jesper Hansen direktør for Banedanmark i knapt 10 år 2006-2016. Efterfølgende blev han i 2020 chef for Engineering i Metroselskabet og Hovedstadens Letbane (foto: forfatteren).

danmarks direktør Jesper Rasmussen var enig i Ulrik Salmonsens bemærkninger: *“Der er lavet et fint jernbaneforlig, hvor der blev sat mia. af til at renovere skinnerne, men udskiftning af signaler er der ikke afsat penge til, og signalerne står for 80 pct. af de forsinkelser, Banedanmark har ansvaret for”*. Også DSB’s administrerende direktør Keld Sengeløv støttede op om synspunktet: *“Det er notorisk korrekt, når Banedanmark siger, at signalerne tegner sig for mange af forsinkelserne. At de er gamle skyldes, at der over en længere årrække er blevet underinvesteret i jernbanen”*.<sup>400)</sup> Budskabet kunne således ikke være klarere. Der var behov for fornyelse af signaler og sikringsanlæg. Debatten om signalernes alder og funktionalitet blussede op også på den landspolitiske scene. Dansk Jernbaneforbunds forslag om at Banedanmark skulle have lov til at optage en privat lånefinansiering på 7 mia. kr. til total udskiftning af sikrings- og signalanlæggene, blev dog ikke vedtaget, da den politiske opposition i januar 2005 rejste et forslag til folketingsbeslutning.<sup>401)</sup>

Mens den politiske og offentlige debat omkring årsskiftet 2004-05 kredsede om jernbanernes signaler, havde Banedanmark i samme periode gennemført en omfattende istandsættelse af sporene på Grenåbanen på den del af banen, der lå nærmest Århus. Glæden over den nyrenoverede bane blev dog kort for banens pendlere, for blot en måneds tid efter genåbningen fik de rejsende en fredag morgen i begyndelsen af februar 2005 en slem skuffelse, da de mødte op på banens stationer. En signalfejl havde lagt Grenåbanen ned, så der ikke kunne køres tog, og der var heller ikke noget estimat for, hvornår banen kunne komme i gang igen.<sup>402)</sup> Et par uger efter brød fjernstyringscentralen i Roskilde sammen, hvilket lammede dele af togtrafikken på Sjælland igennem flere timer.<sup>403)</sup> Eksemplerne var langt fra enestående. Gennem foråret 2005 kunne medierne berette, at stribevis af skinnebrud, signalfejl og nedfaldne køreledninger havde ført til, at DSB i mere end en måned havde sat en usædvanlig bundrekord i rettidige tog. Målsætningen var mindst 90 % tog til tiden, men set

over en periode på fem uger havde gennemsnittet ligget på blot 79 %. *“Der har været utroligt mange fejl på infrastrukturen. Vi har især haft store problemer med signalerne. Det er så alvorligt, at vi hverken kan vente fem eller ti år på, det bliver lavet. Det bør bringes i orden på kort sigt”*, forklarede DSB’s underdirektør Ove Dahl Kristensen. Banedanmarks direktør, Jesper Rasmussen, erkendte da også problemerne: *“Vi beklager, at vi ikke kan levere tog til tiden. Hovedparten af forsinkelserne i den seneste periode skyldes, at sporene lider, fordi de er gamle. Og når signalerne heller ikke fungerer, slår det hårdt igennem”*.<sup>404)</sup>

Allerede i 2003 havde Banestyrelsen lavet en analyse, der viste at signal- og sikringsanlæggene maksimalt kunne klare ti år yderligere, og styrelsen var begyndt at tegne de første skitser til en plan for en fornyelse af de alderssvækkede anlæg med baggrund i det nye ERTMS-system. Selvom trafikminister Flemming Hansen til en begyndelse havde været positivt indstillet overfor en total udskiftning af signal- og sikringsanlæggene, havde tonen dog fået en helt anden lyd i et brev, som ministeriet sendte til Banedanmark i begyndelsen af sommeren 2005. *“Det er vurderingen, at der først og fremmest er behov for at fremlægge et troværdigt og gennearbejdet beslutningsgrundlag for den aktuelt gældende signalstrategi, dvs. løbende fornyelse af de nuværende signaler, før der eventuelt er anledning til at overveje andre strategier”*, lød det i ministeriets brev til Banedanmark. Da brevets indhold sidst på sommeren nåede til offentlighedens kendskab – i øvrigt på samme tidspunkt hvor jernbanetrafikken i dele af landet nærmest var brudt sammen på grund af sporenes tilstand – vakte budskabet opsigt.<sup>405)</sup> Folketingets trafikudvalg forlangte man derfor at få fremlagt Banedanmarks midtvejsrapport om signaludskiftningen, hvilket ministeren da også imødekom, men først efter at have stillet spørgsmål til validiteten af rapporten. I rapporten foreslog Banedanmark en overgang til ERTMS-niveau 2 på fjernbanerne.<sup>407)</sup> Set i lyset af den offentlige debat følte trafikminister Flemming Hansen, der i forvejen var presset på grund af skinneproblemerne, sig



derfor foranlediget til at kommentere forløbet: *“Jeg kan bekræfte, at mit ministerium har anmodet Banedanmark om grundigt at undersøge konsekvenserne af en gradvis udskiftning af sikringsanlæggene, før der tages stilling til en total udskiftning af sikringsanlæggene. For to år siden fik vi anbefalet en gradvis udskiftning. Derfor må vi helt til bunds i, hvorfor denne strategi nu ikke længere vurderes at være den bedste. Dette er ikke ensbetydende med, at tankerne om en total udskiftning er opgivet, men da det er et projekt til mange mia. kr., er det naturligt, at vi ønsker at vide præcist, hvilke konsekvenser det vil have at fastholde målsætningen om en gradvis udskiftning af sikringsanlæggene – hvortil der allerede er afsat betydelige midler”*.<sup>407)</sup>

Som et led i trafikaftalen i november 2005 i forbindelse med finanslovsaftalen besluttede VK-regeringen sammen med aftaleparterne DF og R at afsætte 20 mio. kr. til udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag for fremtidens signal-system på jernbanenettet.<sup>408)</sup> Det blev den internationale strategi- og teknologikonsulentvirksomhed Booz Allen Hamilton, der i øvrigt havde rødder i den amerikanske efterretningstjeneste, som blev bedt om en vurdering og udarbejdelse af et grundlag for et nyt signalsystem i Danmark. Naturligvis i et tæt samarbejde med Banedanmark.<sup>409)</sup> Signalanalysen blev præsenteret for offentligheden ved et pressemøde i Banehuset, Banedanmarks hovedsæde, den 12. september 2006, hvor også transportminister Flemming Hansen deltog. Resultatet af Booz Allen Hamiltons undersøgelser var i tråd med Banedanmarks tidligere analyse, nemlig at der var en række gevinster ved at indføre ERTMS-niveau 2 i Danmark – herunder også samfundsøkonomiske gevinster.<sup>410)</sup> Bolden var nu spillet over på politikernes banehalvdel, hvor tonerne i lyset af den nye signalanalyse viste sig positive overfor en total udskiftning af signaler og sikringsanlæg på det statslige jernbanenet. *“Vi ønsker den mest fremtidssikrede løsning. Vi skal have et nyt signalsystem, som holder 30 år ud i fremtiden. Når vi alligevel skal bruge penge på udskiftning, kan vi lige så godt gå efter den nyeste teknologi, der er i gang med at blive afprøvet i en række*

*lande”*, lød det blandt andet fra den konservative transportordfører Henriette Kjær.<sup>411)</sup> Det var ganske rigtigt, at man i andre europæiske lande var i fuld gang med indførelsen af ERTMS-signalsystemet på enkelte jernbanestrækninger, men hvis Danmark besluttede en totaludskiftning af signalsystemet i hele landet, ville det blive en enestående og historisk beslutning også på europæisk plan.<sup>412)</sup> Hos Banedanmark var man også klar med en forudsigelse, hvis politikerne traf den omkostningstunge beslutning. Hvis Folketinget bevilgede de 13 mia. kr., som man ventede udskiftningen ville koste, ville signalfejl i fremtiden være en saga blot, forklarede Banedanmarks tekniske direktør Eigil Sæbroe. Måske allerede fra 2018 hvor man ventede, at det nye ERTMS-system ville være implementeret.<sup>413)</sup> Et års tid senere ved indgåelsen af *Trafikaftale for 2007* i oktober 2006 traf VK-regeringen sammen med DF og R en principbeslutning om udskiftning af Banedanmarks signalanlæg, og det blev fastslået, at Banedanmark i 2008 skulle fremlægge et beslutningsoplæg til drøftelse og vedtagelse i Folketinget.<sup>414)</sup> Signalprogrammet – projektet med udskiftning af sikrings- og signalsystemet på det statslige jernbanenet – begyndte at tage form.

I de følgende år arbejdede en mindre gruppe af Banedanmarks medarbejdere med at udarbejde beslutningsoplægget, således at det kunne fremlægges for Folketinget i slutningen af 2008. I beslutningsgrundlaget blev det – som også forudsat i den politiske aftale – anbefalet, at der gennemførtes en total udskiftning over en kort årrække af signalsystemerne således, at de nye signalsystemer kunne være indført omkring 2020. På fjernbanerne skulle der indføres ERTMS-niveau 2, mens der på S-banen burde *“indføres et standard bybanesystem baseret på semi-automatisk drift af S-togene”* – det senere CBTC (Communication Based Train Control).<sup>415)</sup> Kort efter – den 29. januar 2009 – kunne VK-regeringen præsentere et bredt forlig om en grøn transportpolitik sammen med S, DF, SF, R og LA, hvori der blev afsat 24 mia. kr. til udskiftningen af signalsystemerne.<sup>416)</sup> Hos Banedanmark var der naturligvis stor glæde over den politiske



*Et nordgående S-tog under indkørsel til Lyngby station den 5. marts 2016 kun få uger efter indførelsen af det nye CBTC-signalsystem. I sporet ved siden af ses et af de nye signalskilte, mens det gamle signal i baggrunden er skjult bag en sort pose (foto: forfatteren).*

aftale, og styrelsens administrerende direktør tøvede ikke med at kalde beslutningen historisk: "Der er tale om ikke mindre end en historisk beslutning. Udskiftningen af signalanlæggene er afgørende vigtig i forhold til at kunne tilbyde en jernbane og en togdrift, som er til at stole på og selve forudsætningen for at forbedre togdriften og gøre den til et attraktivt alternativ til at tage bilen. Nye Signalsystemer betyder, at vi også om femten år kan køre tog i Danmark", forklarede Jesper Hansen til styrelsens medarbejderavis. Også

programdirektør for Signalprogrammet, Morten Søndergaard, havde hænderne over hovedet: "Vi er rigtig glade for beslutningen. Det er fedt, når man arbejder så lang tid mod et mål, at det endelig lykkes. Det er også en anelse overvældende. Det bliver en stor udfordring og meget spændende. Nu ændrer det hele karakter. Fra at vi er et lille hold, så vokser vi pludselig til en stor organisation på 40-50 mand. Vi har døjet længe med at nå hertil, så nu glæder vi os til at komme i gang". I orienteringen til Banedanmarks medarbej-



*Fortiden køres i bogstavelig forstand væk, mens fremtiden skyder op i baggrunden. Kommandoposten "Det gule Palæ" fragtes til havnen i Københavns Sydhavn i september 2016, for at blive sejlet bort, mens det nybyggede Trafiktårn Øst ses i baggrunden (foto: forfatteren).*



dere kunne styrelsen samtidig oplyse, at udbuddene allerede var klar til at blive sendt ud både på rådgiverdelen og den fysiske udførelse. Man havde desuden allerede planlagt, at de første baner med de nye signalsystemer ville blive strækningen mellem Jægersborg og Hillerød på S-banen samt fjernbanerne Langå-Frederikshavn og Næstved-Køge-Roskilde.<sup>417)</sup>

Det var nok lidt af en tilsnigelse når Banedanmark i eu-forien efter den politiske beslutning udtalte, at udbuddene allerede var klar til at blive sendt ud, for der gik yderligere nogle måneder før man kunne prækvalificere de første virksomheder. For at bryde det de facto-monopol, som fandtes på signalområdet i Danmark (den tyske teknologivirksomhed Siemens var f.eks. enerådende på leveringen af ATC-systemet), blev det besluttet at opdele opgaven i forskellige leverancer og delkontrakter. I december 2009 blev fem virksomheder prækvalificeret til levering af et nyt signalsystem til S-banen, og i marts 2011 indkom de endelige tilbud, efter at der havde været en forhandlingsrunde. Den 5. august 2011 underskrev Banedanmark kontrakt med Siemens om levering af det nye CBTC-system. Sideløbende hermed havde man i Banedanmark arbejdet videre med Signalprogrammet på fjernbanen. I maj 2010 blev seks virksomheder prækvalificeret til at byde på to infrastrukturkontrakter for henholdsvis Øst- og Vestdanmark. Efter dialog med byderne og efter at have modtaget de endelige tilbud i september 2011, underskrev Banedanmark i slutningen af januar 2012 kontrakt med de to leverandører Alstom og Thales/Balfour Beatty (Strukton), der var fremkommet med de mest fordelagtige tilbud. Endvidere blev der i marts 2012 indgået aftale med Alstom om levering og montering af det såkaldte ombordudstyr i de tog, som skulle køre på fjernbanen. Samlet var udbuddet så økonomisk fordelagtigt, at projektbudgettet kunne reduceres med 5,1 mia. kr., således at Signalprogrammet samlet set ville koste 19,8 mia. kr. Besparelsen førtes tilbage i den såkaldte Infrastrukturfond, hvor politikerne i forbindelse med en politisk aftale i marts 2013 anvendte størstedelen af beløbet til

anlæggelsen af en ny kombineret vej- og jernbanebro over Storstrømmen.<sup>418)</sup>

Selvom udskiftningen af signalsystemerne således burde have været på skinner, så viste de følgende år, at dette langt fra var tilfældet. Udskiftningen af signaler og sikringsanlæg var et kompliceret projekt. Flere gange måtte tidsfristerne for ibrugtagningen af de nye systemer rykkes længere ud i fremtiden, og desuden blev projektet adskillige mia. dyrere end forventet.<sup>419)</sup> Nærmest samtidig med at de første kontomedarbejdere kunne flytte ind i Trafiktårn Øst i efteråret 2015, kunne Signalprogrammets direktør, Morten Søndergaard, i *Berlingske Tidende* fortælle, at tidsplanen godt nok var skredet, men at han ventede, at økonomien ville holde og de tekniske signalsystemer fungere, når først ERTMS og CBTC blev taget i brug. Få uger senere kom det imidlertid frem, at såvel Signalprogrammets direktør som økonomidirektør Søren Stahlfest Møller stoppede i Banedanmark. Den 13. november 2015 kunne businessavisen *Børsen* tilmed afsløre, at Banedanmarks administrerende direktør Jesper Hansen ville stoppe, når hans åremålsansættelse udløb i foråret 2016. I al hast måtte Banedanmark udsende en kortfattet pressemeddelelse, som bekræftede udløbet af direktørens ansættelse. I medierne blev de mange udmeldinger kædet sammen med det stormomsuste signalprojekt, og det antydedes, at "de tre direktørexitter" hang sammen med de udfordringer, som Signalprogrammet var løbet ind i. "Der er ingen sammenhæng med udviklingen i signalprogrammet. Det er 100 pct. min egen beslutning, at jeg stopper. Jeg er 54 år og har haft 10 gode år i Banedanmark. Signalprogrammet holder overordnet tidsplanen, så hvis jeg skal prøve noget andet, så var timingen oplagt nu, hvor min åremålskontrakt alligevel udløber", forklarede Signalprogrammets direktør i en avisudtalelse.<sup>420)</sup>

I løbet af 2015-16 kom der et øget offentligt fokus på forsinkelserne i Signalprogrammet, hvor medierne pegede på, at der kunne være en ny skandale under opsejling af samme dimensioner som IC4-skandalen, der i adskillige år havde præget det danske mediebillede. Der blev blandt

Med det digitale signalsystem flyttede sikkerhedssystemet bort fra de fysiske lyssignaler langs banen og ind i togets førerrum. De nye tider var dog ikke nået ind i førerhuset endnu i 2006, da et modkørende Øresundstog passerede forbi i den københavnske regionaltrafik (foto: René Strandbygaard).

andet peget på, at Danmark havde løbet "en teknologisk risiko ved at være frontløber med et system, som ikke er testet i daglig drift noget sted i Europa".<sup>421)</sup> I en vurdering af Signalprogrammet konkluderede Rigsrevisionen i 2016 da også, at Banedanmark ikke havde haft en tilstrækkelig projektstyring eller overblik over tidsplanen. Det havde desuden spillet ind i den markante forsinkelse, som man i 2016 forventede ville være 3 år, at signalprogrammet havde været under løbende genplanlægning siden 2014, idet der var opstået uenigheder mellem leverandørerne og Banedanmark om, hvorvidt tidsplanerne kunne overholdes. "Programets nye tidsplan er stram, ligesom reserverne er brugt, og programmet har stadig væsentlige risici i forhold til at overholde både tidsplan og økonomi. For at mindske risikoen for, at Signalprogrammet bliver yderligere forsinket og fordyret og medfører yderligere negative konsekvenser for andre baneprojekter, bør styringen af programmet styrkes væsentligt", konkluderede Rigsrevisionen og slog samtidig fast, at Signalprogrammet var i en "kritisk situation". I revisionsberetningen gengav man også Banedanmarks begrundelse for den kaotiske situation: "Banedanmark har oplyst, at der har været udfordringer med at vurdere leverandørernes reelle fremdrift, bl.a. på grund af at leverandørernes leverancer tilknyttet konkrete milepæle i visse tilfælde har været forsinkede, mangelfulde eller er udeblevet, samt at tidsplanerne fra leverandørerne ikke altid har været opdaterede eller i enkelte tilfælde ligefrem har manglet".<sup>422)</sup> En af de ting, som man i medierne lagde særlig mærke til, var Rigsrevisionens bemærkning om den administrative styring af Signalprogrammet: "De stigende problemer i signalprogrammet var en væsentlig medvirkende faktor til, at det i november 2015 blev besluttet, at der i forbindelse med udløbet af Banedanmarks administrerende direktørs åremål i marts 2016 var behov for nye kompetencer i Banedanmark". I Ingeniøren lød overskriften "Topdirektør måtte forlade Banedanmark på grund af signalprogrammet".<sup>423)</sup>

Et af de steder hvor man blandt de togrejsende første gang bemærkede, at Signalprogrammet var under pres, var

ved indførelsen af CBTC-systemet på S-banen mellem Jægersborg og Hillerød. Alt tegnede ellers lyst, da Banedanmark i 2012 havde underskrevet en kontrakt med Siemens om levering af det nye signalsystem. Siemens lovede, at indførelsen af CBTC-systemet ville være fuldt implementeret i november 2018. Nogle år tidligere end man hos Banedanmark oprindeligt havde forventet.<sup>424)</sup> Den 29. februar 2016 blev CBTC-systemet, som det første sted da også taget i brug mellem Jægersborg og Hillerød, men i dagene forinden havde Banedanmark taget sine forholdsregler. "CBTC er et kendt bybane signalsystem, som er i brug i store byer som London og New York. Men jo ikke noget man bare køber og sætter strøm til. Det er en omfattende og kompleks øvelse at tilpasse systemet til den danske S-bane," forklarede Banedanmark i en pressemeddelelse, hvor man samtidig fortalte, at man i samarbejde med DSB havde "testet både systemet og gennemført intensive testkørsler på Nordbanen, og vi er parate. Men vi kan støde ind i udfordringer og fejl, der skal rettes i den første tid. Og selvom vi har et omfattende beredskab klar, kan vi desværre ikke udelukke, at der kan komme forstyrrelser i togdriften på Nordbanen".<sup>425)</sup> Nærmest som forudsagt måtte pendlerne på den sjællandske nordbane mellem København og Hillerød døje med det nye signalsystems børnesygdomme, der ikke mindst påvirkede rettidigheden af togene, og hvor det i perioder var nødvendigt at afvikle trafikken med en reduceret køreplan eller helt indstille driften. Da man nåede efteråret 2016, kunne man samtidig konstatere, at glatte skinner – som følge af nedfaldne blade i de skovrige egne som banen passerede igennem – var en udfordring for det nye signalsystem, idet signalsystemet ikke kunne bremse i tide med det resultat, at S-togene overskred systemets indbyggede sikkerhedsafstand. Derfor blev det ved et køreplansskifte i januar 2017 besluttet midlertidigt at forlænge rejsetiden, indtil en systemopdatering var blevet gennemført. Hvor man i planlægningsarbejdet op til indførelsen af det nye signalsystem havde lovet tog til tiden og i visse tilfælde også hurtigere tog, måtte passagererne nu regne med, at deres rejse tog





Med flere års forsinkelse kunne ERTMS-systemet tages i brug den nye fjernbanestrækning København-Køge Nord-Ringsted i foråret 2023. I lighed med andre tilfælde gav det nye signalsystem vanskeligheder i dagene efter ibrugtagningen. Således måtte driften på flere sjællandske strækninger indstilles over nogle dage i foråret 2023. (Udsnit af pressemeddelelse fra Banedanmarks webside).

længere tid end med de gamle analoge signaler.<sup>426)</sup> Efter indførelsen af CBTC på strækningen Jægersborg-Hillerød, gik der yderligere nogle år, inden næste strækning (Jægersborg-Svanemøllen) overgik til det nye signalsystem i 2019. Derefter gik det slag i slag, hvor systemet i etaper blev rullet ud på flere og flere S-togsstrækninger frem til den 25. september 2022, da den centrale del af S-banen omkring Københavns Hovedbanegård blev koblet til CBTC-systemet. "I takt med at det nye signalsystem er blevet rullet ud på S-banen, har vores kunder oplevet en stabil drift med færre signalfejl og forsinkelser. Samtidig har vores lokomotivførere fået en enklere hverdag med et automatiseret system, der muliggør en mere fleksibel trafikafvikling. Det er godt, at hele S-banen nu er kommet på det nye signalsystem", forklarede systemets primære bruger DSB i kraft af driftsdirektør, Per Schrøder, ved overgangen til CBTC-systemet i efteråret 2022. Indførelsen af CBTC-systemet blev forsinket med samlet 4-5 år.<sup>427)</sup> Indførelsen af CBTC-systemet betød samtidig, at S-togsnettet i realiteten blev koblet fra resten af landets jernbanenet, idet lokomotiver eller togsæt nødvendigvis må have ombordudstyr til CBTC eller det særlige ICI-udstyr på jernbanekøretøjer, som ikke normalt færdes på S-banen.<sup>428)</sup>

Også på fjernbanen fortsatte vanskelighederne med indførelsen af ERTMS-systemet. I ugerne efter Rigsrevisionens afrapportering ved årsskiftet 2016-17 forsøgte medierne flere gange at få landets transportminister Ole Birk Olesen til at forholde sig til kritikken - men uden det store held.<sup>429)</sup> Først under en debat i Folketinget i slutningen af februar 2017 kommenterede Ole Birk Olesen, at "omfanget og varigheden af systemets børnesygdomme" havde "overrasket alle", og han påpegede, at man fra politisk side nu havde bedt Banedanmark om månedlige afrapporteringer på fremdriften i Signalprogrammet.<sup>430)</sup> Efter at Banedanmark omtrent samtidigt med udtalelserne i folketingsalen kunne meddele, at Signalprogrammet ville blive yderligere forsinket, iværksatte transportministeren en såkaldt review af Signalprogrammet.<sup>431)</sup>

Alt mens analysearbejdet tog form, kunne man i offentligheden læse, at der var store problemer i samarbejdet mellem Banedanmark og leverandørerne, hvor man hos Banedanmark havde "varierende tillid til leverandørernes overholdelse af tidsplanerne". Navnlig var der samarbejdsproblemer i forhold til leverandøren af ombordudstyret til lokomotiver og togsæt, hvor Banedanmark i et statusnotat oplyste, at "Det er holdningen hos en række jernbanevirksomheder, at samarbejdet med Alstom derudover belastes af dårlig kommunikation og ressourcer, som virker uprofessionelle. Problemstillingen har gentagne gange været drøftet med Alstoms ledelse, men der er endnu ikke set nogen reel forbedring".<sup>432)</sup> Da kritikken nåede offentligheden, ønskede Alstom ikke at forholde sig til den.<sup>433)</sup> Senere på året kom det frem i offentligheden, at der var en række vanskeligheder i forhold til installationen af ombordudstyr blandt andet i IC3-togene.<sup>434)</sup>

Den eksterne undersøgelse, som ministeren sammen med forligskredsen havde igangsat i foråret 2017, blev foretaget af konsulentfirmaet Deloitte, som i midten af november 2017 kunne fremlægge resultaterne af deres arbejde. Udover at gøre opmærksom på udfordringerne i Signalprogrammet pegedes der særligt på vanskelighederne med installation af ombordudstyret i togene, og at det ville være mest realistisk, at det nye signalsystem først ville være fuldt indfaset i 2030.<sup>435)</sup> Ved præsentationen af Deloitte-rapporten blev transportminister Ole Birk Olesen af en journalist spurgt til hvem, der havde ansvaret for forsinkelsen af Signalprogrammet: "Det har virkeligheden. Virkeligheden er den, at det er sværere at udstyre gamle IC3-tog med nyt ombordudstyr til det nye signalsystem end forventet. Det er den kontrakt, der er lavet mellem Banedanmark og de private leverandører, der har vist sig ikke at holde vand. Om det er Banedanmark, der har været for optimistisk i at godkende kontrakter, eller om det er leverandøren, der har været for optimistisk, det er på stående fod svært at sige, men kontrakten holder i alt fald ikke vand". Selv afviste ministeren, at der var tale om en skandale, men at der nærmere var



Fortidens og fremtidens signalsystem i den midtjyske stationsby Funder. Et ældre indkørselssignal og et nyt ERTMS-pileskilt i 2022 (foto: forfatteren).

tale om en stor udfordring. Blandt Folketingets partier var der enighed om at støtte op om det fortsatte arbejde med Signalprogrammet frem mod 2030. Samt ikke mindst at den nye jernbane København-Køge-Ringsted, der ventedes åbnet i 2018, midlertidigt ville blive udstyret med et konventionelt signalsystem.<sup>436)</sup>

Alt mens den politiske debat var i fuld gang, begyndte der også at ske ændringer ude i landskabet langs banerne. Nye ERTMS-signalskilte blev sat op i store dele af landet for at markere de enkelte blokafsnit. Selv på stationen i Rødby Færge blev de nye skilte sat op, selvom de dog aldrig kom i brug, da stationen blev nedlagt inden udrulningen af ERTMS-signalsystemet. I foråret 2018 kunne det første IC3-tog rulle ud fra værkstedet i Langå som det første IC3-tog med det nye ombordudstyr efter et værkstedsophold på omkring to år.<sup>437)</sup> Det var samme forår, som Signalprogrammets direktør Jan Schneider-Tilli til jernbanebranchens årlige konference udtalte: *"Problemet med signalprogrammet er grundlæggende, at det er blevet oversolgt. Det er ikke, at det ikke kommer på plads. Det er blevet oversolgt, det skulle gennemføres alt for hurtigt og alt for billigt. Signalsystemet skal nok komme på plads. Men jeg kan ikke sige, præcis hvornår det er på plads. Det skyldes, at så mange faktorer er så komplekse og tidskrævende"*.<sup>438)</sup>

Siden marts 2017 havde man også været i gang med tests af ERTMS-systemet i Vendsyssel - i første omgang mellem Kvissel og Frederikshavn men senere også på flere dele af banen. Samtidig fik trafiklederne i Trafiktårn Vest i Fredericia, som de første også deres debut med ERTMS-signalsystemet.<sup>439)</sup> Det var dog ikke alle tests, som gik lige godt. Kort efter midnat natten til den 16. maj 2018 var det tæt ved, at to prøvetog var kollideret mellem Kvissel og Sindal på grund af en menneskelig fejl. *"Det her er en fadæse. Det er helt utilgiveligt, at de to lokomotivførere har stået i den situation uden nogen form for varsel. At se tre hvide lys på en enkeltsporet strækning er en chokerende oplevelse for en lokomotivfører"*, påpegede næstformanden i Dansk Jernbaneforbund, Preben S. Pedersen, da hændelsen kom til offentlighedens kendskab i slutningen af sommeren 2018.<sup>440)</sup> Hos Banedanmark slog man i en redegørelse fast, at episoden ikke havde været en del af testen, men at der ikke på noget tidspunkt havde været en reel risiko for, at de to tog kunne kolliderer, idet ERTMS-systemet ville have grebet ind, hvis ikke de to lokomotivførere manuelt havde aktiveret togets bremses, da de opdagede, at de var på kollisionskurs. *"Det er fuld forståeligt, at de respektive lokomotivførere fik sig en forskrækkelse. Lokomotivførerne var ikke blevet orienteret om, at denne situation var en teknisk mu-*





lighed og at togene ville nedbremse automatisk, hvis de ikke blev det manuelt. Det vil Banedanmark fremover orientere lokomotivførerne om inden en test", lød det.<sup>441)</sup>

Den 21. oktober 2018 kunne ERTMS-systemet dog tages i brug på strækningen Lindholm-Frederikshavn som den første fjernstrækning i Danmark. "Det er ikke nogen hemmelighed, at Banedanmark er blevet kraftigt forsinket i leverancen af signalsystemet, men det er positivt, at det nye digitale signalsystem nu er i drift på den første danske strækning. Efter indkøringsfasen forventes det at give flere tog til tiden, så det er et eksempel på, at passagererne gradvist kommer til at opleve flere forbedringer af jernbanedriften i takt med, at det nye signalsystem rulles ud", lød det i en pressemeddelelse fra transportminister Ole Birk Olesen dagen efter udrulningen af det nye signalsystem.<sup>442)</sup> Overgangen til det nye signalsystem betød dog også et stop for godstog i landsdelen, da der endnu ikke var nogen lokomotiver, som var udstyret med ERTMS-ombordudstyret. Også den direkte togforbindelse til resten af landet forsvandt ved overgangen til ERTMS på grund af manglende ombordudstyr i DSB's tog. Kun Nordjyske Jernbaners togsæt var udstyret med det nødvendige system.<sup>443)</sup> Derimod steg togenes rettidighed efter indsættelsen af det nye signalsystem.<sup>444)</sup>

Også på Sjælland begyndte der at ske noget, om end man i foråret 2019 måtte udskyde den allerede i forvejen udskudte idriftsættelse af det nye signalsystem på strækningen mellem Roskilde og Køge på grund af fejl i leverandørens software.<sup>445)</sup> Midt i december 2019 var Banedanmark dog klar til at sætte det nye signalsystem i drift mellem Roskilde og Køge. "Det kan sammenlignes med, at du udskifter en drejeskivetelefon med en ny smartphone. Du slipper for mange af de manuelle funktioner, og den avancerede computer giver dig helt nye muligheder og kan opdateres, når det er nødvendigt", forklarede direktøren for Signalsystemer i Banedanmark, Søren Boysen, ved indsættelsen af det nye signalsystem.<sup>446)</sup> Kort inde i det nye år åbnede endnu en ERTMS-strækning, nemlig Thybanen, og i årene der kom, fulgte flere strækninger.<sup>447)</sup> Det betød dog ikke, at

problemerne var et overstået kapitel. Et af de problemer, som dukkede op i kølvandet på det langstrakte forløb med de nye signalsystemer, var manglen på signaltekniske validatorer - eksperter, der kunne godkende ændringer i de gamle signal- og sikringsanlæg. Et problem som man allerede var bevidst om i begyndelsen af årtusindet, da man frygtede at knowhow i de gamle signalsystemer ville forsvinde. Ved indledningen på Signalprogrammet havde man dog regnet med en hurtig udskiftning, ligesom man i stor udstrækning havde benyttet sig af eksterne validatorer fra rådgivningsfirmaer. Udskiftningen kom imidlertid ikke til at gå så hurtigt som forventet, og ved kontraktindgåelser havde de eksterne rådgivningsfirmaer været for optimistiske i forhold til hvor mange validatorer, de kunne stille med. Med andre ord: I takt med at årene var gået, var der ikke blevet uddannet nye signaltekniske eksperter, hvilket betød, at Banedanmark i foråret 2020 måtte melde ud, at baneprojekter kunne blive forsinket på grund af manglen på signaltekniske validatorer. Et forhold som senere affødte kritik fra Rigsrevisionen.<sup>448)</sup> Men lige gyldigt hvad så var det nye signalsystem på vej. Fra trafikårnene i København og Fredericia blev flere og flere af signalerne sat med fremtidens signalsystem ERTMS.

## 2019 - Storebæltsulykken og sikkerheden på banerne

Ved årsskiftet 2018-19 passerede et dybt stormlavtryk over det nordlige Skandinavien, og fra nord sendtes en kraftig vind ned over Danmark. Man skulle holde godt fast, hvis man var udendørs, for flere steder lå vindstyrken omkring stormniveau, træer væltede overalt i landet og vandet pressesedes ind i de danske kystområder med stormflod til følge. Flere, som var på vej på arbejde i vintermørket på årets første hverdag den 2. januar 2019, lagde også mærke til den kraftige vind. En lokomotivfører fra DB Cargo Scandinavia, som tidligt om morgenen ventede på lyntoget på Nyborg Station for at komme på arbejde på Sjælland, bemærkede, at vinden ruskede i køreledningerne, mens vinden peb over



I december 2000 lejede DSB tre nybyggede Siemens-togsæt af udlejningsselskabet Angel Trains. Et af disse togsæt passerer overskæringen i Pederstrup på Sydfyn en dag i august 2001 – et halvt års tid efter indsættelsen. Netop i denne overskæring skete omtrent fem år senere i februar 2006 en voldsom ulykke, da en lastbil kolliderede med et lignende togsæt. En enkelt passager blev lettere skadet, mens der opstod omfattende skader på såvel toget som lastbilen (foto: forfatteren).

stationsterrænet og perronerne på den højtliggende station. Toget han ventede på, var lyntoget L 210, der midt på natten var afgået fra Århus i retning mod Københavns Lufthavn. Der var endnu noget tid inden toget var fremme, og i ventetiden lagde han i mørket mærke til, at signalet på stationen skiftede fra rød til grøn. Toget var nu ved Hjulby, og ville være fremme i Nyborg et par minutter senere. Kl. 7.23 gled de to IC4-togsæt da også ind på sporet ved perronen, men lyntogets lokomotivfører fik bremsset lidt for tidligt, og for at få toget helt ind det korrekte sted ved perronen, accelererede han toget, som kørte lidt længere frem. Det

fik formentlig flere passagerer til at søge ind længere nede i toget. Blandt de passagerer som steg på det forreste togsæt, var to sømænd, der skulle med toget til lufthavnen for at flyve videre til deres skib på Bornholm. De havde egentlig pladsbilletter til stillekupéen i den allerforreste vogn, men skipperen syntes, de skulle sætte sig ind i en kupé længere nede i toget, så de kunne tale sammen efter juleferien. De drejede derfor til venstre i stedet for højre, da de fortsatte videre ind i toget og fandt et par pladser. Kl. 7.27 satte toget i gang. Toget passerede under motorvejsbroen, og der lød et klank, da toget passerede over skinnestødet,



Efter Storebæltulykken i januar 2019 blev såvel lyntoget som godstoget trukket ind til sporterrænet i Nyborg, så Havarikommissionen kunne fortsætte sine undersøgelser (foto: forfatteren).



*De ubevogtede overskæringer uden bomme var ofte genstand for sammenstød mellem biler og tog. Overskæring nord for Bækmarksbro på Lemvigbanen i april 2017 (foto: forfatteren).*

som tegn på at toget nu havde forladt Fyn og var ude på Vestbroen. De 131 passagerer og tre DSB-medarbejdere var på vej mod Sjælland.

Forrest i lyntoget sad lokomotivføreren, som mærkede en svær sidevind på turen ud mod broen. Han konstaterede, at køreledningerne svingede voldsomt, hvorfor han satte hastigheden ned fra 180 km/t til 120 km/t. Det var stadig bælgmørkt, da toget kørte ud på lavbroen med nedblændede lygter, som er et krav, når man passerer broen. Ude i horisonten kunne han se et modkørende godstog nærme sig på sporet ved siden af. Det så ud til, at der var nogle gnister fra toget, antagelig fra køreledningen. Først da toget var ca. 100-300 meter fra lyntoget, opdagede han, at gnisterne kom fra skinnerne, og at der hang noget ud fra godstogets venstre side. I samme nu så han, at det var en lastbiltrailer på en godsvogn, der hang udover godstoget. I den kraftige vind var sættevognstraileren blæst halvvejs af godstoget. Traileren og lyntoget var på kollisionskurs. Lokomotivføreren foretog en farebremsning, samtidig med at han bukkede sig forover stadig siddende i stolen. Der lød et kolossalt brag.

Nede i togets flexkupé mærkede DB Cargo Scandinavia-lokomotivføreren, der var på vej på arbejde, et brag, og han kastedes sidelæns væk fra det klapsæde, han sad på. I samme sekund hørtes et skrald hen af siden på toget, ruderne knustes, og en tåge af splintret glas fløj rundt i kupeen. Efter nogle ryk standsede lyntoget. Da stilheden sænkede sig, bemærkede han nogle spredte dele af ølkasser, der lå på gulvet. Forrest i lyntoget drejede lokomotivføreren hovedet, da han fornemmede, at toget holdt stille. Hele venstre side af togets førerrum var flået væk. Han sad selv fastklemmt. Ved at sænke stolen lykkedes det ham at krænge sig ud, men da han rejste sig, slog han hovedet mod en jernstang – en del af sættevognstraileren, som var boret ind i toget umiddelbart over hans hoved. Togets radio var revet ud ved kollisionen, og han kunne derfor ikke sende et nødopkald til fjernstyringscentralen. I stedet fik han skubbet førerrummets bagdør delvis op, og fik kontakt med en

passager, der allerede var i kontakt med alarmcentralen. Passageren kunne fortælle, at der var flere omkomne inde i kupéen. Stilheden sænkede sig over toget, mens vinden peb ind gennem det store åbne hul i siden af lyntoget. Sæder og borde stod i forvredne stillinger, lamper og ledninger hang ned fra loftet. Det var et voldsomt syn. Flere kunne høre en mand råbe efter en hjertestarter. De to sømænd og lokomotivføreren længere nede i toget forsøgte at hjælpe og yde førstehjælp sammen med togets personale og andre passagerer. Snart var redningsberedskab, ambulancer og politi på vej ud på Vestbroen. Landets nyhedsmedier gik i gult med "breaking news" og "nyhedsvarsel" på skærmen. Ikke siden Sorøulykken i 1988 var en så alvorlig jernbaneulykke indtruffet i Danmark. Ved Storebæltulykken blev otte passagerer dræbt, mens 18 kvæstedes.

Også lokomotivføreren ombord på godstoget, der var på vej fra kombiterminalen i Høje Taastrup til Carlsberg Bryggerierne i Fredericia, bemærkede, at noget var galt, da strømmen forsvandt fra toget og det gik i stå. I første omgang var han ikke klar over, at der var sket en ulykke. Godstoget var det daglige tog med lastvognstrailere læsset på såkaldte lommevogne, der fragtede tom emballage retur til bryggeriet. I den stærke nordenvind var en tom sættevognstrailer, en såkaldt gardintrailer, blæst halvvejs af godstoget. Efter ulykken iværksatte Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane en ganske omfattende undersøgelse af ulykken i samarbejde med en række aktører. Det viste sig, at vognene i det forulykkede godstog var blevet klargjort på kombiterminalen i Høje Taastrup nogle dage inden nytår, og toget var blevet gennemgået igen umiddelbart inden afgang tidligt om morgenen. Flere medarbejdere hos DB Cargo Scandinavia havde uafhængigt af hinanden sikret sig, at sættevognstrailerne var sikrede. Undersøgelsen påviste dog også, at låsemekanismen på godsvognens skamler ikke med sikkerhed kunne kontrolleres for korrekt låsning, og at der således havde været flere situationer, hvor trailere ikke var sikkert fastgjort til lommevognene i de såkaldte brygtog mellem Høje Taas-

De indledende arbejder til den kommende københavnske metro var i fuld gang i juli 1997. Nogle år senere var krydset mellem Nørre Voldgade og Frederiksborggade ved Nørreport station forandret med en ny metrostation og nedgang til de underjordiske perroner (foto: forfatteren).



trup og Fredericia. Ved den kraftige vindstyrke var sættevognstraileren revet fri af skamlen, og var væltet over i det modsatte jernbanespor.

Som følge af ulykken, hvor man hurtigt nåede frem til at årsagen var en kombination af vejrforhold og de usikre lommevogne, blev der af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen allerede få dage efter sendt et påbud til Banedanmark om indstilling eller begrænsning af godstrafik over Storebælt ved voldsomme vejrforhold. Flere steder blev der strammet op på sikkerheden og kontrollen med lommevogne, og en overgang var der forbud mod at anvende denne vogntype.<sup>449)</sup>

Omtrent et par år senere – om eftermiddagen den 13. januar 2021 – lagde flere bilister på Vestbroen mærke til en sættevognstrailer, som hang faretruende ud over et godstog, der var på vej over broen mod Nyborg. En årvågen bilist fik alarmeret Politiet, og det lykkedes at få toget ind på Nyborg Station, uden at der skete sammenstød. I lighed med Storebæltsulykken var sættevognstrailerens hovedbolt revet ud af lommevognens låseskammel på grund af den kraftige vind, som denne dag målttes til stiv kuling. Vognen var af en lignende type, som den der var involveret i Storebæltsulykken. Igen kom Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane i arbejde, og det konstateredes, at der siden Storebæltsulykken havde været ni hændelser med lommevogne, hvor sættevognstrailere havde været løse, heraf fem tilfælde hvor skamlernes lås ikke låste. I undersøgelsesrapporten kritiseredes DB Cargo Scandinavia for at bruge de fejlbehæftede lommevogne, selvom de vidste, at låsemekanismen ikke fungerede, og tilsynsmyndigheden Trafikstyrelsen fik kritik for ikke at undersøge forholdet og sikre, at der var en ordentlig sikkerhed på jernbanerne. Transportministeren betegnede efterfølgende DB Cargo Scandinavia's håndtering som helt uacceptabel og iværksatte en undersøgelse af forløbet i Trafikstyrelsen.<sup>450)</sup>

Selvom Storebæltsulykken uden sammenligning var den mest alvorlige jernbaneulykke mellem 1997 og 2022, så undersøgte det i 1996 dannede Jernbanetilsynet (fra 2004 Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane) adskillige

lige større og mindre ulykker i perioden.<sup>451)</sup> Blandt de mere alvorlige ulykker var også togulykken i Tommerup i 2003, hvor et passagertog blev afsporet på grund af en svaghed i skinnerne.<sup>452)</sup> Blandt de hyppigst forekommende ulykkestyper var dog kollisioner mellem tog og biler i jernbaneoverskæringer. En sådan ulykke indtraf i efteråret 2008, da en midaldrende mand kørte ud foran et Arriva-tog syd for Hurup i Thy. Ved det uheldige sammenstød i den ubevogtede overskæring på en lille markvej stod mandens liv ikke til at redde.<sup>453)</sup> Som så mange gange før blussede debatten om sikkerheden i jernbaneoverskæringerne op, og blandt andet Dansk Jernbaneforbunds formand Ulrik Salmonsens opfordrede til, at de 417 ubevogtede jernbaneoverskæringer blev nedlagt.<sup>454)</sup> Blandt flere af Folketingets partier var der også opbakning til, at der skulle gøres noget ved problemet. Ikke mindst fordi der i de fire foregående år havde været omkring otte ulykker i ubevogtede jernbaneoverskæringer. Også transportminister Lars Barfoed var indstillet på, at penge fra den kommende trafikplan kunne anvendes til nedlæggelse af de ubevogtede overskæringer.<sup>455)</sup> Resultatet af de politiske forhandlinger indgik i aftalen En grøn transportpolitik som VK-regeringen sammen med S, DF, SF, R og LA præsenterede i januar 2009. Som en mindre del af den omfattende plan var der også afsat et årligt millionbeløb til en intensiveret indsats for nedlægning af ubevogtede jernbaneoverskæringer frem til og med 2020.<sup>456)</sup> I december 2010 øgedes indsatsen yderligere ved en supplerende politisk aftale.<sup>457)</sup> I de følgende år arbejdede Banedanmark ihærdigt med gennemgang af det statslige jernbanenet, og en lang række ubevogtede overkørsler blev nedlagt – ofte til stor irritation for de lokale borgere.<sup>458)</sup> Ved udgangen af 2020 var der kun syv ubevogtede overskæringer på det statslige jernbanenet, som ventede på at blive nedlagt eller sikret med bom- og lysanlæg.<sup>459)</sup> Også på privatbanerne nedlagdes adskillige ubevogtede overkørsler, om end arbejdet her gik noget mere trægt.<sup>460)</sup> Trods større og mindre ulykker på de danske jernbaner, var sikkerheden blandt de højeste i Europa.<sup>461)</sup>





Tusindvis af kransekager kom i overskud ved den aflyste indvielse af letbanen i Århus i september 2017. I stedet blev kagerne uddelt til byens borgere i kulturhuset Dokk1 (foto: forfatteren).

## 2022 – En stor dag for Odense

Selvom børneskuespillerne på torvet var klædt ud som karaktererne i eventyret om kejserens nye klæder, så var det ganske vist. Solen skinnede, de små dannebrogsglag var sat ned i det vårgrønne græs og overalt hvor blikket vandrede hen, så man glade og nysgerrige odenseanere. Blandt forsamlingen af rådmænd, borgmestre, museumsdirektører og andet godtfolk, der denne dag ved middags-tid flokkedes på Flakhaven, sås også H.C. Andersen. Eller rettere en skuespiller der i en menneskealder havde optrådt som byens kendte eventyrforfatter for turister og barnlige sjæle. Man fornemmede, at skuespilleren opdagede noget usædvanligt. Stående midt i menneskemylderet på den feststemte plads lød det pludselig med tydelig diktion: *”Det er en stor dag for Odense. Selv paven er kommet til byen”*, mens H.C. Andersen pegede op på en nærliggende etageejendom på torvet. Og ganske rigtigt. Oppe i vinduet stod en naturtro papfigur af den romersk-katolske kirkes overhoved og vågede over pladsen. Selvom pave Frans trods alt ikke selv havde fundet vej til byen, så ventede mange nysgerrige odenseanere på den store begivenhed, som ville indtræffe ved Albani Torv ved middagstid lørdag den 28. maj 2022. Efter flere års byggearbejde ville byens nye letbane blive åbnet, når to letbanetog ankom fra hver sin side med indvielsestogene fra Hjallesø og Tarup Center. Mens hundredvis, måske tusindvis, af odenseanerne spændt ventede på øjeblikket og spejdede ned langs Albanigade, for at se når det første tog svingede om hjørnet ved Benedikts Plads, kom flere af de ventende i snak med hinanden.

*”Jeg tror, at debatten om de larmende letbanetog forstum-mer, når først letbanen kommer i gang. Så vil man se hvilken gevinst letbanen er for byen”*, lød det fra en midaldrende dame til nogle fremmede ved siden af. I ugerne op til åbningen havde flere af letbanens naboer klaget over larmen fra letbanetogene, når de passerede over skinnerne foran deres ejendomme. Søvnløse nætter, skingre lyde fra skinnerne og historier om rystelser i bygningerne havde fyldt lokalaviserne i ugerne op til åbningen. Men hos flere så man også frem til åbningen af Odense Letbane. Pludselig sås det første grålige letbanetog nærme sig nordfra fra det nybyggede bykvarter ved H.C. Andersens Hus og Oluf Baggers Gaard. Kort efter kom det modkørende tog til syne på Albanigade. Da togene holdt ved stoppestedet ved Albani Torv, flokkedes den nysgerrige menneskemængde omkring de to letbanetog, mens de indbudte gæster bevægede sig mod rådhuset, hvor der på pladsen var opstillet en stor scene til den officielle indvielsestidspunktet.<sup>462)</sup>

Selvom det i den officielle historie om Odense Letbane lyder, at det var Odenses daværende konservative borgmester Jan Boye, der første gang foreslog anlæggelsen af byens letbane, så var det i realiteten kristendemokraternes folketingskandidat Ole Dupont Kofod, der op til valget i 2007 foreslog, at der blev anlagt en letbane i den fynske hovedstad. Kort efter fortalte Jan Boye, at han efter et besøg i den svenske by Norrköping, var blevet inspireret til, at Odense også skulle have en moderne udgave af en sporvogn. Selvom der i eftertiden således har været debat om hvem, der var ophavsmand til den odenseanske letbane, så er det et faktum, at borgmesteren året efter – i 2008 – sammen med FynBus fremlagde en skitse til en letbane i Odense. *”Det er et stort skridt i retning mod at gøre Odense til den ultimativt miljøvenlige by – gerne med en mere bilfri bykerne. Så jeg er meget tilfreds med skitsen”*, lød det fra borgmesteren ved fremlæggelsen af planen. Netop på denne tid var byrådet i færd med at beslutte nedlæggelsen af byens stærkt trafikerede hovedvej Thomas B. Thriges Gade, der i årtier havde gennemskåret byen i to dele. Ved et

Indvielsen af Cityringen den 29. september 2019 var en københavnerbegivenhed med tusindvis af deltagere. Ved 16-tiden blev afspærringen til metrostationen på Københavns Hovedbanegård fjernet, og de allerførste passagerer kunne rulle ned til perronen, hvor et metrotog ventede (foto: forfatteren).



møde på konferencehotellet Gl. Avernæs på Sydfoyn traf byrådet den endelige beslutning om at omdanne Thomas B. Thriges Gade til et nyt bykvarter og som en del af projektet, skulle der anlægges en ny letbane i byen. Det var ofte et argument for anlæggelsen af nye letbaner – også andre steder i verden – at der skulle skabes nye byrum og dermed tiltrække vækst. I 2011 var arbejdet nået så langt, at der på papiret var fastlagt en letbane fra Tarup Center i byens nordvestlige del, gennem midtbyen til Hjalles station i byens sydlige forstæder. Ved vedtagelsen af finansloven for 2014 besluttede forligspartierne S, R og SF at afsætte 1,1 mia. kr. i statsligt tilskud til Odense Letbane. Lidt over et år senere vedtog man i Folketinget Lov om Odense Letbane, og det første spadestik kunne tages i 2015 af byens S-borgmester Anker Boye. I de følgende år prægedes Odense af de omfattende byggearbejder i forbindelse med letbanen, og efter flere forsinkelser, kunne den åbne i forsommeren 2022.<sup>463)</sup>

Blandt Odense Letbanes første passagerer var nogle uger efter åbningen også Danmarks ældste mand, den 108-årige Jens Peter Vestergaard. *“Er det en rutschebane”*, lød det fra den ældre mand, mens han nysgerrigt pegede ud på et af de mange nybyggerier ved den gamle Thomas B. Thriges Gade. Byen var tydeligvis forandret, siden han sidst havde været der. *“Nej, det er H.C. Andersens Hus”*, svarede en dame, mens toget fortsatte forbi den japanske arkitekt Kengo Kumas nye museumsbygning. Jens Peter Vestergaard var ikke en tilfældig passager på Odense Letbane. 70 år tidligere havde han som direktør for Odense Sporveje været med til at anbefale nedlæggelsen af byens sporvogne i 1952, og det var også med en vis skepsis, at han havde fulgt anlægsarbejdet. Men nu, siddende i den nye letbane, var den ældre mand begejstret. *“Jeg havde aldrig drømt om, at man kunne lave så flot en bane”*, lød det fra Jens Peter Vestergaard.<sup>464)</sup> Med nedlæggelsen af Århus Sporveje i 1971 og Københavns Sporveje i 1972, havde Danmark endegyldigt, troede mange, taget afsked med den skinnearne trafik i storbyernes gader. Men omkring årtusindskiftet begyndte der at ske noget.

Godt nok var det københavnske S-togsnet løbende blevet udvidet siden de første S-tog trillede ud på skinnerne i midten af 1930'erne, og i Århus havde man i slutningen af 1970'erne fået Århus Nærbane, men i 1990'erne begyndte der at ske noget. Startskuddet lød i København. En af de sidste dage i december 1998 besluttede et politisk flertal bestående af SR-regeringen, SF og Enhedslisten at bevilge penge til omdannelsen af den sydlige del af den såkaldte Godsforbindelsesbane omkring København til Ringbanen, således at der på sigt blev etableret en direkte S-togsforbindelse mellem Ny Ellebjerg og Hellerup via Nørrebro Station – altså rundt om byens kerne.<sup>465)</sup> I 1998 blev første spadestik også taget til udvidelsen af strækningen Ballerup-Frederikssund fra enkeltsporet til dobbeltsporet S-togsstrækning.<sup>466)</sup> Selvom der derudover i årenes løb anlagdes nogle nye stationer (f.eks. Ny Ellebjerg 2006, Carlsberg 2016, Køge Nord 2019 og Vinge 2020) og tilsvarende nedlagdes enkelte gamle S-togsstationer (Ellebjerg 2007 og Enghave 2016), så var det dog udenfor S-togsnettet, at de store anlægsarbejder fandt sted. Et af de første skridt var nedlæggelsen af en del af den allerførste S-togsstrækning, nemlig mellem Vanløse og Frederiksberg. Banen skulle omdannes til metro – eller minimetro, som det hed i de første år.

Som led i udbygningen af København på den flade, ubebyggede vestlige del af Amager vedtog Folketinget i sommeren 1992 loven om anlæggelse af den nye bydel Ørestaden. Som en del af byggeprojektet indgik en ny bybane. Knap et års tid efter blev I/S Ørestadsselskabet stiftet i foråret 1993 (ejet af Københavns Kommune (55 %) og staten (45 %)) med Anne-Grethe Foss som administrerende direktør. Dermed var de første skridt taget til anlæggelsen af en bybane mellem København og de nye boligområder i Ørestaden. Endnu var det dog uafklaret, om bybanen skulle anlægges til sporvogne, som light-rail (letbane) eller som en førerløs minimetro.<sup>467)</sup> Derimod blev der arbejdet intenst med at udvide bybanenettet, og i de følgende år etableredes yderligere interessentselskaber, så der kunne arbejdes henimod en strækning fra Vanløse over Frederiksberg og

Nørreport til Christianshavns Torv, hvor banen skulle dele sig i en vestlig strækning mod Vestamager og en østlig strækning til Københavns Lufthavn på samme strækning, hvor den tidligere Amagerbanen lå. Valget af togsystem faldt ud til fordel for metrokonceptet, der ville være uafhængig af den øvrige gadetrafik, og metroen blev anlagt dels som en underjordisk tunnelbane, dels nedgravet i et åbent trug og dels som en højbane. I oktober 1996 blev der indgået aftale med konsortiet COMET (The Copenhagen Metro Construction Group) om anlæggelsen af metroen og den italienske togfabrikant Ansaldo Transporti om at levere metrotogene og drive banen i de første fem år. I de følgende år var København en stor byggeplads, men i weekenden 19.-20. oktober 2002 kunne den første del af metroen endelig åbne. I ugerne op til åbningen var der dog blevet rejst tvivl om, hvorvidt metroen kunne åbne til tiden, fordi man fra Jernbanetilsynets side ikke var sikker på, at man kunne nå at godkende metroens styresystem. Tidsplanen var ifølge styrelsens direktør Flemming Lund blevet for presset, og man havde fra styrelsens side ikke sikkerhed for, at alt var i orden, når metrosystemet skulle åbne. Først 48 timer inden den officielle åbning kom en betinget godkendelse, der blandt andet betød, at metroselskabet i den første tid måtte køre med større interval mellem togene. Åbningen af den første del af metroen blev dog en københavnerbegivenhed af dimensioner. Metrotogene var overfyldte og gav associationer til japanske tilstande. Landets regentpar var sammen med statsministeren, overborgmesteren, metroselskabets ledelse og andre honoratiores med metroen den første dag. Der var dog god plads i det officielle indvielsestog, som bragte de særligt indbudte gæster fra Vestamager til festlighederne på Kongens Nytorv. *"I store dele af det 20. århundrede har man talt og drømt om Metroen. Men netop for 25 år siden skrinlagde man planerne og ophævede loven om anlæg af tunnelbaner i København. Tiderne skifter, og man skal aldrig sige aldrig – men ting ta'r tid. Jeg er sikker på, at København er stolt af sin nye Metro. Men hvad med Sjælland og de andre landsdele? Jo, der kan man glæde sig over, at*

*Danmark nu har en hovedstad med Metro – og det er i grunden ikke så galt!",* lød det fra landets majestæt på scenen ved åbningshøjtideligheden.<sup>468)</sup>

Allerede 23 dage efter åbningen af metroen trådte passager nummer en million ind i det førerløse tog i midten af november 2002.<sup>469)</sup> I de følgende år åbnede nye etaper (Nørreport-Vanløse 2003 og Lergravsparken-Lufthavnen 2007), så metroen efterhånden var fuldt udbygget, som man havde planlagt i 1990'erne. Samtidig opstod tankerne om anlæggelsen af en cityring – en underjordisk metroringbane, som skulle betjene de centrale dele af København og Frederiksberg. Anlægsloven blev vedtaget af Folketinget i 2007.<sup>470)</sup> I 2011 blev der underskrevet kontrakt med det italienske konsortium CMT (Copenhagen Metro Team) om anlæggelse af cityringen, og atter blev bybilledet i en årrække præget af de grønne metrohegn, som adskilte byggepladserne fra det myldrende byliv udenfor.<sup>471)</sup> Den 29. september 2019 var dronning Margrethe, statsminister Mette Frederiksen, overborgmester Frank Jensen og en række honoratiores atter på plads til en festlig dag. Denne gang på Rådhuspladsen. Cityringen skulle indvies. *"For snart 17 år siden ændrede København sig på afgørende vis. Der blev den første etape af metroen åbnet. Jeg sad selv i det første tog fra Ørestad til Kongens Nytorv, og jeg husker særligt fornemmelsen af at køre rundt under jorden i min egen by. Dengang var metroen en ny transportform i hovedstaden. Vi havde ventet med spænding på den, og vi vidste ikke, hvad den ville betyde for byen, dens borgere og besøgende. Men det var slående at betragte, hvordan metroen – nærmest fra første dag – blev en del af byens hjerte og liv. Metroen blev en ny måde, hvorpå der kunne skabes forbindelser mellem steder, mennesker og oplevelser",* lød det fra dronning Margrethe, der fortsatte: *"I dag er metroen en så integreret del af byen, at ingen vel kan forestille sig byen uden. Nogle ville sige, at den skulle have været her for 100 år siden. Og i dag kan vi åbne 17 nye stationer, som fletter byen endnu bedre sammen. Indre By, Vesterbro, Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro – store dele af hovedstaden vil få glæde af den nye metrolinje. Det samme*





*vil de mange tilrejsende, som hvert år besøger vores hovedstad".<sup>472)</sup> I takt med byens udvikling er nye metrostrækninger kommet til (Nordhavnsmetroen Østerport-Orientkaj 2020), og flere nye strækninger er på vej.*

Det var imidlertid ikke kun i københavnsområdet, at der fandt en forbedring af den kollektive trafik sted. Ved årtusindskiftet blev der taget initiativer til en forbedring i flere af landets største byer. Således kunne trafikminister Sonja Mikkelsen i november 1999 præsentere en politisk aftale, som blandt andet afsatte 250 mio. kr. til udviklingen af en ny nærbanetrafik ved Århus og Aalborg.<sup>473)</sup> I juli 2000 blev planerne mere konkrete, da Trafikministeriet kunne oplyse, at man planlagde at etablere et nyt nærbanenet mellem en ny station Lindholm i Nørresundby og Skørping syd for Aalborg. I projektet var der også kalkuleret med anlæggelsen af flere nye stationer. I Århus skulle den eksisterende nærbanetrafik mellem Århus og Hornslet forbedres ved opgradering af tophastigheden fra 75 til 100 km/t, ligesom der skulle åbnes to nye stationer mellem Århus og Skanderborg. Dertil kom, at strækningen Skanderborg-Silkeborg skulle opgraderes til 120 km/t, ligesom der skulle ske en udvidelse af togbetjeningen mellem Århus og Silkeborg til fuld halvtimesdrift i hverdage.<sup>474)</sup> I de følgende år arbejdedes der med at føre de politiske beslutninger ud i livet. Således også i det nordjyske hvor man i begyndelsen af det nye årtusinde havde travlt med anlæggelse af nye stationer i Lindholm, Aalborg Vestby, Skalborg, Svenstrup og Støvring, således at nærbanen var klar til åbning i 2003.<sup>475)</sup>

Flere af byerne havde tidligere haft togbetjening, som var blevet nedlagt i begyndelsen af 1970'erne. I det hele taget blev der efter årtusindskiftet flere steder i landet anlagt nye stationer på steder, hvor de i 1960-70'erne var nedlagt (f.eks. Hørning 2003, Hedensted 2006, Langeskov 2015, Gødstrup 2021, Sparkær 2022). Genåbningerne skete ofte efter et stort lokalt engagement, politisk påvirkning, og som led i politiske studeaftaler i større trafikaftaler. Dette var eksempelvis tilfældet med genåbningen af Langeskov Station, hvor der efter åbningen af stationen blev rejst debat om berettigelsen og benyttelsen af stationen.<sup>476)</sup> Debatten og ønsket om nye stationer fortsætter dog, blandt andet i de tidligere jyske stationsbyer Hovedgård, Laurbjerg og Stilling.<sup>477)</sup>

Også i Esbjerg opstod der planer om etablering af en nærbane, som skulle forbinde Esbjerg med Ribe i syd og Varde/Nørre Nebel i nord. Jernbanen lå der allerede, så der skulle ikke anlægges nye spor, men passagertrafikken skulle intensiveres. Som en del af realiseringen af Esbjerg Nærbane blev der anlagt en ny station i Jerne i den østlige del af Esbjerg i 2020.<sup>478)</sup> I Aalborg overvejede man en overgang også anlæggelsen af en letbane gennem bymidten, men projektet faldt i 2015 på grund af manglende prioritering på Christiansborg. I stedet blev det besluttet at etablere en BRT-løsning – en såkaldt højklasset busforbindelse med særligt dedikerede vejbaner.<sup>479)</sup>

Helt anderledes gik det i Århus, hvor der allerede i begyndelsen af 1990'erne fremkom planer om at genetablere



*I begyndelsen af det nye årtusinde blev enkelte IC3-togsæt folieret med reklamer. På Københavns Hovedbanegård holdt i marts 2009 et grønt togsæt med teksten "Det er ikke et spørgsmål om grøn - men hvor grøn" (foto: forfatteren).*

sporvognsdriften i byen. Som med så mange andre projekter skulle også dette projekt modnes, men efter adskillige møder, studierejser, offentlig debat og ihærdigt lobbyarbejde fra århusianernes side besluttede Folketinget i 2008 at bevilge 5,5 mio. kr. til medfinansieringen af en VVM-undersøgelse for letbanen,<sup>460)</sup> og ved indgåelsen af den politiske aftale En grøn transportpolitik den 29. januar 2009 blev der afsat 500 mio. statslige kr. til en medfinansiering af anlæggelsen af letbanen i Århus. Senere fulgte andre supplerende politiske aftaler, og i 2012 blev loven om anlæggelsen af Aarhus Letbane vedtaget i Folketinget. Allerede på dette tidspunkt var der planer om, at letbanen skulle forbinde Odder med Grenaa via Århus midtby. Derved ville store dele af banen – med undtagelse af en supplerende letbanestrækning gennem den nordlige del af byen og gennem Århus' nordlige forstæder – blive anlagt på eksisterende jernbanetracéer – dels på den statslige jernbane mellem Århus og Grenaa og dels på den tidligere privatbane Odderbanen. Som et skridt på vejen mod letbanen indgik Region Midtjylland – som ejer af Odderbanen – en aftale med DSB om, at sidstnævnte i december 2012 overtog operatøransvaret på Odderbanen. Det betød, at der nu kunne etableres direkte tog mellem Grenaa og Odder via Århus, indtil letbanen kunne anlægges.<sup>461)</sup> I august 2016 kørte det sidste Desiro-togsæt mellem Grenaa og Odder, hvorefter det store arbejde med ombygning og opbygning af letbanen gik i gang. I efteråret 2017 var Aarhus Letbane efterhånden klar til at åbne den første delstrækning mellem Århus Hovedbanegård og Universitetshospitalet i Skejby. Der var udsendt invitationer til en storstilet åbning den 23. september 2017, og byens bagermestre var i fuld gang med bagningen af 5000 stykker kranssekage, som skulle uddeles til festdeltagerne. Stor var derfor overraskelsen hos mange, da nyhedsmedierne aftenen inden kunne udsende et nyhedsvarsel om, at Trafikstyrelsen ikke kunne godkende åbningen af Aarhus Letbane. Den storstilede åbning var dermed aflyst. I stedet blev de mange tusinde kranssekager næste dag kørt ind på vogne i byens kulturhus Dokk1, hvor

de blev uddelt til de nysgerrige med en beklagelse fra letbanen. Årsagen til aflysningen af indvielsesfesten blev naturligvis hurtigt omdrejningspunkt for offentlig debat og kritik. Var Trafikstyrelsens embedsfolk for bureaukratiske, eller var der uafklarede punkter i forhold til sikkerheden på letbanen? Faktum var, at der var konstateret 59 kritikpunkter, som skulle udbedres, før letbanen kunne åbnes, og i de følgende måneder blev der arbejdet intenst med at løse de mange punkter, så første del af letbanen kunne indvies den 21. december 2017 i langt mindre skala end oprindelig tiltænkt. En evaluering af det kaotiske forløb blev efterfølgende igangsat af Transportministeriet, der konkluderede, at årsagen til den aflyste åbning var, at infrastrukturforvalterens tekniske sikkerhedsregler og operatørens sikkerhedsledelsessystem ikke kunne godkendes. Med andre ord fandt Trafikstyrelsen, at ansvaret lå hos Aarhus Letbane og operatøren af letbanetogene, Keolis. Trafikstyrelsen selv havde derimod haft nogle meget kompetente og erfarne sagsbehandlere på opgaven, og de havde udvist stor samarbejdsvilje ved at gennemgå meget store mængder materiale på kort tid, men forventningsafstemningen og kommunikationen om materialets tilstand havde dog ikke fungeret hensigtsmæssigt. Senere blev Aarhus Letbane forlænget, så den både nåede til Odder og Grenaa.<sup>462)</sup>

Umiddelbart efter åbningen af Aarhus Letbane kunne man et andet sted i landet i sommeren 2019 tage første spadestik til en ny letbane. Denne gang kunne spaden sættes i jorden i Glostrup i forbindelse med anlæggelsen af Hovedstadens Letbane. En letbanestrækning der i store træk skulle følge den stærkt trafikerede ringvej omkring København, Ring 3, fra Ishøj i syd via S-togsstationerne Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby til Lundtofte i nord. Hovedstadens Letbane forventes åbnet i 2025.<sup>463)</sup> Allerede under anlæggelsen af letbanen kom anlæggsbudgettet dog under pres som følge af den globale mangel på ressourcer, materialer og mandskab, der tilmed blev yderligere forstærket som følge af konsekvenserne efter det russiske angreb på Ukraine i foråret 2022.<sup>464)</sup>

Der tages afsked ved det sidste City Night Line-nattog mod Basel, Amsterdam og Prag på Københavns Hovedbanegård den 2. november 2014 (foto: forfatteren).



### 2022 – Klimafreundlich? Super geil!

Himlen er nærmest azurblå over hovedbanegården i Århus denne fredag formiddag midt på efteråret 2022. Det ligner den perfekte efterårsdag, men vinden er kølig. Vinteren er på vej. Selv vinduerne i Demokratens gamle bladhus ud mod baneterrænet er lukket. Det er længe siden, at man på en varm sommerdag ved årtusindskiftet fra de åbentstående vinduer i funkisbygningen kunne høre høj rytmisk musik og insisterende, kommanderende ordrer fra det motionscenter, som dengang havde til huse i bygningen. Nu har stilheden indfundet sig på Århus Hovedbanegård. Af og til passerer et turkis Lint-togsæt eller et IC4-tog forbi enten på vej ind eller ud af stationen. Med mellemrum kan man også høre den svage pling-lyd af en rejsende, som tjekker ind eller ud på rejsekortstanderen. Der er ikke mange mennesker på perronen denne formiddag, og kun et yngre par sidder på en bænk ude i den åbne banegrav. Under åben himmel står også en reklamestander med en stor, aflang plakat. Reklamen viser et fotografi af to unge kvinder siddende ved siden af hinanden i et IC3-tog. Kvinden ved vinduet sidder og kikker ud på landskabet, der farer forbi, men med et blik som viser, at hun er på rejse i tankernes verden. Den anden unge kvinde har lukkede øjne og hviler hovedet på hendes skulder. De sidder tæt sammen. Er det to veninder på tur? Et kærestepar? To familiemedlemmer? Beskueren må selv lade sin fantasi råde. Til gengæld er budskabet fra DSB soleklart, hvis man altså forstår tysk: *“Klimafreundlich? Supergeil! Reisen nach Hamburg ab 220 kr.”* lyder budskabet. *“Tag toget og kom klimavenligt til hjertet af Europas storbyer med DSB Udland”*, forklarer den anden tekst på dansk med mindre bogstaver i venstre side af reklamen.

Hvor bæredygtighed og klimaforandringer ved årtusindskiftet var en politisk kampplads for forskellige meninger, var der til gengæld tyve år senere en generel politisk konsensus om, at det var et emne af betydning, og noget som krævede handling. Ikke mindst de yngre generationer bragte budskabet frem om en bæredygtig fremtid for at passe på jorden og klimaet til de kommende generationer. Mange

virksomheder havde fået sig en grøn profil. Også DSB. Overalt på det danske jernbaneanet kunne man i 2022 se en reklamekampagne, der pegede på det bæredygtige i at rejse med toget. *“Du sparer 3 kg CO<sub>2</sub>, når du tager toget frem for bilen fra Roskilde til København. Så tak, fordi du rejser med os.”*, kunne de rejsende læse på den opsatte plakat på banegårdsbygningen i Roskilde, når de ved spor 1 ventede på toget mod Kalundborg. I de københavnske S-tog fik pendlerne en tak med på vejen, hvis de læste den opsatte plakat over døren, inden de steg af toget hvad enten endestationen var Ølstykke, Ishøj, Ordrup eller et helt fjerde sted: *“Når du står her, står du op for klimaet. Vi har kørt på el siden 1934, så når du tager S-toget, er du med på rejsen mod en grønnere fremtid. Tak, fordi du rejser med”*. Og på DSB's webside kunne man læse, at virksomheden i 2019 havde udarbejdet et bæredygtighedsprogram med det, man betegnede som fire ambitiøse miljø- og klimamål: DSB skulle arbejde mod at blive CO<sub>2</sub>-neutrale ved fremover at forsynes med vedvarende energi, energiforbruget skulle reduceres med 50 %, man skulle standse udledningen af partikler fra togenes motorer, og mindst 90 % af virksomhedens affald skulle genanvendes. Alt sammen frem mod 2030.<sup>485)</sup>

En lun sommerformiddag føg ord som bæredygtighed, klima og CO<sub>2</sub> også gennem højtalerne i hallen på Københavns Hovedbanegård. For søndag den 26. juni 2022 var banegården endnu en gang ramme om en jernbanehistorisk begivenhed. De danske jernbaner kunne nemlig fejre 175-års jubilæum, og under banegårdens ikoniske ur stod en mindre gruppe mennesker samlet for at markere begivenheden. Da tonerne fra Københavns Jernbaneorkester klingede ud, besteg den første mand den opstillede talerstol. *“Nede på spor 1 der står Odin. Odin var det første damplokomotiv, der satte kursen fra Københavns Hovedbanegård og afsted mod Roskilde med de fine vogne fra dengang med træsæder, bygget i England, for 4. classesvognenes vedkommende. Der er jo sket meget siden da. Det var jo damplokomotiver. Jeg tror ikke at ordet bæredygtighed fyldte meget dengang. Vi er på vej ind i en anden verden, nu hvor vi i DSB*



kommer til at se en kæmpe omstilling af hele vores produktionsapparat, af alle vores tog. Vi er godt på vej. Vi har helt nye moderne ellokomotiver fra Siemens. Vectron-lokomotiver. Vi har i løbet af de kommende år leverancer af helt nye el-togsæt, Alstom Coradia Stream eller for nu at gøre det lidt enklere IC5, som de nye tog kommer til at hedde”, lød det fra DSB's administrerende direktør siden 2015, Flemming Jensen, under uret i banegårdshallen alt imens der nede på et af sporene holdt et par af DSB's nye serieproducerede ellokomotiver side om side med Danmarks Jernbanemuseums replika af damplokomotivet Odin, så gæsterne både kunne få en tur med fortiden og en rejse ind i fremtiden.<sup>486)</sup> Også Banedanmarks administrerende direktør, Hakon Iversen, der havde været direktør siden 2020, havde fokus på bæredygtighed og klima i forbindelse med markeringen af jubilæet. ”I disse år arbejder vi i Banedanmark hårdt på at digitalisere jernbanen med nye signaler, og vi elektrificerer hele det danske jernbanenet. Moderniseringen af jernbanenet er en forudsætning for, at der kan køre moderne, klimavenlige el-tog, som udleder mindre CO<sub>2</sub>, og som er bedre for både klima og miljø. En jernbane er forudsætningen for en kollektiv, klimavenlig transport, som binder Danmark endnu bedre sammen. Der er med andre ord all mulig grund til at fejre jernbanens fødselsdag”, lød det fra den administrerende direktør.<sup>487)</sup> I lighed med DSB havde Banedanmark i 2019 også lanceret en ny bæredygtighedsstrategi med fokus på reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen, fremme af biodiversitet, minimering af støj- og luftforurening og understøttelse af den grønne omstilling ved at forbedre bæredygtige transportformer.<sup>488)</sup>

Allerede i 1992 havde DSB udgivet den første miljøstrategi for hele DSB-koncernen, *Fart i miljøet*, som satte rammerne for en miljømæssig omstilling af virksomheden. I 1996 blev planen fornyet med miljøstrategien *Mere fart i miljøet*. ”Miljørigtig transport drevet af en miljøbevidst transportkoncern. Det er det, kunderne og samfundet vil have. Og det er det, DSB vil levere”, lød det selvsikkert fra DSB's administrerende direktør, Henrik Hassenkam, ved præsen-



tationen af den opdaterede strategi i 1996. Således kunne DSB pege på at de i den første miljøperiode havde fået ”skovlen under svovlen” forstået på den måde at man siden 1994 udelukkende havde brugt svovlfattigt brændstof til færger, tog, busser og lastbiler, og dermed nået en samlet reduktion af SO<sub>2</sub>-emissionen på 93 %. Samtidig lød det, at DSB ville arbejde for en reduktion af udledningen af CO<sub>2</sub>: ”DSB vil begynde at omstille energiforbruget. Vi vil gerne have, at den energi, vi køber og bruger, belaster miljøet mindst mulig. Det betyder, at vi vil medvirke til at udnytte vedvarende energikilder frem for den energi, som er baseret på afbrænding af fossile brændstoffer. Da vi i 1993 omstillede til miljødieseltog, tog vi det første skridt mod mere miljøvenlige energikilder. Nu går vi videre. Vi vurderer, at det største potentiale ligger i at udnytte vedvarende energi til den elektriske togdrift. Miljøbelastningen fra de elektriske tog er afhængig af udviklingen indenfor den danske el-forsyning. I dag er den danske el-forsyning hovedsageligt kulbaseret. Men DSB ønsker som storforbruger af el at anvende mere vedvarende energi (vind-, sol- og vandkraft), så miljøbelastningen fra driften af S-tog og el-tog i fjerngodstrafikken kan reduceres”.<sup>489)</sup>

Bodelingen ved årsskiftet 1996-97 betød, at Banestyrelsen skulle finde sine egne ben også inden for miljøindsatsen, hvor man dog i det interne arbejde i styrelsen hurtigt nåede frem til at fortsætte den proaktive miljøindsats, som havde kendetegnet DSB fra begyndelsen af 1990'erne. Banestyrelsens opgraderede miljøstrategi, *Miljø på banen*, forelå allerede i efteråret 1997. Heri blev det fastslået, at Banestyrelsen ”skulle være kendt som en offentlig virksomhed der går foran på miljøområdet”. Man ville have fokus på indkøb af miljøvenlig kørestrøm til el-tog fra vedvarende og bæredygtige energikilder, at miljøhensyn blev indarbejdet i de kontrakter man indgik, og at styrelsen mindskede sit energi- og ressourceforbrug.<sup>490)</sup> En af metoderne til at udbygge den miljøbevidste transport var en fortsat elektrificering

ring af jernbanenettet, og i Banestyrelsens oplæg En bedre jernbane – oplæg til en strategi fra foråret 1998 lagde styrelsen også op til en udbygning af elektrificeringen med køreledninger mellem Fredericia og Aalborg samt på strækningen Lunderskov-Esbjerg. *"Jernbanen har gode muligheder i Danmark. Danskerne hører til de mest miljøbevidste i Europa",* lød begrundelsen blandt andet i oplægget.<sup>491</sup> Allerede samme efterår blev den planlagte elektrificering af jernbanen til Århus imidlertid lagt på is efter at den socialdemokratisk ledede regering satte en sparekur ind på de offentlige finanser.<sup>492</sup>

Selvom elektrificeringen af de danske jernbaner havde været overvejet i flere årtier, så var det dog – hvis man ser bort fra S-togene i hovedstadsområdet – først i slutningen af 1970'erne, at arbejdet med elektrificeringen af jernbanenettet tog sin begyndelse. I 1979 blev elektrificeringsloven vedtaget i Folketinget, og i midten af 1980'erne kunne det første ellokomotiv køre ud på den sjællandske kystbane mellem København og Helsingør. Senere udvidedes eldriften til Roskilde og Korsør. I midten af 1990'erne kom der strøm hen over Fyn, og med åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997 kunne man nu køre med eldrevne tog hele vejen fra Padborg til Helsingør.<sup>493</sup> Selvom ambitionerne havde været store ved indgangen til 1980'erne, så blev elektrificeringsprojektet dog mødt med en masse bump på vejen mod en fuld elektrificering af fjerntogsnettet. Regeringens spareplan op til finanslovsforhandlingerne for statens budget for 1999 satte en effektiv stopklods for det videre arbejde. Ved en lukket høring i Folketinget den 24. oktober 2001 fremlagde Trafikministeriet tallene for, hvad den videre elektrificering af jernbanenettet ville koste. Samlet set ville udgifterne løbe op i omkring 9 mia. kr. til faste anlæg som køreledningsmaster, ledninger og nye el-tog. Blandt mange af trafikpolitikerne bredte sig under høringen derfor den opfattelse, at milliarderne kunne bruges bedre andre steder, og trafikminister Jacob Buksti tog derfor den beslutning, at standse elektrificeringen af jernbanenettet.<sup>494</sup>

Dermed så fremtiden dystre ud for et fuldt elektrificeret hovedbanenet. En kronik i *Jyllands-Posten*, forfattet af den konservative transportminister Lars Barfoed og Venstre-statsminister Lars Løkke Rasmussen den 8. december 2008, fik dog elektrificeringen tilbage på den politiske dagsorden. Kronikken var et oplæg til regeringens udspil En grøn transportpolitik, og blandt de mere konkrete forslag var en genoptagelse af elektrificeringen af jernbanerne: *"Den kollektive trafik styrkes yderligere med massive investeringer i genopretning af skinner på jernbanen og elektrificering af jernbanenettet. Det er tid til at skrinlægge den tidligere SR-regerings osende satsning på dieseldrevne tog. Den strategi var en fejltagelse, som har forsinket den klima- og miljørigtige elektrificering af det danske jernbanenet",* lød det drillende fra de to politikere.<sup>495</sup> Der gik dog flere år, før der i februar 2012 for alvor kom skred i de nye planer om elektrificeringen af jernbanenettet. Det skete, da den socialdemokratiske transportminister Henrik Dam Kristensen kunne præsentere en bred politisk aftale mellem S, R, SF, V, DF, LA og K om elektrificering af jernbanen. *"Vi tager nu et afgørende skridt for togdriften i Danmark. Elektrificering af jernbanen er både godt for klimaet, en god forretning for samfundet og vil på lidt længere sigt give en mere stabil togdrift i Danmark. I første omgang handler det om at få elektrificeret strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov ved Kolding, som vil stå færdig i 2015",* lød det fra ministeren. I planerne indgik også elektrificering af jernbanen Køge-Næstved og Fredericia-Århus. Derved var elektrificeringen af jernbanenettet atter kommet på sporet.<sup>496</sup>

I DSB fortsatte man også arbejdet med den grønne omstilling. I 2007 indgik DSB en aftale med Banedanmark og DONG Energy, som sikrede, at den kørestrøm DSB's tog anvendte, kom fra vedvarende energikilder, således at de eldrevne tog kunne køre uden at udlede CO<sub>2</sub>.<sup>497</sup> I foråret 2009 lancerede DSB's ledelse desuden en ny vision for virksomheden, Sporskifte 2010, der blandt andet havde fokus på det bæredygtige i at rejse med toget. Ikke mindst var det vigtigt at gøre kunderne opmærksom på de miljøvenlige



rejser. I aviserne kunne læserne derfor i februar 2009 se annoncer om, at man både ville komme hurtigere frem og spare CO<sub>2</sub>, hvis man rejste med toget i stedet for at tage bilen. Selv DSB's logo fik grønne nuancer, og sloganet "Lige til" blev udskiftet til "Kom med". For, som DSB's designchef Pia Bech Mathiesen udtalte, så havde det nye slogan lige netop den kant, så "det taler til kundernes miljøbevidste side - "kom nu med på den grønne bølge"<sup>498)</sup> Selv et par af de osende, dieseldrevne IC3-tog fik en ny, udvendig grøn folie, og på siden af toget kunne man læse: "Det er ikke et spørgsmål om grøn - men hvor grøn"<sup>499)</sup> Den grønne kampagne var meget grøn, og DSB's administrerende direktør Søren Eriksen havde også travlt med at understrege, at virksomheden ikke var ude i en såkaldt "greenwashing" - altså den tidstypiske tendens hvor nogle virksomheder gjorde deres image grønt for at følge tidsånden og tækkes kunderne uden nødvendigvis at yde nogen større klimaindsats. "Toget og DSB har som udgangspunkt en markant grøn kvalitet. Vi vasker os ikke grønne. Vi er født grønne, og vi er stolte af det", lød det fra direktøren i en miljøavis, der blev trykt i 120.000 eksemplarer og fordelt blandt personale og passagerer. I avisen blev det samtidig slået fast, at DSB arbejdede mod at blive CO<sub>2</sub>-neutrale i 2030.<sup>500)</sup>

I løbet af 2010'erne kom der også en øget bevidsthed om klimavenlige rejser. Da DSB og Deutsche Bahn i slutningen af 2014 nedlagde nattoget mellem København og de europæiske storbyer Prag, Basel og Amsterdam, blev toget sendt afsted med en støttedemonstration på hovedbanegården i København, og i de følgende år arbejdede blandt andet den fælleseuropæiske interesseorganisation Back-on-Track for at få genindført nattogene til og fra Danmark.<sup>501)</sup> Nattogets genindførelse i Danmark kom dog fra uventet kant, da den private, svenske jernbaneoperatør Snälltåget i sommeren 2021 begyndte at sende sine nattog mellem Stockholm og Berlin gennem Danmark, trukket af Hector Rails ellokomotiver.<sup>502)</sup>

Det var også et flagsmykket ellokomotiv, som holdt ved perronen på Københavns Hovedbanegård den 26. oktober

2020. Egentlig var der blot tale om det ordinære regionaltog til Slagelse, men lokomotivet var funkende nyt. Det var det første serieproducerede Vectron-ellokomotiv fra Siemens, som DSB havde spændt for en række af dobbeltdækker-vogne i et ganske almindelig passagertog. Inden afgangen flokkedes en række mennesker derfor ved lokomotivet for at tage det i øjesyn, og blandt andre DSB's administrerende direktør Flemming Jensen og transportminister Benny Engelbrecht tog opstilling foran lokomotivet, så der kunne tages billeder. Det blev nogle ganske usædvanlige billeder. For alle fem mænd var iført et stort mundbind. Ni måneder tidligere var verden blevet lagt ned af den verdensomspændende pandemi Covid-19. Coronaviruset fik hurtigt tag i verdenssamfundet, og det danske samfund lukkede i bogstaveligste forstand ned. De fleste familier sad isoleret for sig selv uden nævneværdig fysisk kontakt med andre. Befolkningen arbejdede hjemmefra, var hjemsendt og holdt sig ellers inden døre. Pendlerne blev hjemme. Men togene kørte stadigvæk i normalt omfang, så ansatte i samfundskritiske funktioner stadig kunne komme til og fra arbejde. Overalt i landet mødtes man af usædvanlige syn, blandt dem der altså bevægede sig udenfor. Således var den travle københavnske S-togsstation Dybbølsbro i månedsvis nærmest mennesketom i myldretiden. På andre tider af døgnet var stationen fuldstændig øde. På Københavns Hovedbanegård havde de få rejsende også særdeles god plads i togene. De konkurrerende fjernbusser, der i årene forinden på store rejsedage havde holdt langs Ingerslevsgade i en lang række næsten hele vejen fra Københavns Hovedbanegård til Dybbølsbro, var også med et trylleslag fuldstændig væk. Passagertallet i togene faldt i foråret 2020 med 75-90 %.<sup>503)</sup> Senere åbnede samfundet langsomt mere og mere op - men med restriktioner. Således var der en overgang krav om pladsbillet selv i regionaltogene for at holde belægningsprocenten nede, så der kunne holdes god afstand i togene, ligesom der indførtes krav om mundbind i den offentlige trafik. Det var således også tilfældet ved indsættelsen af de nye Vectron-lokomotiver i efteråret 2020.



DSB's nye klimavenlige ellokomotiver var serieproducerede og derfor gennemafprøvede, da de kom til Danmark. I november 2021 blev de nye EB-lokomotiver præsenteret for indbyggerne i Næstved, hvor banegården kort forinden var blevet elektrificeret, så man kunne køre med eltog fra Næstved til København (foto: forfatteren).

Det var paradoksalt nok IC4-skandalen og den efterfølgende beslutning om genoptagelse af elektrificeringen af de danske jernbaner, der fik sat gang i udviklingen, som førte frem til anskaffelsen af Vectron-ellokomotiverne, der var en del af *Fremtidens Tog* – programmet for anskaffelsen af nye tog. For DSB var det væsentligt, at fremtidens tog var driftssikre, robuste og gennemafprøvet. Man ville for alt i verden undgå en ny IC4-skandale. Valget af nye ellokomotiver, der skulle afløse de omkring 40-årige diesello-

komotiver af typen ME, faldt derfor på Siemens' Vectron-lokomotiver, som fabrikken allerede havde produceret omkring tusind eksemplarer af. Der var med andre ord tale om et gennemafprøvet produkt.<sup>504</sup> En anden væsentlig del af *Fremtidens Tog*-programmet var anskaffelsen af nye elektriske togsæt, og den 12. april 2021 kunne Transportministeriet og DSB i fællesskab afsløre, at det blev den franske togproducent Alstom, som skulle levere 100 elektriske togsæt til landsdels- og regionaltrafikken. Også i dette tilfælde



Efter flere års pause med internationale nattog kunne transportminister Benny Engelbrecht fløjte afgang på Høje Taastrup Station om aftenen den 27. juni 2021 for Snälltågets første nattog fra Stockholm til Berlin via Danmark (foto: forfatteren).

var der tale om en gennemafprøvet togtype. *“Vi er rigtig glade for, vi nu har en klar og stabil vej i retning af, at jernbanedriften på vores hovedbanelinjer bliver CO<sub>2</sub>-neutralt. Det bliver ren elektrisk drift. Det er det, der er fremtiden og ikke mindst, at vi vælger et tog, som er et standard tog, som har bevist, at det kører i andre lande, og dermed at vi ikke igen skal ud i problemer og justeringer med noget, som skal tilpasses særligt til danske forhold”,* lød det fra transportminister Benny Engelbrecht på det door step-pressemøde, man havde indkaldt til ved præsentationen af de nye tog. *“For vores medarbejdere og for hele DSB så er det en historisk dag. For vores kunder så betyder det, at vi får et nyt, moderne tog, som vil virke fra dag et. Det giver en bedre punktlighed, en bedre regularitet, og ikke mindst så gør vi rigtig meget for klimaet. For DSB, så betyder det, at vi kan tilbyde et produkt til vores kunder, der bliver attraktivt, bidrager til at vi kan få væksten tilbage, få flere kunder ind i toget, flere afgang, kortere rejsetid, alt det som vores kunder efterspørger. Vi har købt et velafprøvet tog, som allerede kører andre steder i dag i Europa. Vi ved, hvor hurtigt det kan køre, hvor hurtigt det kan accelerere. Vi ved, hvad det er for et produkt, vi kan tilbyde vores kunder. Jeg er meget, meget glad i dag, og jeg er helt sikker på, at vores kunder kommer til at kvittere for det, når først vi får togene leveret”,* lød det fra administrerende direktør Flemming Jensen.<sup>505)</sup>

Også på lokalbanerne tegnede fremtiden grøn. Ikke mindst efter at regeringen og Danske Regioner den 10. december 2020 offentliggjorde, at man havde indgået forpligtende klimasamarbejdsaftaler, der blandt andet lagde op til, at fremtidens tog på lokalbanerne skulle være klimavenlige batteritog eller brinttog.<sup>506)</sup> Den 8. april 2022 underskrev Midtjyske Jernbaner, som den første lokalbane, en aftale om køb af syv Siemens Mireo Plus B batteritog hos Siemens Mobility.<sup>507)</sup> Ligeledes var Lokaltog – om end med nogle bump på vejen – i gang med en udbudsproces for at anskaffe 18 nye batteritog til afløsning af 20 dieseltogsæt.<sup>508)</sup> Det var således ikke kun på stationernes plakater, at *“klimatefreundlich”* var blevet *“super geil”*.

## Sammenfatning

Gennem de 25 år som er gået siden den store togkavalgade passerede over skinnerne i Københavnsområdet i 1997 i anledningen af de danske jernbaners 150-års jubilæum, har jernbanerne undergået store og omvæltende forandringer. Nogle var allerede på vej i 1997, mens andre er kommet til i årene der fulgte. Det kan være vanskeligt at sammenfatte denne udvikling og disse forandringer i få ord, men der er ingen tvivl om, at det europæiske samarbejde har haft en endog meget stor indflydelse på den retning, som jernbanernes udvikling har taget i de 25 år fra 1997 til 2022. At det europæiske samarbejde på sigt ville få en så stor indvirkning på jernbanesektoren, lå ikke i kortene ved indgåelsen af Rom-traktaten i 1957. Godt nok havde en række vest- og sydeuropæiske lande i aftaleteksten i forbindelse med Rom-traktaten sporadisk berørt den grænseoverskridende jernbanetrafik, men spørgsmålet om europæisk transportpolitik havde ikke nogen synderlig interesse for fællesskabets medlemmer i de første mange årtier. Det var heller ikke en del af tankerne, da Danmark i 1972 meldte sig ind i EF. Det var først udefra kommende omstændigheder i form af andre internationale initiativer og senere også en afgørelse fra EF-domstolen, som satte skred i udviklingen. Gennem 1970'erne blev der således sat en deregulering i gang først på initiativ af FN og senere også i USA på transportområdet – blandt andet inden for luftfartsindustrien. Denne udvikling nåede også Det europæiske Fællesskab, hvor man for alvor blev opmærksom på problematikken, efter at EF-domstolen den 22. maj 1985 kritiserede Det europæiske Råd for ikke at prioritere transportpolitikken. Denne kritik førte blandt andet til et stærkt øget fokus på den grænseoverskridende jernbanetrafik, liberaliseringen af de europæiske jernbaner, interoperabilitet og nedbrydning af de nationale barrierer inden for det indre marked. Udstedelsen af EF-direktivet 1991/440/EØF i 1991 var en direkte følge af denne løftede pegefinger fra EF-domstolen samt ikke mindst beslutningen i 1986 om dannelsen af et indre marked. Den fri adgang til jernbanenettet og de øvrige dele af transportområdet blev desuden stadfæstet i Maastricht-traktaten i 1992.<sup>509)</sup>



*Et regionaltog undervejs mod Næstved i Grevindeskoven syd for Tureby i juni 2009 (foto: forfatteren).*

Ved de danske jernbaner betød det øgede europæiske fokus, at der skete en form for organisatorisk revolution på jernbaneområdet. Ikke mindst i kraft af opsplitningen af DSB, der blev bevaret som et decimeret men stadig væsentligt nationalt operatørselskab, mens en række af etatens andre arbejdsområder blev frasolgt eller afviklet (DSB Rederi, DSB Busser, DSB Gods og senere også DSB Rejsebureau). Dertil kom ikke mindst dannelsen af Banestyrelsen/Banedanmark, Jernbanetilsynet og Trafikstyrelsen. Dereguleringen, konkurrenceudsættelsen og privatiseringen på jernbaneområdet kom også til at få betydning for de rejsende. Det var ikke længere en selvfølge, at toget der kørte ind ved perronkanten var et rødt eller hvidt DSB-tog. Navnlig i det midt- og vestjyske område blev Arrivas turkise farve velkendt på landets stationer og trinbrætter. Tabet af de midt- og vestjyske strækninger satte tankerne i gang internt i DSB, der gennem årene og navnlig i perioden omkring årtusindskiftet blev kraftigt påvirket af det politiske ønske om mere konkurrence og deregulering. I 2010'erne overtog Arriva yderligere DSB-strækninger, og senere fik også Nordjyske Jernbaner, Lokaltog og Midtjyske Jernbaner del i trafikken i forsøget på at deregulere og sikre lokal forankring.

Konkurrenceudsættelsen betød også, at DSB skulle finde sine egne ben i den nye virkelighed. Det var en vanskelig og tidskrævende proces. Man gik ind på de udenlandske markeder, afgav bud, som man i visse tilfælde også vandt, men det var en ny verden for den statslige organisation. Fokus var på at vinde markedsandele, og det er fremhævet, at det medførte et mindre fokus på andre nationale kerneopgaver i DSB. Eksempelvis manglende fokus på togenes regularitet og den eskalerende IC4-skandale. Øresundstrafikken, der senere viste sig at få ganske alvorlige konsekvenser for DSB's udenlandske eventyr, viste hvor svært det kunne være at navigere i et kommercialiseret marked. DSB var fokuseret på at fastholde sine markeder. Dertil kom, at DSB i kraft af sin tilknytning til den danske stat stadig skulle navigere i et politisk farvand, som ikke altid var lige positivt overfor DSB's eksistens. Det blev samtidig også noget kom-

pliceret, da DSB fik et eksternt kommunikationsbureau til at udarbejde politikerprofiler på de folketingsmedlemmer, som også stod med de politiske beslutningsprocesser i forhold til DSB. Komplexiteten blev ikke mindre af, at visse politikere søgte at pleje egeninteresser, herunder i relation til helt private forhold. Der er ingen tvivl, om at mange aktører skulle balancere på en knivsæg, og at det var en balancegang i en verden præget dels af politiske og dels rent kommercielle interesser.

Udover konkurrencen på selve skinnerne, så blev jernbaneoperatørerne – i første række naturligvis DSB – også påvirket af initiativer i forbindelse med den generelle liberalisering af dele af den kollektive trafik. Ikke mindst i kraft af lempede regelsæt for kørsel med fjernbusser. Navnlig i løbet af 2010'erne fik fjernbusserne medvind på landevejene, hvor antallet af rejsende steg ganske markant, og tilmed øgede de private busselskaber deres samarbejde i form af selskaber som Rødbillet, Flixbus og Kombardo.<sup>510)</sup> I 2018 præsenterede LA's transportminister Ole Birk Olesen tilmed et politisk udspil, der gjorde op med de hidtil bestående regler om, at private busselskaber mindst skulle passere over to trafikselskabsgrænser eller krydse Storebælt, før der kunne indsættes fjernbusser i rutefart i Danmark. I udspillet lagde ministeren op til at sænke og ensrette afstandskravene til minimum 75 kilometer for fjernbuskørsel, hvilket ifølge ministerens opfattelse ville styrke mobiliteten, øge transportudbuddet og understøtte det private initiativ.<sup>511)</sup> Et forslag der også fik støtte fra blandt andet den borgerlige tænketank CEPOS, og som blev vedtaget i Folketinget i 2019.<sup>512)</sup> Der er ingen tvivl om, at DSB mistede markedsandele til det voksende fjernbusmarked navnlig i årene efter 2013. Alene mellem 2015 og 2019 steg det samlede passagerantal for rejsende med fjernbusser fra ca. 1,5 mio. til ca. 2,1 mio. rejsende årligt. Med andre ord havde fjernbusserne opnået en markedsandel i den kollektive transport i den såkaldte øst-vest-trafik på hele 17 %, hvor navnlig ruten mellem København og Århus var attraktiv for de – primært fritidsrejsende – der valgte fjernbusserne.<sup>513)</sup>



*“Toget er kommet i en helt anden konkurrencesituation. Derfor oplever vi tilbagegang”,* forklarede DSB’s underdirektør Aske Wieth-Knudsen i november 2018, da medierne kunne fortælle at *“jyske og fynske kunder flygter fra toget”*.<sup>514)</sup> Det var langt fra første gang, at medierne kunne fortælle historien om, at *“DSB taber terræn til billigbusser”* eller at *“kunderne flygter fra togene over i biler og busser”*.<sup>515)</sup> DSB var i flere år et selskab under pres både på skinnenettet og generelt i den kollektive trafik.

Det håb, man havde på europæisk plan om at styrke jernbanegodstrafikken i begyndelsen af 1990’erne, fik kun ganske begrænset succes i Danmark, navnlig når man ser på den indenlandske godstransport. Selvom Privatbanen Sønderjylland i en kort periode tog handsken op i slutningen af 1990’erne, så mistede den indenlandske godstrafik på jernbane store markedsandele omkring årtusindskiftet. DSB Gods måtte til stadighed rationalisere og effektivisere, for at komme de røde tal på bundlinjen til livs. Adskillige byer og havne mistede tilmed deres skinneforbindelser til omverdenen på godstransportområdet, og i dag kører kun ganske få indenlandske godstog, ligesom antallet af operatører er ganske beskedent. Forsøg på siden hen at styrke den indenlandske godstransport på jernbane har kun haft ganske begrænset succes. Derimod fik transittrafikken gennem landet et løft blandt andet som følge af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Enkelte private operatører, navnlig med udenlandsk kapital i ryggen, er i årenes løb kommet til og driver godstrafik på jernbane under vanskelige kår.

Der er heller ingen tvivl om, at jernbanenettets tilstand var ringe omkring årtusindskiftet, og at man kun til en vis grad var bevidst om jernbanens reelle tilstand. Dette blev for alvor tydeligt i begyndelsen af årtusindet, da jernbanetrafikken i dele af landet i perioder nærmest var brudt sammen og togene under alle omstændigheder stærkt forsinkede. Det blev på sin vis en øjenåbner også for Folketingets partier, som i en periode afsatte betydelige midler både til renovering og istandsættelse af jernbanens infra-

struktur men også til helt nye signalsystemer. Sidstnævnte endog som et pionerprojekt på europæisk plan der dog kom til at give visse udfordringer under implementeringen. Dertil kom, at Folketinget i årenes løb, dog til tider noget slingrende, halvhjertet og med forskelligt politisk fokus og varierende prioriteringer, afsatte midler til en opgradering af jernbanens infrastruktur og anlæg af nye jernbaner. Eksempelvis udbygning til dobbeltspor forskellige steder i landet, nye letbaner og metro, en genoptagelse af elektrificeringen, vedtagelsen af en helt ny Femern Bælt-forbindelse og Storstrømsbro, ny jernbane mellem København og Ringsted samt over Vestfyn for blot at nævne nogle få eksempler. Derimod var der andre baneprojekter, som kom i strid modvind. Det gjaldt for eksempel realiseringen af timemodellen, en ny jernbaneforbindelse over Vejle Fjord og Billundbanen. Spørgsmålet er også om alle de gevinster, som befolkningen var stillet i udsigt ved de enkelte realiserede baneprojekter, så også blev indfriet. En beretning fra Rigsrevisionen frigivet i november 2022 om brugergevinster ved jernbaneinvesteringer i perioden 2009-2020 påviste således, at der i størstedelen af de afsluttede projekter ikke var opnået de brugergevinster, som var blevet stillet i udsigt. Eksempelvis var den forventede frekvens af tog på den nye jernbane København-Ringsted ikke opfyldt, en forkortelse af rejsetiden for visse regionaltog på Nordvestbanen til Kalundborg var ikke opnået efter udbygningen til dobbeltspor, elektrificeringen af strækningen Lunderskov-Esbjerg havde heller ikke forbedret driftsstabiliteten og en opgradering af jernbanen Langå-Struer havde ikke givet den forventede besparelse i rejsetiden på 4-5 minutter.<sup>516)</sup>

Banedanmarks skiftende ledelser havde gennem årene store opgaver at gennemføre. Nogle mere komplicerede end andre. Et par årtier inde i det nye årtusinde så tilstanden på jernbanerne bedre ud end ved årtusindskiftet. Der var kommet nye strækninger og forbindelser, der var sket en modernisering af jernbanenettet, og nye signalsystemer var på vej. Men diskussionen om et nedslidt og umoderne jern-



En fjernbus fra selskabet Kombardo Expressen holder i Ingerslevsgade ved Københavns Hovedbanegård i marts 2021. Kombardo Expressen, der blev lanceret i 2017 i samarbejde mellem Molslinjen og Herning Turist, tilbød billetter ned til 99 kr. for en tur København-Århus (foto: forfatteren).

banenet slutter nok aldrig. Da Transportministeriet i maj 2020 præsenterede publikationen *Serviceeftersyn af jernbanen*, var opsummeringen da også overordentlig dystre læsning: "Jernbanen i Danmark fremstår i dag nedslidt, umoderne og udfordret. Det skyldes først og fremmest, at der i årtier ikke er blevet investeret i en modernisering af infrastrukturen samt et forfejlet indkøb af IC4-dieseltog. Den danske jernbane fremstår derfor i dag som en af de teknologisk mest tilbagestående jernbaner i forhold til sammenlignelige lande. Det gælder for eksempel graden af elektrificering, hastighed på banestrækningerne og signalanlæggenes teknologi og alder. Der er derfor ikke i dag et attraktivt, moderne togtilbud, som kan konkurrere med bilen, der i de senere år er blevet et stadig billigere og – i kraft af udbygningen med motorveje – også hurtigere alternativ. Jernbanen har derfor svært ved at fastholde og tiltrække nye passagerer. Passagertogtrafikken i Danmark har i de senere år oplevet et fald i antallet af personkilometer, hvilket står i kontrast til andre europæiske lande, som har oplevet en fortsat vækst i brugen af toget".<sup>517)</sup>

Den digitale revolution har også medført betydelige forandringer ved de danske jernbaner. Hvor mange af såvel land- som købstadsstationerne endnu i 1990'erne havde et bemandet billetsalg, var situationen ganske forandret et par årtier inde i det nye årtusinde. Selv store stationer som Fredericia, Herning, Næstved og Roskilde havde mistet billetkontoret. Nogle steder var billetsalget blevet afløst af en slags billetkiosk, Kort & Godt, 7-Eleven eller en privatejet kiosk eller café, men de fleste steder stod blot en billetaumat og en rejsekortstander. Den digitale udvikling har i høj grad gjort den personlige betjening og den fysiske togbillet overflødig. Samtidig har den teknologiske udvikling givet såvel myndigheder, operatører som kunder nye muligheder. For de rejsende har betalingsapps på mobiltelefonen, rejsekortet, Landets Puls, DinStation.dk og Rejseplanen.dk gjort såvel rejseplanlægningen som selve togrejsen nemmere. Det er tilmed blevet muligt at arbejde på ens computer via togets internetforbindelse under rejsen. Samtidig har de digitale arbejdsværktøjer på visse områder

gjort arbejdet nemmere for de ansatte. I første omgang naturligvis overgangen fra papirsager til elektronisk databehandling og kommunikation såsom e-mail, internet, ESDH (elektronisk sags- og dokumenthåndtering) og en række faglige datasystemer. Dertil kommer naturligvis de nye signal-systemer CBTC og ERTMS. Til gengæld har den udprægede digitalisering også gjort jernbanesystemet sårbart i forhold til udefrakommende påvirkninger og fjendtlige forsøg på indtrængen i interne systemer. Således lagde et hackerangreb på kioskkæden 7-Eleven også salgstederne på stationerne ned i adskillige dage i sensommeren 2022, så det var umuligt at købe togbilletter eller kioskvareer.<sup>518)</sup> I slutningen af oktober 2022 lammedes store dele af togtrafikken også i flere timer efter et hackerangreb, som førte til en sikkerhedsbrist i en driftskritisk, elektronisk applikation, som DSB-lokomotivførerne anvendte under kørslen.<sup>519)</sup> Teknologien gav mange nye muligheder, men også nye risici.

Også jernbanernes rullende materiel har ændret sig i de årtier, som er gået, selvom man på de danske skinner stadig kan finde enkelte af DSB's gamle MY- og MX-lokomotiver fra 1950-60'erne. Nu i aktion for private operatører. I midten af 1990'erne måtte mange rejsende stadig stige ind i en af de røde kupé- eller storrumsvogne trukket af et dieseldrevet lokomotiv, tage med en af privatbanernes lynette-tog, DSB's MR-togsæt eller et af de nye IC3-togsæt. Sidstnævnte har gennem hele perioden været grundstammen i den danske Intercity-trafik, men ellers er meget forandret. Da man ved årtusindskiftet lancerede planen om de gode tog til alle, og nogle år senere kunne præsentere det kommende italiensk producerede "Ferrari-tog" til danskerne, havde ingen forestillet sig det mareridt – og den skandale – som anskaffelsen af IC4-tognene ville føre med sig, hvilke langvarige konsekvenser som anskaffelsen af IC4-togene medførte for de danske jernbaner og ikke mindst DSB's image. Da man endelig tog den definitive beslutning om at udfase IC4-togene, var den grønne omstilling allerede blevet ført nye veje. Man havde fra politisk side besluttet at genoptage elektrificeringen af dele af det danske jern-



Med mange sporarbejder var det ikke altid lige let for passagererne at nå frem til bestemmelsesstedet. Rejsende mod Fyn og Jylland skifter til et fuldstændig overfyldt Intercitytog efter at have kørt med togbus Ringsted-Korsør i juli 2021 på grund af sporarbejde i Slagelse. På perronen har en togfører travlt med at vejlede de rejsende (foto: forfatteren).

banenet, og planen om *Fremtidens Tog* da også netop udgangspunkt i den grønne omstilling. Dieseldriften var på vej ud hos DSB – og også hos lokalbanerne med planlagte anskaffelser af nye batteritog.

Netop lokalbanerne har også undergået forandringer og ikke mindst været i vælten. Privatbanerne blev ved strukturreformen omdannet til lokalbaner, og kom under fuldstændig regional styring, noget som har bibragt et større lokalt engagement og udnyttelse af stordriftsfordele ved sammenlægning af nærliggende lokalbaner. Ved nogle baner er der tilmed sket store forandringer med geografiske udvidelser af banernes nærområder som ved eksempelvis Nordjyske Jernbaner eller Midtjyske Jernbaner. På den anden side er nødvendigheden af de eksisterende lokalbaner også blevet sat til debat i årenes løb. Skulle Vestbanen køre videre, var det samfundsøkonomisk at udskifte det nedslidte spor på lokalbanen mellem Slagelse og Tølløse og burde man i stedet udskifte lokaltogene på Stevns med hurtigkørende busser. Indtil videre har alle lokalbaner overlevet, og transporterer hver dag tusindvis af pendlere og andre rejsende overalt i landet. Men mon ikke diskussionen om lokalbanernes eksistensberettigelse blusser op igen en gang i fremtiden, navnlig når større og omkostningstunge vedligeholdelsesopgaver venter forude, og hvor man fra lokal side ønsker økonomisk håndsrækning fra statskassen til udførelsen af arbejderne.

H.C. Andersen beskrev engang i omtalen af en jernbanerejse, at det nære glider hurtigt forbi togvinduet, mens det fjerne landskab får en rolig sammenhængende historie. Dette gælder også en tidsmæssig rejse som i denne gennemgang af jernbanernes udvikling, hvor man kan risikere at overse nogle af de mindre hændelser og begivenheder, som glider forbi i historiens rivende strøm. Nogle ting ændrer sig pludseligt og meget synligt. Andet mindre synligt og over længere tid. Nogle beslutninger har ikke som sådan sat sig store spor i historien, men har alligevel haft betydning for banernes ansatte og passagerer. Det gælder eksempelvis anskaffelsen af de radiostyrede MK-rangerlokomotiver, som DSB fik leveret de første to eksemplarer af i oktober 1996 fra Siemens Schienenfahrzeugtechnik GmbH.<sup>520)</sup> En anden hændelse var DSB's beslutning om at afskaffe rygerkupéerne i togene og indføre rygeforbud på stationerne ved årsskiftet 2006-07 – et forbud som Arriva allerede havde indført flere år tidligere i deres tog.<sup>521)</sup> Et tredje eksempel kunne være afviklingen af det ambulante kiosksalg i landsdelstogene i 2014, hvor salgsvogne blev kørt gennem IC3-togene for sidste gang med deres udbud af aviser, blade, slik, drikkevarer, pølser eller sandwiches, eller DSB's fornyede forsøg i foråret 2020 med mobile 7-Eleven-togsalg, hvor der blev udbudt et begrænset udvalg af vand, slik og kaffe i særlige Intercitytog. Et forsøg som senere blev gjort permanent.<sup>522)</sup> Terrortruslen lå også i begyndelsen



I forbindelse med markeringen af EU's jernbaneår 2021 kørte et særligt udstillingstog bestående af forskellige vogne fra europæiske jernbaneoperatører gennem 26 lande, og undervejs kunne europæerne komme ombord i toget og høre om jernbanens fortræffeligheder. I oktober 2021 nåede Connecting Europe Express til Københavns Hovedbanegård, hvor nogle besøgende har taget plads i en schweizisk panoramavogn (foto: forfatteren).



af årtusindet som en latent fare. Det var ikke kun af venlighed, at man som rejsende over togenes højtalere kunne høre opfordringer om at huske sine tasker og kufferter.<sup>523)</sup> Eller som et femte og sidste eksempel forsøgene med indførelsen af et nyt stationskoncept, Stationsstuen, i forsommeren 2020 på Haslev station i et forsøg på at bringe mere liv i nogle af de ellers tomme stationsbygninger.<sup>524)</sup> Netop i Haslev fandt man også en lokal institution i form af "vinke-damen", Elly Christensen, der fra sit køkkenvindue i byhuset tæt ved byens centrale jernbaneoverskæring dagen igennem over adskillige årtier, vinkede til de forbigående tog. Ofte vinkede lokomotivførerne og enkelte af de rejsende retur. Som sådan ændrede de hyppige hilsener dagen igennem over flere årtier ikke jernbanehistorien, men satte kolorit på dagligdagen i det østsjællandske.<sup>525)</sup> Det samme gjaldt de mange gratisaviser som metroXpress, Urban og BT, der i et par årtier blev delt ud på perronerne, og efterfølgende lå og flød i togene og på stationerne. Ofte til irritation, men også som adspredelse på togrejsen.<sup>526)</sup>

På de foregående sider er der givet en introduktion til jernbanernes udvikling i slutningen af 1900-tallet og de første årtier af det nye årtusinde. Det er naturligvis klart, at der i takt med tiden – og ikke mindst når arkiverne åbnes og aktørerne eventuelt nedskriver deres erindringer – vil komme nye lag, nye aspekter og korrektioner til den historie, som er offentlig kendt i dag. Samtidig udspiller historien sig allerede om fremtidens jernbanehistorie. Dengang i midten af 1990'erne havde de færreste nok en fornemmelse af, hvordan fremtiden ville forme sig, og hvad den ville bringe. Noget vidste man, noget var man sikkert ikke bevidst om, og andet havde man ikke en jordisk chance for at vide. Sådan er det også i dag. Hvordan vil jernbanerne udvikle sig i de kommende år? Noget ved vi, noget overser vi og noget kan vi ikke vide med sikkerhed. Men spørgsmålene er mange. Hvilken betydning vil Femern Bælt-forbindelsen få for jernbanernes udvikling? Får vi en Kattegat-forbindelse og vil den være med eller uden jernbanespor? Eksisterer DSB og i hvilken form? Hvordan vil godstrafik-

ken udvikle sig? Vil vi stadig kæmpe med istandsættelse af jernbanen, og hvilken betydning vil de nye signalsystemer få? Kører S-togene i København fuldautomatiseret? Hvordan forløber DSB's fraflytning af de store værksteder i Århus og København til Brabrand og Næstved? Og hvilke nye operatører vil komme på banen? Eksisterer alle lokalbanerne, og i hvilken form? Kun fremtiden vil kunne give svar på disse og mange andre spørgsmål, så der om 25 år kan gøres en ny status over jernbanernes udvikling i Danmark. Fremtiden er allerede på skinner.

#### Kilder

Rigsarkivet, DSB og Banestyrelsens arkiver (se noter).  
Diverse foldere, rapporter mv. (se noter).  
Diverse aviser mv. (se noter).  
Tidsskrifterne *Jernbanen* og *Togfløjten*.

#### Litteratur

Abild, Lars, *En busbillet til 500 mio. kr.* – Combus, Mellempgaard 2001.  
Bager, Rune, *Byen & Banen – fortællinger om byggeriet af Odense Letbane*, Odense Letbane 2022.  
Birch, Jens & Ole Gold, *DSB rutebiler – fra Statsbanerne til Combus*, J-bog 2017.  
Borbjerg, Peter & Thorsten Asbjørn Lauritzen, *Broen & Folket. Forbindelsen der forandrede Danmark og danskerne*, Turbine 2013.  
Christensen, Lars Bjarke, *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke Historiens Dom*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2011.  
Christensen, Lars Bjarke, *Povl Hjelt og DSB – En rejse i tiden*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2014.  
Christensen, Lars Bjarke, *Rundrejsebureauet – ferierejser med tog og historien om DSB's rejsebureau*, *Tog i tiden*, 2012, s. 53-61.  
Christensen, Peter, 1984: *Elektriske lokomotiver litra EA, Jernbanehistorisk årbog '09*, bane bøger 2009.  
Duus, Mogens, *"Perle", Toget til Paradis og Sibirien, Jernbanen mellem Haderslev og Vojens*, bane bøger 2005.  
Duus, Mogens, *Kampen om Himmerlandsbanerne. Hobro-Løgstør, Viborg-Aalestrup*, bane bøger 2013.  
*Faste forbindelser over Øresund*, Redegørelse i fortsætte af Øresundsdvalgenes betænkning af 1962, afgivet oktober 1967 af den i 1964 nedsatte fælles dansk-svenske arbejdsgruppe, nr. 463, 1967.  
Guihéry, Laurent & Florent Laroche, *European Rail Traffic Management System (ERTMS): Supporting competition on the European rail network?*, i: *Research in Transportation, Business and Management* 2013.

Lokaltogs dieseltogsæt passerer det gamle vogterhus ved Flynderupgård på Lille Nord, banen mellem Helsingør og Hillerød, i juledagene 2015. I 2022 var Lokaltog i fuld gang med anskaffelsen af nye, klimavenlige batteritog til lokalbanerne (foto: forfatteren).

Hansen, Flemming, *Politik til tiden - forhenværende transport og energiminister Flemming Hansens liv som politiker og erhvervsmand fortalt til Jette Hvidtfelt*, Forlaget Sohn 2005.

Knudsen, Benny, *IC3 - Det sidste danske togdesign*, bane bøger 2016.

Kristiansen, Jørgen, *Modernisering af Banenettet i Vestdanmark*, Teknologi, Miljø og Samfund, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet 2010.

Larsen, Morten Flindt & John Poulsen, *S-banen 1934-2009*, bane bøger 2009.

Madsen, Søren & Pierre Mens, *Øresundsbron*, Bäcklunds Boktrykkeri AB 2000.

Marfeldt, Birgitte, *Omveje til nutiden - historien bag DSB*, Schultz Forlag 2005.

Moshøj, Claus Rehfeldt, *Aarhus Letbane*, Aarhus Letbane I/S 2017.

*Motorveje med broer over Storebælt og Øresund*, Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S og Kampmann, Kierulff & Saxild A/S 1936.

Nielsen, Benny Mølgaard, *Signaler og sikkerhedssystemer*, bane bøger 2015.

Oestreich, Mathias, *Vectron - Moderne Siemens-Lokomotiven für Europa*, EK-Verlag 2021.

Olesen, Mogens Nørgaard, *Kongen. Fra Østersøfærge til skrotskandale*, Forlaget Nautilus 2007.

Olesen, Thomas Nørgaard, *I kølvandet af 1997*, Lamberths Forlag 1998.

Olesen, Thomas Nørgaard, *I kølvandet af 1998*, Forlaget Nautilus 2000.

Petersen, Jens Åge S. & Andreas Skov, *Godt på vej. Kollektiv trafik på Fyn i 100 år*, FynBus 2011.

Plum, Ole-Christian Munk & Lars Viinholt-Nielsen, *Gribskovbanen*, Dansk Jernbane-Klub 2009.

Plum, Ole-Christian Munk, *Fra Vestbanen til Arriva - en lokalbane gennem 100 år*, Dansk Jernbane-Klub 2003.

Plum, Ole-Christian Munk, *Nærumbanen 1900-2000*, Dansk Jernbane-Klub 2000.

Plum, Ole-Christian Munk, *Østbanen 1879-2004*, Dansk Jernbane-Klub 2004.

Poulsen, John, *Nordbanen - København-Hillerød-Helsingør*, bane bøger 2020.

*På sporet af - årbog om danske jernbaner*, Dansk Jernbane-Klub 2013-2022.

*På sporet af - årbog om danske jernbaner*, Holsund 1989-2012.

*På sporet af 90'erne - Tiårskavalkade om danske jernbaner*, Holsund 2003.

Serder, Lennart, *Øresundstågen från idé till succé. Øresundstågtrafikken 10 år den 1. juli 2010*, Serder & Serder Communications AB 2010.

Sjørølev, Helle, *Letbanen - binder Østjylland sammen*, Aarhus Letbane I/S 2017.

Støvring-Nielsen, Allan, *Privatbanen Sønderjylland - en pioner i privat godstransport*, *Jernbanen* 1/2001.

Tjørnehøj, Thomas, *Odderbanen 1984-2009, Fra HHJ til Midtjyske Jernbaner*, Holsund 2009.

Zerlang, Martin, *Danmark set fra en togkupé*, Gads Forlag 2023.

Øresundsforbindelsen, *Betænkning om en fast forbindelse over Øresund afgivet november 1962 af de af Sveriges og Danmarks regeringer 1954 nedsatte udvalg*, nr. 314, 1962.

Øresundsforbindelser, *Betænkning afgivet af det danske og det svenske udvalg af 1975 om Øresundsforbindelserne*, juni 1976.

## Noter

1. Christensen 2011, Christensen 2012.
2. DSB, årsberetning, 1991.
3. Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner.
4. DSB Bladet, 8/1991.
5. DSB, årsberetning, 1991.
6. *DSB Bladet*, 7/1991, *DSB Bladet*, 8/1991.
7. DSB, årsberetning, 1993.
8. *DSB Bladet*, 9/1990, DSB, årsberetning, 1994, 1995.
9. *Ud & Se*, maj 1997, Borbjerg et. al 2013.
10. *Jyllands-Posten*, 24/3 1997, *TV2øst*, 1/6 2022, *Ugens Gallup*, 6/1997.
11. Borbjerg et. al 2013.
12. *På sporet af 1997*, Borbjerg et. al 2013.
13. *Jernbanen*, 4/1997.
14. *På sporet af 90'erne* 2003.
15. Danmarks Statistiks statistikbank ([www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)).
16. *DR, Operation Hvidvask og Profilen*, 20/5 1998.
17. Johansen 1997, s. 205f.
18. *DSB Bladet*, 9/1990.
19. *Ritzaus Bureau*, 9/3 1994, *Berlingske Tidende* 16/3, 23/4 1994, 10/3 1995, *Politiken* 17/3, 8/4 1994, 27/6, 15/7 1995, *Horsens Folkeblad*, 4/6 2008, *BT*, 11/8 2013, *DSB*, årsberetning, 1994.
20. Lov nr. 231, 4/4 1995 (*Lov om DSB Rederi A/S*).
21. Lov nr. 1231, 27/12 1996 (*Lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S*).
22. Olesen 1997, 2000.
23. Olesen 2000.
24. Olesen 2007.
25. Olesen 2007.
26. *DR, Operation Hvidvask og Profilen*, 20/5 1998, *Jernbanen*, 2/1998.
27. Olesen 2007.
28. Noter til afsnittet 2000 - Omstigning mod konkurs: Abild 2001, Birch et. al 2017, *Beretning til Statsrevisorerne om Combust a/s, 1995-2001*, Rigsrevisionen april 2002, RB D201/02, *Advokatundersøgelse om statens varetagelse af ejerskabet til Combust A/S af Advokat Poul Heidmann*, august 2001, *Beretning om granskning af Combust A/S af Advokatfirmaet Jonas Bruun*, april 2001.
29. "Tinglev t/r med Boye, Jørgen og Aage", Grimstrup Film 1992 (*Jernbanekilder.dk*).
30. *Jernbanen*, 1/1997.
31. *Berlingske Tidende* 26/9 1992.
32. *Berlingske Tidende* 3/9, 4/9 1993.
33. *Trafikministeriet DSB Rammeaftale 1995-98*, 21/11 1994.
34. *Ritzaus Bureau*, 4/3 1995.
35. *Ritzaus Bureau*, 16/12 1995.



36. *Ingeniøren*, 22/12 1995.
37. *Berlingske Tidende*, 9/2 1996.
38. *Ritzaus Bureau*, 30/7 1996.
39. *Berlingske Tidende*, 4/9 1996.
40. *Jyllands-Posten* 12/9, 13/9 1996.
41. *Politiken*, 24/9 1996.
42. *Politiken* 1/3 1997, *Jyllands-Posten* 4/3 1997.
43. *Ritzaus Bureau* 8/9 1996, *Politiken* 8/9, 9/9 1996, *Aktuelt*, 7/3 1997.
44. *Ritzaus Bureau*, 9/9 1996.
45. *Aktuelt*, 10/9 1996, *Ritzaus Bureau*, 10/9 1996.
46. Trafikministeriet, Aftale vedrørende DSB mellem Regeringen, V og K, 24/10 1996.
47. *På sporet af 1997*, s. 2.
48. *Jyllands-Posten*, 15/2 1997.
49. *På sporet af 1997*, 2ff.; <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/1998/289>, hentet 8/7 2022.
50. *Jyllands-Posten*, 2/6 1999.
51. Rigsarkivet, Banestyrelsen, Direktionen, Mødereferater, D-møde, 15/10 1997, Støvring-Nielsen 2001, *Ingeniøren*, 13/3 1998.
52. *Aktuelt*, 8/3 1997.
53. *Politiken*, 28/6 1997.
54. *Jyllands-Posten*, 20/10 1997, *Beretning til statsrevisorerne om DSB's afvikling af egen godsvirksomhed* - Rigsrevisionen, nov. 2001.
55. Oestreich 2021.
56. *Berlingske Tidende*, 20/11 1998, *Jyllands-Posten*, 27/4 1998, *Ritzaus Bureau* 19/11 1998, *Beretning til statsrevisorerne om DSB's afvikling af egen godsvirksomhed* - Rigsrevisionen, nov. 2001.
57. *Fredericia Dagblad* 21/12 2000.
58. Trafikministeriet, Aftale vedrørende DSB mellem Regeringen, V og K 24/10 1996.
59. *Aktuelt* 10/9 1996, *Ritzaus Bureau* 10/9 1996.
60. Rigsarkivet, DSB, Direktionssekretariatet, Referater, 1996-09-12, Bestyrelsesmøde, 12/9 1996 - Notat om muligheder for mere fundamentale ændringer i DSB banes produktion og metoder, 28/8 1996.
61. Rigsarkivet, DSB, Direktionssekretariatet, Referater, 1996-09-12, Bestyrelsesmøde, 12/9 1996 - Oversigt over hvidbogen: A STRATEGY FOR REVITALISING THE COMMUNITY RAILWAYS, 30-08-1996.
62. Rigsarkivet, DSB, Direktionssekretariatet, Referater 1996-09-12, Bestyrelsesmøde 12/9 1996 - Notat om møde med trafikministeren, 9/9 1996.
63. Trafikministeriet, Aftale vedrørende DSB mellem Regeringen, V og K, 24/10 1996.
64. *På sporet af 1997*, Rigsarkivet, DSB, Direktionssekretariatet, Referater, 1997-01-07/1997-01-21, Direktionsmøde, 7/1 1997, *Berlingske Tidende*, 5/11 2005.
65. Rigsarkivet, Banestyrelsen, Direktionen, Mødereferater, D-møde, 24/9 1997. Andre eksempler i: Rigsarkivet, Banestyrelsen, Direktionen, Mødereferater, D-møde, 15/10 1997.
66. Rigsarkivet, Banestyrelsen, Direktionen, Mødereferater, D-møde, 1/10 1997.
67. Rigsarkivet, DSB, Direktionssekretariatet, Referater, 1996-09-12, Bestyrelsesmøde, 12/9 1996 - Kommentarer fra DSB's bestyrelse til hvidbogen: A STRATEGY FOR REVITALISING THE COMMUNITY RAILWAYS.
68. Rigsarkivet, DSB, Direktionssekretariatet, Referater, 1996-09-12, Bestyrelsesmøde, 12/9 1996 - Kommentarer fra DSB's bestyrelse til hvidbogen: A STRATEGY FOR REVITALISING THE COMMUNITY RAILWAYS.
69. Rigsarkivet, Banestyrelsen, Direktionen, Mødereferater, D-møde, 1/10 1997 - Skitse til jernbaneplan, 19/8 1997.
70. Trafikministeriet, Baneplanudvalget, Modernisering af jernbanens hovednet, april 1997.
71. Marfelt 2005, s. 62ff., Banestyrelsen, *Bedre baner, København-Ringsted* - debatoplæg til idefasen fra 12. januar til 9. marts 1998, Banestyrelsen, *Udbygningsforslaget valgt - København-Ringsted banen*, marts 1999 (folder).
72. DSB, pressemeddelelse, *DSB sender Harry og co. på pension*, 22/11 2011 ([www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)).
73. Hansen 2008, s. 173.
74. *Jernbanen*, 5/1998.
75. Larsen & Poulsen 2009, s. 340 ff.
76. *Jernbanen*, 6/1998.
77. *Jernbanen*, 3/1998.
78. DSB, *Gode Tog til Alle - DSB's plan til hele Danmark* (folder 1998); *Gode Tog til Alle* - planens elementer og visionen bag af Jakob Preisler, DSB Trafikplanlægning (oplæg ved trafikdage 1999, [www.trafikdage.dk](http://www.trafikdage.dk)).
79. *Gode Tog til Alle* - planens elementer og visionen bag, af Jakob Preisler, *DSB Trafikplanlægning* (oplæg ved trafikdage 1999, [www.trafikdage.dk](http://www.trafikdage.dk)).
80. *Jernbanen*, 3/1998, *Aktuelt*, 17/4 1998.
81. DJM, *Gode Tog til Alle* - Scrapbog, indsamlet forår 1998, *DSB Trafikplanlægning*, april 1999, *Berlingske Tidende*, 30/1, 19/4 1998, *BT*, 30/1 1998, *Fyns Stiftstidende*, 30/1 1998, *Århus Stiftstidende*, 31/1 1998, *Børsen*, 2/2 1998, *Politiken*, 2/2 1998, *Jyllands-Posten*, 19/4 1998.
82. *Berlingske Tidende*, 30/1 1998, *Jyllands-Posten*, 30/1 1998, *Politiken*, 30/1 1998.
83. *DR P1 Radioavisen*, 29/1 1998.
84. *Jernbanen*, 6/1998.
85. Kristiansen 2010, *Jernbanen*, 1/1999, *Århus Stiftstidende*, 14/8 2018.
86. *På sporet af 1999*.
87. *Jernbanen*, 3/2001.
88. *Jernbanen*, 6/2000.
89. *Jernbanen*, 6/2003.
90. Portræt af Henrik Hassenkam malet af Niels Winkel (DJM). Daværende kontorchef i DSB Eilert Løvborg har oplyst, at Hassenkam foretrak et portræt med en neutral baggrund, men at kunstneren ønskede at få en



- fortælling ind i billedet. Nogle DSB-medarbejdere sendte derfor forskellige forslag med DSB-relaterede rekvisitter mv. som inspiration. Hassenkam har således ikke selv bedt om at blive portrætteret med et IC4-tog.
91. DJM, Grimstrup Film, *Farvel DSB & Goddag Arriva 2003* (jernbanekilder.dk), Hansen 2008, s. 61 ff.
  92. *Erhvervsbladet*, 7/1 2002, *Berlingske Tidende*, 6/2 2005.
  93. Marfelt 2005, s. 111. En anden variant af Bukstis involvering findes i *Ekstra Bladet*, 12/3 2003.
  94. Trafikministeriet, Pressemeddelelse, *Politisk aftale om lovforslag om jernbanevirksomhed*, 21/11 1997.
  95. *Berlingske Tidende*, 21/11 1997, *Politiken*, 21/11 1997.
  96. *Erhvervsbladet*, 18/5 1999.
  97. *Jyllands-Posten*, 10/6 1999.
  98. *Jyllands-Posten*, 11/12 1999.
  99. Trafikministeriet, *Kontrakt mellem DSB og Trafikministeriet om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service 2000-2004*, 20/12 1999, *Lov om jernbanevirksomhed m.v.* (Lov nr. 289, 18/5 1998).
  100. *Jyllands-Posten*, 13/12 2000.
  101. Trafikministeriet, pressemeddelelse, 14/12 2000.
  102. *Ringkøbing Amts Dagblad*, 14/12, 20/12 2000, 23/1, 15/5 2001.
  103. Rigsrevisionen, *Beretning til statsrevisorerne om Trafikministeriets valg af operatør på jernbanestrækninger i Midt- og Vestjylland*, april 2002.
  104. Rigsrevisionen, *Beretning til statsrevisorerne om Trafikministeriets valg af operatør på jernbanestrækninger i Midt- og Vestjylland*, april 2002.
  105. Hansen 2008, s. 61 ff., *Weekendavisen*, 25/1 2002.
  106. *Jyllands-Posten*, 29/12 2001, *Berlingske Tidende*, 30/12 2001.
  107. *Jyllands-Posten*, 4/1 2002, *DSB i dag*, 8/1 2002.
  108. *DSB i dag*, 8/1 2002.
  109. Hansen 2008, s. 83, Marfelt 2005, s. 110 f., *Berlingske Tidende*, 7/1, 8/1 2002, *Horsens Folkeblad*, 7/1 2002, *Kristeligt Dagblad*, 8/1 2002, *Politiken*, 8/1 2002.
  110. *Børsens Nyhedsmagasin*, 21/1 2002, *Berlingske Tidende*, 13/1 2002.
  111. *Erhvervsbladet*, 7/1 2002, *Børsens Nyhedsmagasin*, 14/1 2002.
  112. *DSB i dag*, 22/1 2002, *Ritzaus Bureau*, 12/6 2002.
  113. *Jyllands-Posten*, 18/5 2002.
  114. *Ritzaus Bureau*, 22/12 2002.
  115. *Kristeligt Dagblad*, 6/1 2003.
  116. *Jyllands-Posten*, 7/1 2003.
  117. *Jyllands-Posten*, 13/1 2003.
  118. *Jyske Vestkysten*, 21/1 2003.
  119. *Jyske Vestkysten*, 27/1 2003.
  120. *Jyske Vestkysten*, 27/1 2003, *Jyllands-Posten*, 28/1 2003, *Jyske Vestkysten*, 4/2 2003.
  121. *Ritzaus Bureau*, 27/1 2003.
  122. *Jyllands-Posten*, 30/1 2003.
  123. *Berlingske Tidende*, 8/2 2003, *Jyllands-Posten*, 12/2 2003, *Ringkøbing Amts Dagblad*, 12/2 2003.
  124. Trafikministeriet, Pressemeddelelse, 8/6 2004, *DSB i dag*, 15/6 2004.
  125. *Jyske Vestkysten*, 30/1 2003, *Dagbladet Holstebro Struer*, 31/1 2003, *Jyske Vestkysten*, 31/1 2003.
  126. *Jyske Vestkysten*, 6/2 2003, *Ritzaus Bureau*, 6/2 2003, *TV2 Nyhederne*, 6/2 2003.
  127. *Berlingske Tidende*, 7/2 2003, *metroXpress*, 7/2 2003, *Politiken*, 7/2 2006.
  128. *Jyllands-Posten*, 7/2 2003.
  129. *Berlingske Tidende*, 8/2 2003, *Jyllands-Posten*, 8/2 2003.
  130. *Berlingske Tidendes Nyhedsmagasin*, 17/2 2003.
  131. *Jyllands-Posten*, 21/2 2003.
  132. *Jyllands-Posten*, 22/2 2003.
  133. Trafikministeriet, *Principaftale vedr. togtrafikken i Midt- og Vestjylland*, 7/3 2003, *Ritzaus Bureau*, 7/3 2003.
  134. *Berlingske Tidende*, 23/4 2003, *Jyske Vestkysten*, 23/4 2003, *Århus Stiftstidende*, 26/4 2003, *Jernbane Tidende*, 8/5 2009.
  135. *Jyllands-Posten*, 13/6 2003, *TV2 Nyhederne*, 19/1 2004, *Berlingske Tidende*, 6/11 2005, 27/10 2010.
  136. *DSB i dag*, 25/7 2006, *DSB*, pressemeddelelse, 26/6 2009, *Viborg Stifts Folkeblad*, 13/8 2009.
  137. *Jernbanen*, 1/2008.
  138. *Jernbanen*, 2/2009.
  139. *Jernbanen*, 3/2010. I 2022 solgte Deutsche Bahn den danske del af Arriva til investeringsfonden Mutares: <https://news.arriva.co.uk/news/arriva-group-reaches-agreement-for-mutares-to-purchase-its-businesses-in-denmark-and-serbia-and-its-bus-business-in-poland>, hentet 27/09-2022.
  140. *Jernbanen*, 3/2015.
  141. *Den offentlige*, 20/6 2017, *Politiken* 27/6 2017, *Jernbanen*, 2/2018.
  142. *Information*, 6/12 2018, *Jernbanen*, 1/2019.
  143. Transportministeriet, pressemeddelelse, 6/12 2018, Transportministeriet, journalsag 2018-980.
  144. *Politiken*, 28/8 2002, *Jernbanen*, 5/2002, *Jyllands-Posten* 8/1 2003, *DSB i dag* 3/9 2002, 14/1, 11/2, 25/11 2003, 30/10 2007.
  145. *Politiken*, 18/4 2004.
  146. *Politiken*, 13/2 2001, *Jyllands-Posten*, 30/12 2002.
  147. Trafikministeriet, Aktstykke 181, 200, *Berlingske Tidende*, 30/3 2004.
  148. *Jyllands-Posten*, 9/1, 4/4 2002.
  149. *DSB i dag* 29/1 2002, 8/10 2002, *Jyllands-Posten* 24/12 2002. DSB vandt i 2005 derimod et udbud om renovering af togsæt til Gjøvikbanen, *DSB i dag* 4/10 2005.
  150. *DSB i dag* 6/1 2004.
  151. *DSB i dag* 23/3 2004, *Jyllands-Posten* 19/3 2004, *DSB i dag* 20/4, 11/5, 13/7, 17/8 2004, 9/8, 6/12 2005, *Jyllands-Posten*, 17/1 2005, *Berlingske*

- Tidende*, 5/12 2005, Folketinget, Trafikudvalget 2008-09, TRU alm. del. Spørgsmål 752.
152. *DSB i dag*, 11/5, 2/11 2004, 10/5 2005.
153. *DSB i dag*, 16/11 2004, Folketinget, Trafikudvalget 2008-09, TRU alm. del. Spørgsmål 752.
154. *Berlingske Tidende*, 19/11 2004, *Politiken*, 19/11 2004, *DSB i dag*, 23/11 2004, *Jyllands-Posten*, 23/11 2004.
155. *DSB i dag*, 24/9 2002.
156. *Berlingske Tidende*, 19/4 2006, 10/1 2007, *Jyllands-Posten*, 24/5 2006, *DSB i dag*, 30/5 2006.
157. *DSB i dag*, 7/2 2006.
158. *DSB i dag*, 20/6 2006, *Berlingske Tidende* 10/1, 13/4, 8/5 2007.
159. Forf. egne oplevelser, *DSB i dag*, 5/9 2006, *Jyllands-Posten*, 5/9 2006.
160. *Jyllands-Posten*, 11/9 2006, *DSB i dag*, 12/9, 19/9 2006.
161. *DSB i dag*, 27/3 2007.
162. *DSB i dag*, 20/2 2007.
163. *DSB i dag*, 3/7 2007.
164. *TV2 Finans*, 27/6 2007, *DSB i dag*, 3/7 2007.
165. *Berlingske Tidende*, 28/6 2007.
166. *Berlingske Tidende*, 27/10 2007.
167. *Berlingske Tidende*, 8/1 2008, *Erhvervsbladet*, 8/1 2008, *Jyllands-Posten*, 12/1 2008, *DSB i dag*, 15/1 2008.
168. *DSB i dag*, 7/2 2006.
169. *Jyllands-Posten*, 28/10 2008, *Jernbanen*, 2/2010.
170. *DSB i dag*, 9/3, 13/4 2010. DSB solgte 1/1 2019 sin ejerandel i VIAS GmbH til det familieejede firma RATH (Jernbanen 1/2020).
171. Folketinget, Trafikudvalget 2008-09, TRU alm. del. Spørgsmål 752.
172. *DSB i dag*, 6/1, 13/1 2009.
173. *BT*, 12/1, 13/1 2009, *Berlingske*, 13/1 2009, *DSB i dag*, 13/1 2009, *Frederikssund Avis*, 13/1 2009, *Urban*, 13/1 2009, *Ugebladet Weekend*, 15/1 2009.
174. *Berlingske Tidende*, 20/2 2009, *BT*, 20/2 2009, *Helsingør Dagblad*, 21/2 2009, *Jernbane Tidende*, 9/5 2009.
175. *DR* 29/7, 22/9 2009, *Berlingske Tidende* 24/8, 12/11 2009, 28/8 2019, *metroXpress*, 28/9 2009, *Helsingør Dagblad*, 28/10 2009, 9/1 2019.
176. *Berlingske Tidende*, 12/1 2010.
177. Rigsrevisionen, *Beretning til Statsrevisorerne om Kystbanen*, september 2011.
178. *Helsingør Dagblad*, 26/1 2010.
179. *DR*, 1/12 2009, *Ritzaus Bureau*, 1/12 2009.
180. Rigsrevisionen, *Beretning til Statsrevisorerne om Kystbanen*, september 2011.
181. *Journalisten*, 2/12 2009, DSB, pressemeddelelse, 2/12 2009, *Helsingør Dagblad*, 3/12 2009, *DSB i dag*, 8/12 2009.
182. *DR*, 1/3 2011.
183. *Berlingske Tidende*, 17/3 2011, *DSB i dag*, 21/3 2011.
184. DSB, pressemeddelelse, 6/6 2011.
185. *Berlingske Tidende*, 18/3 2011, *DR*, 18/3 2011.
186. *DSB i dag*, 12/4, 19/4 2011, *Helsingør Dagblad*, 14/4 2011, *Politiken*, 14/4 2011, *Berlingske Tidende*, 15/4, 16/4 2011, *Jyllands-Posten*, 15/4 2011, *Information*, 16/4 2011.
187. *DSB i dag*, 21/3 2011.
188. *DSB i dag*, 29/3 2011.
189. *Ingeniøren*, 24/3 2011.
190. *Berlingske Tidende*, 31/3 2011.
191. *Politiken*, 4/4, 7/4 2011, *Økonomisk Ugebrev*, 4/4 2011, *Radioavisen*, 6/4 2011, *Helsingør Dagblad*, 7/4 2011, *Berlingske Tidende*, 8/4 2011, *Jyllands-Posten*, 9/4 2011, *Transporttidende*, 24/4 2012.
192. *Politiken*, 28/4 2011, *DSB i dag*, 3/5 2011.
193. *Politiken*, 17/4 2011, *Ingeniøren*, 19/4 2011, *Berlingske Tidende*, 6/5 2011.
194. *Berlingske Tidende*, 13/4 2011, *Politiken*, 13/4 2011.
195. *Berlingske Tidende*, 14/4 2011, *Jyllands-Posten*, 23/4 2011, *Ingeniøren*, 3/8 2011, *Politiken*, 4/8 2011.
196. *Berlingske Tidende*, 17/5 2011.
197. *Berlingske Tidende*, 18/6 2011.
198. *Berlingske Tidende*, 25/5 2011.
199. *DSB i dag*, 21/6 2011.
200. *Ingeniøren*, 28/6 2011, *DSB i dag*, 30/6 2011.
201. *Dagbladet Køge*, 29/6 2011, *Jyllands-Posten*, 29/6 2011.
202. DSB, Bruun & Hjejle, *Redegørelse om advokatundersøgelse af visse forhold vedrørende DSBFirst*, 29/3 2012.
203. *DSB i dag*, 9/8, 19/8, 6/10 2011, *Berlingske Tidende*, 12/8, 14/8, 15/8 2011, *Ingeniøren*, 12/8 2011.
204. *Ekstra Bladet*, 24/10 2011, *DSB i dag*, 25/10 2011.
205. *DSB i dag*, 13/12 2011, 12/5 2012.
206. Rigsarkivet, Lars Bjarke Christensens privatarkiv, Lydoptagelse, Samtale med Hans Munck 2013.
207. *Jydske Vestkysten*, 8/6 2005, *Ritzaus Bureau*, 9/6 2005.
208. Banedanmark, *Hændelsesrapport for hastighedsnedsættelse imellem København og Århus d. 18., 19. og 30. august 2005, På sporet af 2005, Ritzaus Bureau*, 17/6, 11/7 2005, *metroXpress*, 24/6 2005, *Jyllands-Posten*, 26/7, 22/8, 26/8, 10/11 2005, *Fyens Stiftstidende*, 20/8 2005, *DSB i dag*, 23/8 2005, *Nordjyske Stiftstidende*, 23/8 2005, *Kristeligt Dagblad*, 23/8 2005, *BT*, 24/8 2005, *Politiken*, 3/9 2005, *Berlingske Tidende*, 28/5 2006.
209. Hansen 2008, s. 77.
210. *På sporet af 2003*, Hansen 2008, s. 77, <https://www.trafikministeriet.dk/nyheder/2003/jens-andersen-udnaevnt-til-direktoer-for-den-nyoprettede-trafikstyrelse-for-jernbane-og-faerger>, hentet 26/8 2022.
211. Hansen 2008, s. 80, *TV2 Nyhederne*, 24/8 2005, *Berlingske Tidende*, 1/9 2005, 1/5 2006, *Fyens Stiftstidende*, 26/2 2022, *Børsen*, 30/6 2006, <https://www.trafikministeriet.dk/nyheder/2003/ny-direktoer-for-banestyrelsen>, hentet 26/8 2022.

212. Hansen 2005, s. 83.
213. *Jyllands-Posten*, 28/8 2005.
214. Hansen, 2008, s. 78.
215. DSB, *DSB bane infrastrukturplan 1997-2006*, september 1996.
216. *Ritzaus Bureau*, 17/6 2005.
217. Rigsrevisionen, *Beretning til statsrevisorerne om Banestyrelsen*, juni 2002 (RB B303/02), *Information*, 27/11 1999.
218. *Information*, 27/11 1999.
219. Banestyrelsen, *Plan for jernbanenet 2000-2004*.
220. *Jyllands-Posten*, 28/8 2005.
221. Marfelt 2005, s. 112 f.
222. <https://www.trm.dk/media/kggbwm2c/aftale-vedroerende-dsbd.pdf>, hentet 27/8 2022.
223. Rigsrevisionen, *Beretning til statsrevisorerne om Banestyrelsen*, juni 2002 (RB B303/02).
224. *Ingeniøren*, 23/3 2001, Banestyrelsen, pressemeddelelse, 2/6 2001.
225. *Ingeniøren*, 3/4 2021.
226. *Berlingske Tidende*, 18/6 2009.
227. *metroXpress*, 24/6 2005, *Jyllands-Posten*, 22/8 2005, *metroXpress*, 23/8 2005.
228. Trafikministeriet, *Aftale mellem regeringen (V og K), DF og R om: Trafikområdet (4. november 2005)*.
229. *Jyllands-Posten*, 7/5 2006.
230. *Ritzaus Bureau*, 13/6 2006.
231. *BT*, 14/11 1998, 24/8 2005.
232. Transportministeriet, pressemeddelelse, 11/9 2006, Banedanmark, pressemeddelelse, 12/9 2006, Folketinget, Trafikudvalget TRU 2005-06 alm. del – Bilag 541 (Beslutningsgrundlag for sporområdet mv. 2007-2014, Banedanmark september 2006), Banedanmark, Signalanalysen, rapport af Booz Allen Hamilton til Banedanmark, 5/9 2006; Finansministeriet, *Aftaler om Finansloven 2007*, november 2006, Folketinget, Trafikudvalget, 2008-09, TRU alm. del Bilag 548, Rigsrevisionen, *Notat til Statsrevisorerne om beretning om genopretning af jernbaneinfrastrukturen*, marts 2011.
233. <https://nyheder.tv2.dk/2015-11-26-se-de-afsloerende-mails-der-belaster-banedanmark>, <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2016-01-22-mails-afsloerer-banedanmark-direktoer-nu-er-han-politiammeldt>, <https://nyheder.tv2.dk/business/2016-02-29-ravn-bane-gaar-konkurs>, alle hentet 2/9 2022.
234. <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2016-01-22-mails-afsloerer-banedanmark-direktoer-nu-er-han-politiammeldt>, hentet 7/1 2023.
235. Transportministeriet, pressemeddelelse, 29/3 2016, Folketinget, Transportudvalget, 2015-16, TRU Bilag 481, *Beretning fra forhørslederne i anledning af disciplinær undersøgelse af direktør Jesper Hansen – Kammeradvokaten*, 16/3 2016.
236. Folketinget, Transportudvalget TRU 2016-17, Bilag 209, *Brev fra Statsadvokaten til Ravn Bane A/S om frafald af straffesag mod Michael Borre*, 22/9 2016, Folketinget, Transportudvalget, 2016-17, TRU Alm del. Bilag 89, *Klage over afgørelse truffet af Statsadvokaten (journalnr. SAK-2015-331-0019 og SAK-2016-331-0020)*, 28/9 2016.
237. <https://nyheder.tv2.dk/2008-08-07-dsb-gik-stille-med-ic4premiere>, hentet 21/8 2022.
238. DSB, *Gode Tog til Alle – DSB's plan til hele Danmark* (folder, 1998).
239. Rigsrevisionen, *Beretning til statsrevisorerne om anskaffelsen af IC4-tog*, december 2006 (RB A601/06).
240. *Berlingske Tidende*, 31/7 2002, *Politiken*, 10/10 2002, <https://www.jernbanen.dk/artikler.php?artno=67>, hentet 6/11 2022.
241. Rigsrevisionen, *Beretning til statsrevisorerne om anskaffelsen af IC4-tog*, december 2006 (RB A601/06).
242. *Ingeniøren*, 30/12 2011.
243. DSB, pressemeddelelse, 22/7 2007.
244. DSB, pressemeddelelse, 21/5 2008.
245. *Ingeniøren*, 21/5 2008.
246. Rigsrevisionen, *Beretning til Statsrevisorerne om DSB's anskaffelse og færdiggørelse af IC4- og IC2tog*, juni 2012.
247. *Die Zeit* 4/8 2010 ([https://www.zeit.de/wirtschaft/2010-08/libyen-eisenbahn?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fing.dk%2F](https://www.zeit.de/wirtschaft/2010-08/libyen-eisenbahn?utm_referrer=https%3A%2F%2Fing.dk%2F), Hentet 23/8 2022), *Ingeniøren*, 18/2 2011.
248. DSB, pressemeddelelse, 23/6 2014, *Ingeniøren*, 23/6 2014.
249. DSB, pressemeddelelse, 5/12 2014, *Prose-rapport, Rapport 04-03-01006 Rev. 0.00, DSB-ekspertvurdering af IC4/2, projektnr. 14.104.00*.
250. Rigsrevisionen, *Rigsrevisionens beretning om DSB's indsats for at bygge IC4-togene færdige afgivet til Folketinget med Statsrevisorernes bemærkninger*, 1/2017, oktober 2017.
251. <https://www.dsb.dk/globalassets/om-dsb/rapporter/fremtidens-tog/beslutningsoplæg-for-fase-1.5.pdf>, hentet 24/8 2022.
252. *Berlingske Tidende*, 24/6 2017.
253. Transportministeriet, pressemeddelelse, 4/2 2009, <https://www.tv2east.dk/region-sjaelland/112-mio-til-gedserbanen>, hentet 22/10 2022, <https://www.dr.dk/nyheder/penge/borgmester-svaert-se-fornuften-i-gedser-banen>, hentet 22/10 2022, <https://www.dr.dk/nyheder/penge/flertal-lukke-gedserbanen>, hentet 22/10 2022, <https://www.dr.dk/nyheder/penge/gedserbanen-kan-ikke-bare-nedlaegges>, hentet 22/10 2022.
254. Lov nr. 969, 20/12 1999.
255. Lov nr. 406, 6/6 2002.
256. Lov nr. 1423, 21/12 2005
257. Folketinget, Trafikudvalget 2010-11, TRU alm. del. Bilag 247.
258. Lov nr. 1423, 21/12 2005, Duus 2005, s. 102. Banen blev i årene efter anvendt til veteranogskørsel.
259. Duus 2013, s. 192 ff.



260. *Jernbanen*, 2/2009.
261. <https://www.tv2fyn.dk/faaborg-midtfyn/jernbane-bliver-til-natursti>, hentet 22/10 2022.
262. *Jernbanen*, 3/1998, Aktuelt, 17/4 1998.
263. Transportministeriet, pressemeddelelse, 29/1 2009.
264. Lov nr. 527, 26/5 2010, <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2019-05-31-ny-jernbane-indviet-men-pendlere-er-ikke-glade>, hentet 22/10 2022.
265. Transportministeriet, pressemeddelelse, 1/3, 13/3 2013.
266. *Politiken*, 1/3 2013.
267. DSB, pressemeddelelse, 1/3 2013, <https://www.sn.dk/danmark/dsb-og-banedanmark-jubler-over-togfond/>, hentet 22/10 2022.
268. Transportministeriet, pressemeddelelse, 14/1 2014.
269. Lov nr. 1424, 17/12 2019.
270. *Ingeniøren*, 22/4 2016.
271. <https://www.altinget.dk/artikel/df-om-finanslovaftale-regeringen-har-anerkendt-togfonden>, hentet 22/10 2022.
272. <https://nyheder.tv2.dk/politik/2019-03-01-dansk-folkeparti-traekker-taepet-vaek-under-flertal-der-skulle-give-hurtigere>, hentet 22/10 2022, *Berlingske Tidende*, 1/3 2019.
273. Transportministeriet, pressemeddelelse, 13/3 2019.
274. <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/nordjylland/lokale-undresig-over-omfartsvej-til-377-millioner-kroner-det-giver>, hentet 22/10 2022; <https://www.tv2nord.dk/mariagerfjord/regeringen-dropper-omfartsvej-i-mariager>, hentet 22/10 2022, *Jyllands-Posten*, 7/6 2019.
275. <https://www.berlingske.dk/politik/regeringen-vil-droppe-billundbanen-i-nyt-udspil>, hentet 22/10 2022.
276. Finansministeriet, pressemeddelelse, 28/6 2021.
277. Statsministeriet, *Ansvar for Danmark – det politiske grundlag for Danmarks regering*, december 2022.
278. *Politiken*, 15/12, 16/12 2022.
279. <https://www.dr.dk/nyheder/indland/skrottet-vejle-fjord-bro-delerpendlere-og-husejere>, hentet 26/12 2022.
280. *På sporet af* 1989, 1990, *Ingeniøren*, 9/6, 16/9 1989, Økonomi- og Indenrigsministeriet, *Rapport fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer privatbanespor*, marts 2015.
281. *På sporet af* 1991, 1992.
282. *På sporet af* 1993, Rigsrevisionen, *Beretning nr. 2/92 om udviklingen i privatbanernes økonomi og produktivitet 1986-1991* (RB 601/93).
283. *På sporet af* 1995, Knudsen 2016.
284. Folderen "Velkommen i fremtidens tog" (HFHJ-GDS, LJ og HTJ-OHJ).
285. *Ingeniøren*, 23/2 1996; *På sporet af* 1996, Munk Plum 2000.
286. *På sporet af* 1997.
287. *På sporet af* 1998, 1999.
288. *Forslag til Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne*, 1/11 2000.
289. Trafikministeriet, pressemeddelelse, 26/11 1999.
290. Trafikministeriet, pressemeddelelse, 5/4 2000.
291. *Berlingske Tidende*, 26/10 1996, Trafikministeriet, pressemeddelelse, 3/5 2000, Poulsen 2020, s. 116 ff.
292. *Forslag til Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne*, 1/11 2000.
293. *Tillægsbetænkning over Forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne*, 13/12 2000.
294. *Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne* (Lov nr. 1317, 20/12 2000).
295. Munk Plum 2004, s. 208 ff. og 2009, s. 201 ff.
296. *Jernbanen*, 2/2001.
297. <https://nj.dk/om-os/historien-bag-nordjyske-jernbaner/>, hentet 15/10 2022.
298. <https://www.tv2nord.dk/nordjylland/nordjyske-jernbaner-overtager-dsb>, hentet 15/10 2022.
299. Region Nordjylland, pressemeddelelse, 14/6 2014, <https://www.ft.dk/samling/20131/lovforslag/L136B/index.htm>, hentet 15/10 2022.
300. Region Nordjylland, pressemeddelelse, 7/8 2017.
301. *På sporet af* 2002, 2003.
302. *På sporet af* 2008.
303. <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2005/537>, hentet 15/10 2022, <https://www.moviatrafik.dk/om-os/>, hentet 15/10 2022.
304. *Jernbanen*, 3/2015.
305. Munk Plum 2003, s. 156 ff.
306. *Ugeavisen Varde*, 24/9 2008, Sydtrafik, årsberetning, 2008, *Jernbanen*, 4/2008.
307. Sydtrafik, årsberetning, 2009.
308. Sydtrafik, referat af bestyrelsesmøde, 25/3 2009, *Jernbanen*, 3, 5, 6/2009, 1/2010, *Berlingske Tidende*, 1/12 2009, *Jydske Vestkysten*, 1/12 2009, *Ugeavisen Varde*, 7/12 2009.
309. *Ugeavisen Varde*, 31/5 2010.
310. *TV Syd*, nyhedsudsendelse, 28/6 2010, Region Syddanmark, pressemeddelelse, 28/6 2010, *Jernbanen* 2, 3, 4/2010.
311. *Jernbanen*, 1/2011.
312. Region Syddanmark, pressemeddelelse, 9/2 2011.
313. *TV Syd*, 28/2 2011, *Jernbanen*, 2/2011, <http://mlydretid.dk/nyheder/nr/718>, hentet 16/10 2022.
314. Trafikstyrelsen, tillægskontrakt 4 om samtrafik med Vestbanen, 16/1 2012.
315. *På sporet af* 2014, 2015, 2016, *TV2Øst*, 14/5 2015, 9/5 2017, *Ingeniøren*, 12/1 2016, Transportministeriet, pressemeddelelse, 1/2 2016.
316. Folketinget, Transportudvalget, TRU Alm. del Bilag 72 (2017).
317. *TV2 Lorry*, 4/9 2019.
318. Movia, *Infrastrukturanalyse Østbanen, Definitionsfaserapport*, 15/7 2017 (Niras), Lokaltog, Østbanen – Sporrenovering, Programfaserapport, 16/6 2020 (Atkins).

319. *TV2 Øst*, 14/10, 12/12, 15/12 2019.
320. *TV2 Lorry*, 4/9 2019.
321. Transportministeriet, pressemeddelelse, 10/6 2020.
322. *TV2 Lorry*, 27/ 2022.
323. Region Sjælland, pressemeddelelse, 28/4 2022.
324. *TV2 Øst*, 12/5 2022.
325. Region Sjælland, pressemeddelelse, 7/3 2023.
326. <https://www.lokaltog.dk/projekt-ostbanen/>, hentet 13/4 2023.
327. <https://mjba.dk/midtjyske-jernbaner/historie/>, hentet 16/10 2022.
328. Region Midtjylland, Udvalg vedr. regional udvikling, referat af møde med tilhørende bilag, 13/9 2017.
329. *Jydske Vestkysten*, 27/2 2018, <https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsomraader/kollektiv-trafik/Afsluttede-trafikale-analyser/Trafikplan-for-den-statslige-jernbane>, hentet 16/10 2022.
330. Lov nr. 1560, 19/12 2017.
331. Region Midtjylland, pressemeddelelse, 13/12 2020.
332. Midtjyske Jernbaner, pressemeddelelse, 15/3 2022, *Folkebladet Lemvig*, 15/3 2022, *TV2 Midt/Vest*, 16/3 2022, Transportministeriet, pressemeddelelse, 24/3 2022, *Jernbanen*, 4/2022.
333. *BT*, 19/2 1997, *DR 21Søndag*, 13/1 2013, *Århus Stiftstidende*, 23/3 2013, *Beretning om advokatundersøgelsen af DSB's samarbejde med Waterfront*, Bruun & Hjejle, 2/4 2013, *Kammeradvokatens vurdering i forbindelse med Bruun & Hjejles advokatundersøgelse af DSB*, Kammeradvokaten, 2/4 2013, *Berlingske Tidende*, 3/4 2013, *Journalisten*, 6/6 2014.
334. *DSB Bladet*, 4-5/1996.
335. <https://web.archive.org/web/19961103090550/http://www.dsb.dk/>, hentet 23/12 2022 (kopi af [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk) 3/11 1996).
336. <https://web.archive.org/web/19990209043033/http://www.rejseplanen.dk/>, hentet 23/12 2022 (kopi af [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk) 9/2 1999).
337. Rigsarkivet, DSB, Direktionssekretariatet, Referater 1997-01-28/30, Direktionsmøde, 28/1 1997, DSB data - information til kunder og samarbejdspartnere, november 1996.
338. *DSB Bladet*, 10/1996.
339. DSB, årsberetning, 2002, *Jernbanen*, 3/2003.
340. *Jernbanen*, 6/2010.
341. *Berlingske Tidende*, 26/3 2010.
342. <https://www.sn.dk/lyngby-taarbaek-kommune/lukning-af-billetkontor-irriterer-passagerer/>, hentet 23/12 2022.
343. <https://www.tv2lorry.dk/helsingor/dsb-lukker-7-eleven-kiosker-pa-togstationer>, hentet 23/12 2022; <https://dagbladet-holstebro-struer.dk/artikel/dsb-lukker-7-eleven-uden-at-have-fundet-en-ny-lejer>, hentet 23/12 2022; <https://nordjyske.dk/nyheder/dsb-s-kiosk-lukker-i-hjoerring/efb07b64-c9ce-4ccf-9daf-3fc748b479d6>, hentet 23/12 2022.
344. *DSB Bladet*, 1/1988.
345. *DSB Bladet*, 1, 6/1988, 2/1989, 2/1990.
346. DSB, årsberetning, 1999.
347. DSB, årsberetning, 2002, 2003.
348. DSB, pressemeddelelse, 17/8 2015.
349. *DSB Bladet*, 8/1996.
350. DSB, årsberetning, 1998.
351. DSB, årsberetning, 1999.
352. DSB, årsberetning, 2013.
353. DSB, årsberetning, 2019.
354. *Jernbanen* 3/1997, 3/2002.
355. DSB, årsberetning, 2002.
356. Rigsrevisionen, Beretning til Statsrevisorerne om rejsekortprojektet, juni 2011.
357. Rigsrevisionen, Beretning til Statsrevisorerne om rejsekortprojektet, juni 2011, *Jernbanen*, 6/2006, 2/2008.
358. *Berlingske Tidende*, 1/7 2008.
359. *DSB i dag*, 1/7 2008.
360. Rigsrevisionen, Beretning til Statsrevisorerne om rejsekortprojektet, juni 2011.
361. Rigsrevisionen, Beretning til Statsrevisorerne om driften af rejsekortet, april 2015, Rigsrevisionen, Beretning til Statsrevisorerne om driften af rejsekortet, august 2017.
362. *Ekstrabladet*, 19/11, 23/11, 24/11 2014.
363. Rejsekort og Rejseplan A/S, årsrapport 2021. Antallet af rejsekortrejser i 2021 var dog præget af restriktioner og mindre rejseaktivitet som følge af pandemien med coronavirus Covid-19. Året inden konsekvenserne af coronavirus prægede den kollektive trafik, var der i 2019 i alt 172.000.000 millioner rejsekortrejser.
364. *Jyllands-Posten*, 14/12 2015, DSB, pressemeddelelse, 2/1 2016, Folkeetinget, Trafikudvalget, TRU alm del. Spørgsmål 303 (2016-17), *TV2 Lorry* 10/1, 2/5 2017.
365. Christiani 1936, Betænkning 1962, Betænkning 1967, Betænkning 1976.
366. Lov nr. 590, 19/8 1991.
367. *Berlingske Tidende*, 2/7 2000.
368. <https://www.oresundsbron.com/da/info/trafik-og-transportvolumen>, hentet 18/10 2022; <https://www.oresundsinstittet.dk/fakta-pending-paa-tvaers-af-oeresund/>, hentet 12/1 2023.
369. Hansen 2008: 11ff.; <https://www.dr.dk/nyheder/indland/femernforbindelsen-vedtaget>, hentet 19/10 2022, *Politisk Horisont*, 2/2020 (konservativt medlemsblad).
370. Transportministeriet, pressemeddelelse, 3/9 2008; <https://www.retsinformation.dk/eli/Ita/2009/285>, hentet 19/10 2022.
371. Lov nr. 575, 4/5 2015.
372. Lov nr. 737, 1/6 2015.
373. <https://femern.com/da/presse/nyheder/forste-spadestik-i-tyskland>, hentet 19/10 2022.

374. <https://kattegat.dk/>, hentet 19/10 2022, <https://kattegatforbindelse.dk/>, hentet 19/10 2022, <https://kattegatforbindelsejntak.dk/>, hentet 19/10 2022.
375. *På sporet af 2002*. I 2003 skiftede selskabet navn til Railion Danmark A/S, 2008 Railion Scandinavia, 2009 DB Schenker Rail Scandinavia A/S.
376. *På sporet af 2003, 2004, 2005, 2006, 2007*.
377. *På sporet af 2002*.
378. *Fyens Stiftstidende*, 26/5 2006, Forslund 2007, *Der Nordschleswiger*, 22/10 2022.
379. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, KonkurrenceRådet, Status over liberalisering – Transportområdet, 1996-07-19.
380. *På sporet af 2012*.
381. *På sporet af 2018*.
382. <https://www.tv2east.dk/naestved/togspor-til-millioner-bliver-ikke-brugt>, hentet 21/10 2022; <https://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=5574>, hentet 21/10 2022, Folketinget, Trafikudvalget 2008-09, TRU alm. del Bilag 470, Folketinget, Transportudvalget 2012-13, TRU alm. del Bilag 142.
383. Transportministeriet, pressemeddelelse, 5/10 2009.
384. Transportministeriet, pressemeddelelse, 22/10 2009.
385. Folketinget, Transportudvalget 2012-13, TRU alm. del Bilag 52; Banedanmark, Programfaserapport – Nyt Godsspor til Esbjerg Havn.
386. *Børsen*, 4/2 2015.
387. *Jydske Vestkysten*, 30/12 2020.
388. <https://www.tv2nord.dk/nordjylland/togfond-giver-godsterminal-i-hirtshals>, hentet 21/10 2022.
389. <https://www.tv2nord.dk/hjoerring/stor-stigning-i-godstrafik-paa-hirtshals-havn-men-godset-koerer-stadig-ikke-paa-skiner>, hentet 21/10 2022.
390. <https://www.hirtshalshavn.dk/aktuelt/nyhedsarkiv/nyhedsarkiv-2016/foerste-tog-paa-kombiterminalen-ved-hirtshals-havn>, hentet 21/10 2022; <https://www.dr.dk/nyheder/indland/godsterminaler-til-133-millioner-staar-ubrugte-hen>, hentet 21/10 2022, *Ingeniøren*, 31/3 2022.
391. EU, Den europæiske Revisionsret, Særberetning 2016-08, *Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor*.
392. Folketinget, Transportudvalget 2015-16, TRU alm. del. Bilag 141.
393. Transportministeriet, *Analyse af jernbanegods – rapport*, november 2021.
394. *Ingeniøren*, 21/1 2022.
395. Transportministeriet, pressemeddelelse, 6/12 2021.
396. Mølgaard Nielsen 2015, s. 112 ff., Guihéry et. al. 2013.
397. Mølgaard Nielsen 2015, s. 112 ff.
398. *Jernbanen*, 1/2003.
399. Banestyrelsen, Plan for jernbanenettet 2000-2004 – Status 4, rev. 2, november 2004.
400. *Berlingske Tidende*, 20/9, 18/10 2004.
401. [https://www.ft.dk/samling/20041/beslutningsforslag/b128/20041\\_b128\\_som\\_fremsat.htm](https://www.ft.dk/samling/20041/beslutningsforslag/b128/20041_b128_som_fremsat.htm), hentet 1/1 2023.
402. <https://www.tv2ostjylland.dk/ostjylland/teknisk-fejl-lukker-grenaa-banen>, hentet 29/12 2022.
403. DSB, pressemeddelelse, 22/2 2005.
404. *Berlingske Tidende*, 26/3 2005.
405. *Jyllands-Posten*, 17/8 2005, *Ingeniøren*, 17/8 2005, *Berlingske Tidende*, 17/8 2005.
406. Folketinget, Transportudvalget, 2004-05, TRU alm. del Spm. 218.
407. Trafikministeriet, pressemeddelelse, 17/8 2005.
408. Trafikministeriet, Aftale mellem regeringen (V og K), DF og R om: Trafikområdet (4. november 2005).
409. *Ingeniøren*, 19/1 2007.
410. Banedanmark, Signalanalysen – analyse af to investeringsvarianter, Booz Allen Hamilton, 5/9 2006.
411. *Berlingske Tidende*, 19/10 2006.
412. Transportministeriet, Review af Signalprogrammet – Deloitte, november 2017.
413. *Berlingske Tidende*, 19/10 2006.
414. Transportministeriet, *Aftale om trafik 2007*, 26/10 2006.
415. Banedanmark, *Signalprogrammet – beslutningsoplæg*, december 2008.
416. Transportministeriet, pressemeddelelse, 29/1 2009.
417. *Baneavisen*, 5/2 2009.
418. Transportministeriet, Review af Signalprogrammet – Deloitte, november 2017, *Ingeniøren*, 18/3 2005.
419. Rigsrevisionen, Beretning nr. 9/2016, Rigsrevisionens beretning om forsinkelsen af Signalprogrammet.
420. *Berlingske Tidende*, 14/10 2015, *Baneavisen*, 22/10 2015, *Børsen*, 13/11 2015.
421. *Ingeniøren*, 4/12 2015.
422. Rigsrevisionen, Beretning nr. 9/2016, Rigsrevisionens beretning om forsinkelsen af Signalprogrammet.
423. *Ingeniøren*, 27/1 2017.
424. Folketinget, Transport- og Bygningsudvalget 2016-17, TRU Alm. del. Bilag 11.
425. Banedanmark, pressemeddelelse, 17/2 2016.
426. Folketinget, Transport- og Bygningsudvalget 2016-17, TRU Alm. del. Bilag 11; Banedanmark, pressemeddelelse, 13/1 2017, *Ingeniøren*, 22/1 2017.
427. Banedanmark, pressemeddelelse, 26/9 2022.
428. Banedanmark, Muligheder for veteranogskørsel efter ibrugtagning af nye signalsystemer, Banedanmark og DVF, august 2020.
429. *Ingeniøren*, 13/2 2017.
430. *Ingeniøren*, 23/2 2017.
431. *Ingeniøren*, 20/3 2017.



432. Folketinget, Transport-, Bygnings- og Boligudvalget 2016-17, TRU Alm. del Bilag 234 (Status til departementet for væsentlige problemstillinger i Signalprogrammet, februar 2017 (Banedanmark, 13/3 2017).
433. *Ingeniøren*, 1/4 2017.
434. *Ingeniøren*, 14/11 2017.
435. Transportministeriet, Review af Signalprogrammet – Deloitte, november 2017, *Ingeniøren*, 18/3 2005.
436. <https://ing.dk/artikel/video-her-giver-transportministeren-virkeligheden-skylden-problemer-med-signalprogram-208568>, hentet 2/1 2023.
437. *Ingeniøren*, 18/5 2018.
438. *Ingeniøren*, 22/5 2018. Jan Schneider-Tilli korrigerede efterfølgende sit citat, idet han fandt ordet "oversolgt" var forkert valgt. Det havde været mere korrekt at anvende ordet "optimistisk", som han betegnede som mere dækkende.
439. Banedanmark, pressemeddelelse, 7/3 2017.
440. *Ingeniøren*, 29/8 2018, *Jyllands-Posten*, 29/8 2018.
441. [https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Signalprogrammet/Svar-til-Ingenioeren/Notat-vedr.-begivenhed-mellem-Kvissel-og-Sindal-\\_august-2018\\_.pdf](https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Signalprogrammet/Svar-til-Ingenioeren/Notat-vedr.-begivenhed-mellem-Kvissel-og-Sindal-_august-2018_.pdf), hentet 2/1 2023.
442. Transportministeriet, pressemeddelelse 22/10 2018.
443. <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/nordjylland/forsinket-signal-system-stopper-lyntog-til-vendsyssel>, hentet 2/1 2023.
444. Banedanmark, pressemeddelelse, 1/7 2019.
445. Banedanmark, pressemeddelelse, 26/4 2019.
446. Banedanmark, pressemeddelelse, 16/12 2019.
447. Banedanmark, pressemeddelelser, 28/2, 24/3, 7/4 2020.
448. Folketinget, Transportudvalget, 2019-20, TRU Alm del – Bilag 134 (13/12 2019), *Ingeniøren*, 30/12 2019; Banedanmark, pressemeddelelse, 12/5 2020, Rigsrevisionen, *Beretning nr. 4/2021, Rigsrevisionens beretning om Banedanmarks håndtering af manglen på validatorer*.
449. *DR Dokumentar Togulykken på Storebælt* (2020), Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, journalsag 2019-2.
450. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, journalsag 2021-24, Pressemeddelelse Transportministeriet, 13/1 2022.
451. [www.haverikommissionen.dk](http://www.haverikommissionen.dk), hentet 4/7 2022 (indtil 1996 var Jernbanetilsynet en del af DSB).
452. Jernbanetilsynet, *Rapport om Tommerup-ulykken*, 21/2 2004.
453. <https://nyheder.tv2.dk/krimi/2008-10-08-mand-doed-efter-sammenstoed-med-tog>, hentet 4/7 2022.
454. <https://nyheder.tv2.dk/krimi/2008-10-09-forbund-vaek-med-over-skaeringer>, hentet 4/7 2022.
455. <https://nyheder.tv2.dk/2008-10-09-barfoed-vil-kigge-paa-overs-kaeringer>, hentet 4/7 2022.
456. "En grøn transportpolitik" <https://www.trm.dk/politiske-aftaler/2009/en-groen-transportpolitik>, hentet 4/7 2022.
457. <https://www.trm.dk/media/ab0gbamw/endelig-aftaletekst-om-spoegelsesbilister-og-overkoerslerpdf.pdf>, hentet 4/7 2022.
458. <https://www.ft.dk/samling/20171/almindel/tru/spm/601/svar/1504792/1926797/index.htm>, hentet 4/7 2022.
459. <https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Nedlaeggelse-af-usikrede-overkoersler>, hentet 4/7 2022.
460. <https://ing.dk/artikel/32-doedsfald-paa-ti-aar-danmark-har-stadig-314-livsfarlige-jernbaneoverkoersler-221261>, hentet 4/7 2022.
461. <https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Nedlaeggelse-af-usikrede-overkoersler>, hentet 4/7 2022.
462. Forf. oplevelser.
463. Lov nr. 151, 18/2 2015 (Lov om Odense Letbane), <https://www.tv2fyn.dk/odense/droemmen-om-en-letbane-blev-foedt-paa-et-hotel-15-dramatiske-aar-senere-er-den-virkelighed>, hentet 1/10 2022; <https://nyheder.tv2.dk/2008-01-15-odenses-borgmester-oensker-letbane>, hentet 1/10 2022, Bager 2022, *Jernbanen*, 5-6/2022.
464. <https://www.tv2fyn.dk/odense/letbanen-i-odense-koerte-med-saerlig-passager>, hentet 1/10 2022.
465. *Jernbanen*, 1/1999.
466. *Jernbanen*, 3/1998.
467. Sporvogn: Kørsel på almindelige veje og gader, light-rail/letbane: kombineret kørsel på gader/veje og i selvstændigt tracé, Mini-metro/metro: bynær, let jernbane i eget tracé evt. i tunnel eller højbane.
468. *Jernbanen*, 6/1996, 5/2002, *Banebryderen*, 4/1999.
469. *Jernbanen*, 6/2002.
470. *Jernbanen*, 4/2007.
471. *Jernbanen*, 2/2011.
472. <https://www.kongehuset.dk/taler/hendes-majestaet-dronningens-tale-ved-aabningen-af-m3-cityringen-den-29-september-2019>, hentet 2/10 2022.
473. <https://www.trm.dk/nyheder/1999/vej-og-jernbanaftalen>, hentet 2/10 2022.
474. <https://www.trm.dk/nyheder/2000/naerbaner-i-aalborg-og-aarhus>, hentet 2/10 2022.
475. *Jernbanen* 5/2002, 1/2004.
476. *Weekendavisen*, 13/2 2020, 20/2 2020.
477. <https://amtsavisen.dk/oestjylland/laurbjerg-faar-sin-vilje-byens-togstation-genaabnes-i-2021-2022-12-2>, hentet 12/1 2023; <https://www.tv2ostjylland.dk/favrskov/klar-til-at-bruge-penge-paa-togstation-som-muligvis-aldrig-aabner>, hentet 12/1 2023, Horsens Kommune, pressemeddelelse, 23/1 2021, Skanderborg Kommune, pressemeddelelse 26/1 2022.
478. Banedanmark, pressemeddelelse, 13/12 2020.
479. <https://www.kollektivtrafik.dk/aalborg-kog248rer-fra-letbane-til-brt/503>, hentet 2/10 2022.

480. VVM - Vurdering af virkninger på miljøet.
481. DSB, pressemeddelelse, 20/1 2011, *Jyllands-Posten*, 20/1 2011, *Horsens Folkeblad*, 20/12 2012.
482. Retsinformation, Lov nr. 432 af 16/5 2012 (*Lov om Aarhus Letbane*), Moshøj 2017, Sjørslev 2017, TV2 Østjylland, 22-23/9 2017; *Jyllands-Posten*, 23/9 2017; *Aarhus Stiftstidende*, 20/12 2017, Folketinget, Transport-, Bygnings- og boligudvalget 2018-19 (1.samling) TRU Alm. del Bilag 41 (Evaluering af forløbet med sikkerhedsgodkendelse af Aarhus Letbane - Kortlægningsnotat samt analyse af læringspunkter og forbedringspotentialer 10/10 2018).
483. [www.dinletbane.dk](http://www.dinletbane.dk), hentet 2/10 2022.
484. <https://www.dinletbane.dk/da/laes-nyheder/%C3%B8get-risikobillede-saetter-letbanens-oekonomi-under-pres/>, hentet 12/1 2023.
485. DSB, *årsrapport*, 2019; DSB *miljøårsopgørelse*, 2019, 2021, <https://www.dsb.dk/om-dsb/baeredygtighed/miljo/>, hentet 1/11 2022.
486. <https://www.youtube.com/watch?v=Fqv9heiYvjc>, hentet 22/10 2022.
487. Banedanmark, pressemeddelelse, 15/6 2022.
488. Banedanmark, *Banedanmarks bæredygtighedsstrategi*, 2019.
489. DSB, *Ny fart i miljøet - DSB's miljøstrategi mod år 2000*, 1996.
490. Rigsarkivet, Banestyrelsen - direktionen, Mødereferater, 17/9-3/12 1997 (pk. 3), direktionsmøde, 24/9 1997.
491. *Jernbanen*, 3/1998.
492. *Jernbanen*, 1/1999.
493. Lov nr. 206, 23/5 1979; Trafikministeriet, Betænkning nr. 1263, Visse større anlægsinvesteringer og materielanskaffelser i DSB. Redegørelse 3 fra den af trafikministeren den 29. september 1993 nedsatte arbejdsgruppe, marts 1994, Christensen 2009, s. 44 ff.
494. Marfeldt 2005, s. 69 ff.
495. *Jyllands-Posten*, 8/12 2008.
496. Transportministeriet, pressemeddelelse, 7/2 2012, Lov nr. 609, 12/6 2013.
497. DSB, årsrapport, 2007.
498. *DSB i dag*, 10/2 2009.
499. *DSB i dag*, 17/3 2009, DSB, pressemeddelelse, 17/3 2009.
500. *DSB midt i miljøet*, 2009.
501. DSB, pressemeddelelse, 17/6 2014, *Jyllands-Posten*, 23/9 2014, *Politiken*, 22/11 2018, Back-on-Track.eu, Hentet 30/10 2022.
502. *På sporet af 2021*.
503. *Jernbanen*, 2/2020.
504. Oestreich 2021. DSB, Anskaffelse af lokomotiver - DSB udbud af el-lokomotiver. Beslutningsoplæg til Transport- og Bygningsministeriet, DSB, pressemeddelelse 13/3 2018, <https://www.dsb.dk/om-dsb/baeredygtighed/dsbs-nye-ellokomotiv-flytter-graenserne/>, hentet 30/10 2022.
505. DSB, *Fremtidens Tog - Beslutningsoplæg for Fase 1.5*, juni 2017, Transportministeriet, pressemeddelelse 12/4 2021, <https://www.dsb.dk/om-dsb/baeredygtighed/coradia-stream/>, hentet 30/10 2022.
506. Transportministeriet, pressemeddelelse 10/12 2020, Transportministeriet, *Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik mellem regeringen og Danske Regioner* 10. december 2020.
507. *Jernbanen*, 2/2022.
508. <https://www.lokaltog.dk/om-os/miljo/>, hentet 1/11 2022; <https://www.lokaltog.dk/om-os/presse/nyheder/lokaltog-annullerer-udbud/>, hentet 3/12 2022.
509. Guihéry et. al. 2013, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Konkurrence-Rådet, *Status over liberalisering - Transportområdet*, 1996-07-19.
510. *Magasinet Bus*, 7-8/2017.
511. Transportministeriet, pressemeddelelse, 20/9 2018.
512. <https://www.retsinformation.dk/eli/ft/201813LA0129>, hentet 3/1 2023; [https://cepos.dk/media/1823/notat\\_store\\_forbrugergevinster\\_ved\\_at\\_fjerne\\_det\\_offentliges\\_monopol\\_pa\\_kollektiv\\_trafik\\_06032018.pdf](https://cepos.dk/media/1823/notat_store_forbrugergevinster_ved_at_fjerne_det_offentliges_monopol_pa_kollektiv_trafik_06032018.pdf), hentet 3/1 2023.
513. Trafikstyrelsen, Fjernbusser over Kattegat - Baggrundsnotat, 15. februar 2022.
514. <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2018-11-25-jyske-og-fynske-kunder-flygter-fra-toget>, hentet 3/1 2023.
515. *Jyllands-Posten* 24/11 2018, <https://www.dr.dk/nyheder/penge/video-dsb-taber-terraen-til-billigbusser#!>, hentet 3/1 2023.
516. Rigsrevisionen, Beretning nr. 5/2022, *Rigsrevisionens beretning om brugergevinster ved jernbaneinvesteringer*.
517. Transportministeriet, *Serviceeftersyn af jernbanen*, maj 2020.
518. <https://nyheder.tv2.dk/krimi/2022-08-11-hackere-bag-7-eleven-angreb-har-allerede-naet-deres-maal-mener-ekspert>, hentet 3/1 2023, <https://ekstrabladet.dk/nyheder/samfund/nyt-om-hacker-angreb-paa-7-eleven/9398580>, hentet 3/1 2023.
519. <https://www.dr.dk/nyheder/indland/efter-hackerangreb-og-fejl-i-noed-procedure-erkender-dsb-svaghed-i-systemet-en-smule>, hentet 3/1 2023, <https://politiken.dk/indland/art9064859/Det-var-et-hackerangreb-der-1-%C3%B8rdag-lammede-DSB>, hentet 3/1 2023, <https://www.version2.dk/artikel/jernbanernes-beredskabsplaner-granskes-efter-cyberangreb-lammede-togtrafik>, hentet 3/1 2023.
520. *Jernbanen*, 6/1996.
521. *Jernbanen*, 6/2006.
522. *Jernbanen*, 1/2020.
523. DSB, årsberetning, 2006.
524. *Jernbanen*, 4/2020.
525. <https://www.tv2east.dk/faxe/hvem-er-vinkedamen-video>, hentet 13/1 2023, *Det Blå Blad*, 1/2014.
526. <https://nyheder.tv2.dk/2007-10-04-dsb-hjaelp-os-af-med-gratisaviserne>, hentet 13/1 2023, <https://jyllands-posten.dk/indland/article3343620.ece>, hentet 13/1 2023.

# Summary

---

## **Development of railways in Denmark 1997-2022**

In 2022, Danish railways celebrated their 175<sup>th</sup> anniversary. This article takes stock of the development of Danish railways over the last 25 years (1997-2022). A period that was, in many ways, a break with the established order. A history full of drama, both transformative and thought-provoking. With outsourcing, splits, divisions, decommissioning, mergers and scandals of various kinds, as well as new railways, technological developments and digitalisation. This article summarises it all broadly. This is done through a roughly chronological review, theme by theme, focusing on particular stories or events that shaped and characterised the history of the railways.

But if we want to understand the evolution of the railways, we must start in the early 1990s, at a time when EC member states were talking about further European integration, free movement of market forces and coexistence. The so-called 'single market'. This included the railway sector, where barriers were to be broken down.

## **1991 – A Directive from Brussels**

As the state's major railway company, since the mid-1880s, DSB had been a key player in the transport sector for more than a hundred years, operating Denmark's main railway lines and a number of branch lines between the nation's largest cities. This applied to both freight and passenger traffic, not to mention the maintenance and development of the nation's railways. But over the years, a number of complementary services were added, such as rail and car ferries, intercity buses and freight lorries, as well as a chain of travel agencies. By the early 1990s, however, this structure was changing rapidly.

In 1991, the EC Directive 1991/440/EEC on the development of the Community's railways was signed. The impact of this directive on the history and development of Danish railways was significant. The aim of the Directive was to achieve greater integration of the railway sector, so that rules were

harmonised and so that the railways contributed to, and were part, of the Community's internal market. In other words, coexistence without barriers and borders, with free movement of goods, capital and services through the removal of national technical, legal and bureaucratic obstacles.

The Directive led to a liberalisation, whereby the infrastructure part was henceforth to be separated from the operator part. The railway network had to be opened up to other users, not least in the freight sector. State-owned railway companies were to have the status of independent companies and adapt to market conditions. In addition, infrastructure fees were to be set for the use of the railway by operators.

This was the starting point for a complete change in the way the Danish railway system was organised, and not least a complete transformation of DSB. DSB welcomed the EC Directive, but initially failed to realise how fateful the abolition of the monopoly was.

Partly as a consequence of the Directive, intensive work was done on an organisational change of DSB. In 1993, DSB changed its status from a ministerial department to a state-owned enterprise, in order to work towards becoming an independent public enterprise. Externally, the change was most evident as the new head of the organisation in 1994, Henrik Hassenkam, was not given the title of Director-General like his predecessors, but became Chief Executive Officer. This set in motion the extensive process of change that, in a few years, completely transformed DSB and the railways in Denmark. In 1994, DSB was given its own board of directors, and the following year the bus division and the shipping company were separated as two independent public limited companies under DSB. However, the biggest change occurred in 1997, when the railway department was separated into the independent authority 'Banestyrelsen' (renamed 'Banedanmark' in 2004).



### **1997 – The ferry will dock in a few minutes**

In 1997, the last railway ferry crossed the Great Belt between Nyborg and Korsør. Since 1883, railway ferries had been a staple of travelling between the regions, but during the 1980s and 1990s the permanent link – with bridge and tunnel connections – was built. The rail link opened on 1 June 1997, while the road link opened the following year.

This changed the traffic map of Denmark. The travel time between the regions was reduced by one hour, and the train had become truly competitive compared to domestic flights. Passengers flocked to the trains. Even the most optimistic forecasts had not anticipated the traffic development that followed the opening of the Great Belt link. In 1996 – the last full year of rail ferries – 4.5 million travellers crossed the Great Belt by train. In 2019, the corresponding figure was 7.8 million travellers. The number of train travellers across the Great Belt peaked in 2012 with almost 8.8 million travellers.

### **1998 – Operation Money Laundering**

In May 1998, The Danish Broadcasting Corporation (DR) showed a documentary on the scrapping of old DSB ferries on the ship breaking yard at the beach in Alang. Under objectionable environmental and labour conditions, TV viewers could see old railway and car ferries being dismantled on the Indian beach. The phasing out of the Great Belt ferries and the decommissioning of many other old DSB ferries was not just the story of a successful transformation of the Danish transport map. It was also the story of an environmental scandal.

### **2000 – A connecting train to bankruptcy**

In 1995, a political agreement was reached to separate DSB Buses and transform it into an independent, publicly-owned limited company operating in equal competition with private bus operators, Combus. However, there was a very big hurdle in the privatisation proposal. DSB Buses had around

1600 employees, more than half of whom were a particular type of civil servant – ‘tjenestemand’. With employment on ‘tjenestemand’ terms, a civil servant was given a number of rights, including higher pay and job security. These employees could thus not be terminated if DSB Buses lost some of the bus routes it already operated in a tender procedure.

DSB Buses therefore opted for what competitors described as an aggressive bidding policy at the time of privatisation. Competition in the contract bus sector was fierce, resulting in very small profits. On the surface, everything looked very positive initially, with the company experiencing explosive growth. However, in 1997 profits dropped and, in 1998, the company suffered a loss of DKK 140 million. In spring 1999, the company's financial situation was so catastrophic that the entity, Combus, was considered to have a negative market value. Bankruptcy loomed. The state had to subsidise the ailing company while trying to sell it. During the year, the Ministry of Transport and private bus operator Arriva Danmark A/S negotiated a takeover of DSB Buses/Combus. At the turn of the year 2000-01, the deal went through. Arriva Danmark A/S paid DKK 100 for Combus, and at the same time took over the company's assets. The DSB Buses/Combus drama attracted considerable public attention and the process was scrutinised through several public inquiries.

### **2001 – The liquidation of DSB Freight**

Throughout the 1990s, DSB struggled with significant losses in the freight division. An analysis in 1992 showed that it would require extensive management resources to modernise DSB Freight. In the following years, many employees were made redundant, unprofitable branch lines were closed and transit traffic was favoured instead. Even so, the deficit grew.

The continued strained economic situation also had an impact on the internal working environment in DSB's ma-

nagement. The autumn of 1996 was a tense one. Internal interpersonal difficulties and co-operation problems, as well as and major financial difficulties, were exposed in full public view. There were significant deficits from both passenger and freight transport. In a leaked confidential memo to the Board of Directors, Henrik Hassenkam noted that the freight division was headed for disaster. It was established that the strategy for the restoration of DSB Freight had failed. The parties in Danish Parliament supported a streamlining of DSB Freight and presented a political agreement on 24 October 1996. Focus was to be on the transport of large volumes of goods over longer distances, while the part load traffic part with smaller consignments – including DSB's own lorry transport – was to be divested or discontinued. Loss-making freight customers were to be eliminated and all road haulage was to be outsourced from 1 February 1997.

Up until now, DSB had enjoyed a monopoly on freight transport in Denmark, but now the railway network was opened up to free competition. The first private freight operator to take up the competition in earnest was Privatbanen Sønderjylland which, alongside German Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG), started operating freight trains in southern Jutland in spring 1997. After a few years, however, the company went bankrupt, but a few other private freight operators have since entered the Danish market.

After a breakdown in negotiations on a joint Nordic freight company at the turn of the millennium, DSB instead turned its attention southwards, where the German Deutsche Bahn Group AG and the Dutch NS Groep NV formed the freight transport company Railion in 1999. A meeting in March 1999 between DSB and Deutsche Bahn Group AG showed that a merger or a strong, binding alliance was possible. However, DSB would first have to address the issue of the large number of civil servants employed on 'tjenestemand' terms in DSB Freight, just as it would probably be advantageous to divest the part load traffic division of DSB Freight, which was done. On 15 December 2000, the outcome of the nego-

tiations was that DSB Vognladning (the remaining part of DSB Freight) was to be converted into the limited company Railion Denmark A/S on 1 January 2001, and that the shares were to be sold to Railion GmbH on the same day. At the same time, DSB was to buy 2% of the share capital of Railion GmbH from Deutsche Bahn AG. This would leave DSB out of rail freight transport in Denmark – except for the very small portfolio of shares.

### **2001 – 'Banestyrelsen' leaves the nest**

Among the many elements of the political agreement on railways signed on 24 October 1996 was the splitting of DSB into an infrastructure company, Banestyrelsen, and an operating company, DSB. Banestyrelsen would be set up as a state-owned company as early as 1 January 1997. DSB had undergone extensive transformation and decentralisation during the 1990s, but the separation of the rail infrastructure area was the most far-reaching change in DSB's entire organisation and, not least, its internal self-understanding.

The division of property between DSB and Banestyrelsen was complicated. The tracks were obviously the property of Banestyrelsen, and just as naturally roundhouses and maintenance tracks were transferred to DSB. But from there, things got more complicated. For example, platforms and the pavement on the platforms were the property of Banestyrelsen – with the exception of certain markings on the platforms indicating platform sections or door markings for special trains, which were the property of DSB. The shelters for waiting passengers on the platforms were also assigned to DSB. Conversely, the lampposts on the platform were the property of Banestyrelsen, while the station signs mounted on the lampposts belonged to DSB. It wasn't easy.

In the early years, the split into DSB and Banestyrelsen gave rise to disputes over competence. Banestyrelsen was of the opinion that DSB was, in some cases, interfering in matters which, in its view, did not fall within its remit.

### **2003 – Laying the tracks for a Good Train for All**

At DSB in the late 1990s, there was a need to improve the company's image. By the end of the century, DSB's image had been tarnished by the financial disaster, the internal disagreements in the Executive Board in the wake of the DSB Freight affair and other unfortunate cases. Paradoxically, at the same time as the train was more popular than ever before when travelling across the Great Belt.

A new strategic plan for the future of rail in Denmark was launched in 1998. *The Good Trains for All* plan emphasised the need to strengthen public transport. The point of departure for the new plan was the need to invest in new equipment. The aim was to improve the short-term competitiveness of rail by increasing comfort, increasing the frequency of trains and improving travel times. The fundamental element of the plan was the acquisition of around 150 new multiple units. DSB was already developing ideas for a new so-called IC4 train. The first of 83 multiple units was expected to be delivered in 2003. In addition, DSB wanted to develop new short-distance railway systems around Aarhus, Odense, Aalborg and Esbjerg for the benefit of local commuters. The plan was to be finalised with the delivery of the last IC4 train in 2006. In August 2003, the first IC4 multiple unit was hoisted off the cargo ship at the port of Aarhus. The train of the future had landed in Denmark.

### **2003 – The turquoise trains**

The beginning of the new millennium was characterised by the outsourcing of passenger services on the state railway network, following a political agreement in November 1997. Up to 15% of contracted passenger services outside the S-train network were to be put out to tender by the end of 2003, and commercial operators were able to offer passenger services from 1 January 2000, provided there was available capacity on the route in question. A target of 15% was set to avoid repeating the unfortunate experience of the outsourcing of the British railways a decade earlier.

The Ministry of Transport put a number of railway lines in central and western Jutland out to tender, and to the Ministry's surprise, DSB had submitted the lowest tender by far in September 2001. Arriva Danmark A/S then submitted a tender that would save 26% compared to the state's current costs of operating the railway lines. The Ministry of Transport was concerned that DSB had made itself guilty of dumping the price, risking losses for DSB and, in the worst case scenario, a new Combust scandal. The Ministry considered DSB's offer unrealistic. On that basis, and following advice from the Legal Adviser to the Danish Government, the contract for the tendered railway services in central and western Jutland was awarded to Arriva Danmark A/S.

While a very heated public debate was taking place on the fairness and objectivity of the rejection of DSB, Arriva Denmark was basking in the limelight. Journalists flocked to Arriva's headquarters to speak to the CEO, who would now have to set up a train company in record time. Arriva had a year to put the first train on the tracks and needed to find a CEO, a management team and up to 150 train drivers. In 2003, the first Arriva train ran on Danish rails, but the start was highly problematic for the new train operator, resulting in extensive delays, cancellations and dissatisfied customers for several months before things returned to normal.

### **2003 – Foreign adventures and a Danish nightmare**

Although DSB had already considered operating trains abroad in connection with the EC Directive of 1991, it was not until the beginning of the new millennium that the company really expanded its international passenger services. This was not least due to the outsourcing of passenger traffic in central and western Jutland. In February 2001, DSB's CEO Henrik Hassenkam announced that DSB wanted to respond with tenders for passenger services abroad – initially in southern Sweden and northern Germany. They felt threatened on their home turf of domestic transport. They did not want to get into a vicious spiral where frequent cuts were necessary.

Ambitions grew, and DSB set up a business unit to explore the possibilities of tendering for railways in Sweden, Norway, Germany, the Netherlands and the UK. At the turn of the year 2001-02, it was considered to place a tender for the Flensburg-Hamburg passenger service. However, the first tender won was the Roslagsbanan line in the summer of 2002, after which attention turned to the Norwegian lines Gjøvikbanen near Oslo and the Bergen-Myrdal line, which were put out to tender during 2003. The target was to generate 20 per cent of total turnover abroad by 2007.

In the following years, DSB participated in international tenders several times. In early 2004, DSB was pre-qualified by the UK authorities to bid for the South Eastern Rail Franchise in the areas of Kent, Medway, East Sussex and parts of inner London. DSB allied itself with the large British transport company Stagecoach Group, but without success. In 2005, the contract was awarded to a consortium consisting of the companies GO AHEAD and Keolis. In the same year, DSB also lost long-distance train services along the east coast between London and Scotland, a tender it had been pre-qualified to bid for together with the English Welsh & Scottish Railway Company Ltd. Despite several attempts in the UK, DSB never succeeded in winning a tender in the British Isles. A more favourable outcome occurred when DSB won the train maintenance contract for regional trains and Oresund trains from the Swedish Skånetrafiken in 2004. It was DSB's second foreign assignment. With around 220 employees in DSB Tågvärdbolag AB, wholly owned by DSB's subsidiary DSB Sverige AB, DSB was to provide services to rail travellers in Skåne on the line across the Oresund and from Malmö to Simrishamn, Kristianstad and Helsingborg, among other places. The success in Skåne seemingly inspired a bid for the local Pågatrafiken service in Skåne, but to no avail as Arriva won the tender.

When, in mid-November 2004, Transport Minister Flemming Hansen announced a political agreement to put additional Danish lines out to tender, it was a decision with potentially major consequences for DSB. If DSB won the

tender, which included traffic on the Kystbanen line, the Oresund link and a number of lines in southern Sweden, it would be a significant expansion of the business. Failure to win could have dire ramifications for DSB with the loss of the Danish activities. The announcement therefore sent shockwaves through DSB, which had not been warned in advance of the ministerial message.

Even before the tasks were put out to tender, DSB explored the possibility of a strategic partnership. Thus, in the spring of 2006 it was rumoured that DSB was considering joining forces with large British transport company First Group, which had won a tender for Thameslink at DSB's expense shortly before. A co-operation was initiated. DSB was ready to fight, and Oresund traffic would be DSB's top priority. DSBFirst won the tender in June 2007.

While the ambition that 20% of turnover in 2007 should come from foreign activities was shelved in the autumn of 2007 – despite several wins, the target was not within reach – DSB was able to record another victory at the turn of the year 2007-08. Skånetrafiken had chosen to expand the Swedish part of the Oresund service to also include so-called cross-border traffic, so that DSBFirst would now run the trains across the border to Gothenburg, Alvesta and Karlskrona. This increased the annual value of the Swedish contract from SEK 400 to 700 million. The agreements on the Oresund tender would enter into force in 2009 and last for seven years until 2015.

In the spring of 2006 DSB had identified the German market as one that was developing in an interesting direction. Although nothing happened, the German plans were far from shelved in autumn 2008, when DSB opened a procurement office in Düsseldorf. However, it took a few more years before DSB entered the German market in earnest. On 4 March 2010, DSB acquired half of the shares in German railway operator VIAS GmbH, based in Frankfurt am Main. VIAS GmbH had been operating the Odenwaldbahn line between Eberbach and Frankfurt am Main since 2005 and was about to take over the Rheingaubahn line along the Rhine between



Frankfurt am Main and Koblenz. VIAS GmbH was to be DSB's bridgehead into the German market. Despite its ambitions, DSB never managed to submit any tenders for German lines. The cause was the storm brewing over Oresund.

DSBFirst's first trains rolled out into the Oresund traffic at the beginning of January 2009, but things quickly went downhill. The media was soon filled with reports of delayed trains and disgruntled passengers. In popular parlance, DSBFirst was renamed both DSB Worst and DSB Last. CEO Karsten Røn Andersen tried in vain to point out that a major conversion of the railway station in Malmö and failing signals at Banedanmark were the cause of the many delays. When the National Audit Office investigated the development in the punctuality of the trains along the Kystlinjen line in mid-2011, in the dry language of the auditors the result was described as *"extremely unsatisfactory"*.

Criticisms of possible indirect state aid in favour of DSB-First were also quickly voiced. In December 2009, The Danish Broadcasting Corporation (DR) revealed that confidential and internal documents from steering group meetings between DSB's top executives indicated that DSB only expected very low profits in connection with the Oresund tenders. Rigsrevisionen later concluded that *"DSBFirst's tender economy was based on a very small profit and therefore sensitive to even minor changes in costs and revenues"*, and that *"DSBFirst's tender was assessed to be ambitious, but not unrealistically low"*. However, DR was of the opinion that *"unethical conduct"* was involved, as well as *"unfair competition"*. This criticism was completely rejected by DSB, and throughout the autumn of 2009 DSB tried to stop the media coverage and the disclosure of the internal documents. This documentation was provided to DR by, among others, freelance journalist Lars Abild. DSB's CEO Søren Eriksen completely rejected the allegations of cross-subsidisation, describing the information as unsubstantiated.

A little over a year later, a storm really hit DSB when, in the spring of 2011, DR revealed that DSBFirst owed DSB an amount of DKK 304 million. The debate on hidden state aid

and cross-subsidisation flared up again. According to the media, bankruptcy was looming. Barely three weeks later, Mr Eriksen was no longer with DSB. The dismissal took place, among other things, on the basis of the National Audit Office's reservations about the annual accounts with regard to a problematic co-operation between DSB and DSBFirst. The serious allegations of hidden state aid, not least from the Legal Adviser to the Danish Government which had been asked for an assessment by the Ministry of Transport, led to DSB having to reopen the 2010 accounts in April 2011 in order to set aside DKK 725 million to cover a possible deficit. A profit of DKK 173 million was thus turned into a bright red deficit of DKK 551 million.

The situation saw DSB plunge into a major crisis. First Group left the co-operation. DSB's expansion plans abroad were also put on hold. A series of calculations made by auditing firm KPMG in the summer of 2011 showed that DSB-First had been running at a loss from day one, and that there was a prospect of a total loss of DKK 1,532 million over the contract period. As DSB itself described it in its staff newspaper, it had reached the hour of destiny for DSBFirst. The situation was untenable. A series of intense negotiations between DSB, the Swedish transport authorities and the tendering authority Öresundståg led to DSBFirst being released from its contract for the Swedish part of the Oresund services from the timetable update in December 2011, and another operator took over. DSBFirst was closed down in Sweden.

### **2005 – 'Sun kink' and worn-out tracks**

Speed reductions, bad tracks and disrupted timetables spread like an epidemic across the national railway network during 2005. On several railway lines, Banedanmark had to close sections or reduce speed. The summer's big topic of conversation was the state of the tracks, and Danes soon learnt the concept of 'sun kink'. In other words, how worn rails and sleepers with iron structures can expand and change

in the summer heat and, in the worst case, cause trains to derail. The technical director of Banedanmark, Eigil Sabroe, recognised that maintenance efforts had probably been cut too much. In an interview, he said that the average age of the rail network was 29 years. The optimal replacement time was, on average, 20 years, depending on the intensity of traffic. As the rails became older and more worn, they required more maintenance and thus more resources and manpower.

But why did things go so badly wrong in the summer of 2005 and the following summers, when passengers also had to suffer speed reductions?

In February 2004, an intercity train derailed at 160 km/h due to worn tracks. It turned out that Banedanmark had known about the cracked rail but had done nothing to repair it. The Tommerup accident was the direct cause of the increased focus on the condition of the railway network at Banedanmark, but the maintenance problem stretched back several years. As early as in DSB's infrastructure plan of September 1996, attention was drawn to the maintenance backlog that characterised the state railway network and pointed out that there was a need for a marked change in the level of reinvestment funds for the replacement of the worn-out infrastructure. However, no major policy initiatives had been taken and the state of maintenance had deteriorated over time. In connection with the 2005 budget negotiations and in the following years, substantial funds were allocated for a thorough overhaul of the railway network.

### **2008 – The long journey of the IC4 train**

As part of the launch of *Good Trains for All*, the first sketches of the new IC4 trains of the future were also presented to the public. It was an extraordinary train, having been designed by the company known for designing Ferrari cars. Although the IC4 train would be customised for Danish passengers, DSB made it clear that the manufacturer Ansaldo-Breda was well known for supplying high-speed trains to Italian railways. It was a reliable train.

All multiple units were to have been delivered and commissioned by January 2006. However, this was by no means how things turned out. In the following years, the purchase of the IC4 trains gave rise to several problems. The Italian factory struggled to deliver on time, quality was poor and there was a political storm in Denmark against the IC4 project, which was characterised as a scandal.

It was not until the end of June 2007 that DSB was able to put the first multiple unit into trial operation. However, this did not herald the change that was expected and hoped. There were new delays and even more references to the poor build quality of the trains. The last multiple units were not delivered until 2013. Idle IC4 multiple units piled up on the railway in Aarhus, waiting for capacity in the DSB workshop. In the 2010s, the IC4 project was assessed several times by external experts to see if it was even possible to repair and prepare the many multiple units, and in 2016 DSB recognised that the trains would never get on the tracks as expected. Now, focus shifted to keeping the trains in service for almost 10 more years until the new Trains of the Future were to be introduced on the Danish tracks.

### **2009 – The Ghost Train and the Tracks to the Future**

Between 1997 and 2022, several railway lines were closed. Passenger services between Nykøbing and Gedser ceased in 2009. Until its cancellation, on the Gedser Line a single regional train had made a single trip on weekdays, transporting almost no passengers, and the train was therefore nicknamed The Ghost Train. In addition, a number of freight lines such as Viborg-Løgstør and Bramming-Grindsted were closed.

A number of new lines were also brought into service. Most importantly the fixed links across the Great Belt in 1997 and the Oresund in 2000. In addition, parts of the South Jutland long-distance railway between Vamdrup and Vojens were upgraded to double track – the line is part of the railway link between the Continent and Scandinavia. Elsewhere in the country, the railway was also expanded. One of the

most important decisions was taken in October 2009, when the Danish Parliament decided to build a new railway between Copenhagen and Ringsted – one of the bottlenecks in the Danish railway system. The new railway was opened in 2019.

Expansion of the railway network, a green transport policy and improvements in travel times were also on the agenda when the government presented the *Train Fund DK* in 2013. With DKK 27.5 billion from a newly created oil fund, based on revenues from the taxation of the recovered North Sea oil, the 1-hour model between the country's major cities was to be realised. In 2009, the first part was agreed with the extension of the Copenhagen-Ringsted railway line. The next step was a new double-track high-speed railway across West Funen, a railway bridge over Vejle Fjord and a new railway line in eastern Jutland south of Aarhus. The debate on *Train Fund DK* and the 1-hour model was intense in the following years. Some projects were adopted – such as the construction of a new railway across West Funen – while others were not realised.

### **2010 – New trains on old rails**

At the start of the 1990s, the country's 13 remaining private railways were the centre of controversy. In May 1989, the State Administration had submitted the "*Report on Transport Economics*", also known as the Würtzen Report, which aimed to outline how subsidies in the transport sector could be reduced. One proposal was for the counties to take over responsibility for private railways, which would allow more rationalised and coordinated operation of local railways. What attracted the most attention, however, was the proposal to phase out state subsidies to private railways within a five-year period, recognising that the consequence for some of the railways would be the cessation of operations. The solution was that parts of the disused train services could be replaced by buses. The proposal immediately provoked a great deal of debate and, not least, opposition from

the 13 private railways' interest organisation, the Joint Representation of the Private Railways. The criticism targeted the report, its conclusions and, in particular, what was considered incorrect and misleading use of statistics and comparative figures. However, in the following years, private railways were faced with increasing demands for cost cutting. Nevertheless, most private railways managed to acquire new multiple units in the period 1990-2020s. Some railways were also modernised, but in several cases only after extensive political debate about their *raison d'être*. Was it cheaper and better to close the railways and replace trains with buses? So far, all private railways have been preserved, even after ownership was transferred to the new regional councils at the beginning of the new millennium.

### **2013 – The Waterfront scandal**

In 2013, DR uncovered a scandal that dominated the news. A story that initially centred on the top management of DSB and the communications agency Waterfront, with the central protagonist being Lars Abild, a journalist critical of DSB. Initial revelations suggested that DSB had paid Waterfront to employ the critical journalist without his knowledge of the arrangement. But the scandal soon developed at a rapid pace, and along the way a number of questionable and criticisable actions emerged. Not least after other journalists started digging into the story and after DSB's new management initiated a thorough legal investigation into the cooperation between DSB and Waterfront. The matter was so serious, the Ministry of Transport asked the Legal Adviser to the Danish Government to assess the legal investigation carried out by Bruun & Hjejle for DSB. Then the ministry could draw its own conclusions.

As one media researcher described it in the TV programme, the story was as taken "straight out of crime fiction", and the coverage of the scandal gradually became even more colourful than the story that rolled across the TV screens. Not only was a secret collaboration between DSB and the

communications agency uncovered. A number of dubious decisions both at DSB and among some of the Danish Parliament's transport politicians were also revealed. Some of the parties involved denied the allegations.

### **2015 – The blue light at the deserted station**

Digital developments have greatly characterised the railways in the period 1997-2022. Whereas in the 1990s, there were numerous staffed ticket offices, today the number of ticket offices can be counted on a single hand. This is not least due to the introduction of the Rejsekort travel card – a digital ticket payment solution – as well as other digital solutions, e.g. tickets via mobile phones. Approx. 90% of travellers bought their tickets at ticket offices in the late 1990s, but 20 years later, around 90% of travellers bought tickets digitally. Alongside this came the launch of websites, including Rejseplanen.dk, where people could plan their journeys.

### **2016 – Fixed links and cross-country freight**

On 1 July 2000, Denmark and Sweden were connected via the Oresund Bridge. Expectations for the new link were sky-high. Although in the years following its inauguration, there was no shortage of initiatives in favour of Scandinavian integration, the Oresund link did not break the mental barrier among Danes to the same extent as the Great Belt link had done. However, the number of travellers still increased significantly from around 4.9 million travellers in the first full year of operation (2001) to around 11-12 million annual travellers in the years 2008-19. The number of freight trains crossing the bridge also increased from about 6600 annually (2001) to approx. 8500 in the 2008-19 period – although with a slight downward trend towards the end of the period.

Fixed links were very much on the agenda in the decades around the turn of the millennium. The Great Belt link

opened in 1997-98, the Oresund link in 2000, and a link across the Fehmarnbelt between Denmark and Germany was also in the pipeline. The Fehmarnbelt got off to a rocky start. Difficulties arose particularly after 2005, when Wolfgang Tiefensee became German Transport Minister. Mr Tiefensee, who could not see the benefit of a Fehmarnbelt link, stated bluntly at a meeting with his Danish ministerial colleague that *“Germany has many big projects and the Fehmarnbelt project is not one of them”*. Mr Tiefensee stalled the process, rejecting drafts that Danish and German officials had worked and agreed on, and struggled to find time to meet with the Danish transport minister. However, German Chancellor Angela Merkel was persuaded to support the plans at head of government level, and a meeting of transport ministers in Berlin in June 2007 succeeded in concluding a state agreement on the construction of the Fehmarnbelt fixed link. However, the agreement was only reached after a dramatic sequence of events, with the German minister rejecting any idea of a fixed link at the start of the meeting, up until the Danish minister was able to present a text message from Chancellor Merkel. Still, it took several years before construction work could begin. The link is expected to be ready in the late 2020s.

The Oresund and Great Belt fixed links were not just used by passenger trains. After the opening of the Great Belt link in 1997, transit freight trains between Scandinavia and the Continent were routed via the fixed link. Transporting goods by rail remained a difficult discipline, however. In 2016, a report showed that, since the turn of the millennium, total freight transport by rail had grown by around 25%. Yet, the overall figures disguised large differences, as the national and international share (goods to and from Denmark) had dropped steadily, while transit traffic through the country had increased significantly. Around 85% of freight transport on the Danish rail network in 2016 was transit traffic.



### **2016 – Signalling the future**

Around the turn of the millennium, Danish signalling and interlocking systems were in many cases obsolete. Due to many signalling failures and difficulties in obtaining spare parts for the old installations, Danish Parliament decided, on the recommendation of Banedanmark, to replace all signals and interlocking systems on the Danish railways. The switch would be made to the new ERTMS signalling system on the long-distance lines and the CBTC signalling system on the S-train lines near Copenhagen. After a number of technical challenges, the first lines started to switch to the new signalling systems around 2020.

### **2019 – The Great Belt accident and railway safety**

In early 2019, a major accident occurred on the Great Belt Bridge when a high-speed train collided with a lorry trailer that had come loose from an oncoming freight train in a violent storm. Several people lost their lives and several were injured. The accident, caused by a combination of weather conditions and unsafe semi-trailer carriages, prompted a tightening of safety rules.

Although the Great Belt accident was by far the most serious rail accident between 1997 and 2022, the Railway Accident Investigation Board formed in 1996 (from 2004 the Accident Investigation Board for Aviation and Railway) investigated several major and minor accidents during the period. Among the more serious incidents was the train accident in Tommerup in 2004. However, the most frequent types of accidents were collisions between trains and cars at level crossings. In 2009, the Parliament adopted a special effort to eliminate or rebuild the unattended crossings.

### **2022 – A great day for Odense**

While the Copenhagen S-train network was continuously expanded from the time the first S-trains rolled onto the rails in the mid-1930s, and in Aarhus the Aarhus Nærbane local

railway was introduced in the late 1970s, the 1990s was an era of serious developments in urban transport. In Copenhagen, the metro was built and continuously expanded. New local railways also emerged around the major cities of Aalborg, Aarhus and Esbjerg, and in Odense, Aarhus and around Copenhagen, light railways – a kind of modern tramway – were built.

### **2022 – Klimafreundlich? Super geil!**

While sustainability and climate change were a political battleground at the turn of the millennium, twenty years later there was a general consensus that it was an issue that required action. Many companies had a green profile. This was also true in the railway sector. Both Banedanmark and DSB launched green strategies, and DSB was in the process of buying new electric trains. In addition, the electrification of the railway network had resumed.

The future was also green for local railways. Not least after the Government and Danish Regions announced in 2020 that they had entered into binding climate cooperation agreements, which, among other things, proposed that future trains on local railways should be climate-friendly battery-powered trains or hydrogen-powered trains. The first local railways are already acquiring battery-powered trains.

### **Summary**

From 1997 to 2022, Danish railways were transformed. The article provides an introduction to the development of railways in the years 1997-2022. Of course, when the archives are opened and the players eventually write their memoirs, new aspects and corrections will be added to the history that is publicly known today. At the same time, the story about the future of railway history is already unfolding so that in 25 years' time we will be able to take stock of developments.







*Side 178-179: Banedanmark udfører  
sporarbejde ved Holte Station i 2006  
(foto: René Strandbygaard).*

# Banedanmark bliver til

## EU-projekt, straffeaktion eller?

Af Steen Ousager

### 1. PROBLEMET

#### Én eller to?

I 1997 kunne jernbanen i Danmark markere 150-året for åbningen af den første banestrækning. Men det var også året, hvor den danske jernbane undergik den største organisatoriske ændring nogensinde: Den 1. januar 1997 var den selvstændige banestyrelse, fra 2004 Banedanmark, med ansvar for anlæg og vedligehold af jernbanens infrastruktur, der ellers næsten altid havde ligget i statsbaneinstitutionen, således en realitet. Der var også andre momenter i denne organisationsændring, men det var bodelingen, der på den lange bane påkaldte sig størst opmærksomhed. Et humoristisk bud gav *Berlingske Tidende* i 2005: "Såvel i DSB som

*Banedanmark griner man i dag internt af den bodeling, der blev indledt i 1997 ... Og det tager da heller ikke lang tid, når man ringer rundt, at få den humoristiske udlægning af, at det er Banedanmark, der ejer den lille viser og DSB, der ejer den store på de ure, som findes på stationerne".<sup>1)</sup>*

Mærkelig nok var ideen, der indebar udskillelse af DSB-virksomheden DSB bane med godt 3.600 ansatte, tilsyneladende helt uvarslet kommet på bordet i forbindelse med et politisk forlig i oktober 1996. Det var lige før, lovmøllen ikke kunne følge med, og den nødvendige lovgivning trådte derfor først i kraft et par dage før, men uden opfølgende vejledninger, aktstykker mm.



*Banestyrelsen, senere Banedanmark, var blevet udskilt pr. 1. januar 1997 fra DSB. Ikke alle var enige, og dele af DSB-ledelsen havde været imod. Trolje fra Banestyrelsen på vedligeholdelsesopgave 1998 (foto: Peter Thornvig/DSB, Danmarks Jernbanemuseum).*



*Foruden nyanlæg blev sporudskiftning og vedligehold af hele infrastrukturen udført af Baneafdelingen, fra 1994 DSB bane. Her en skinneudlægningskran i 1960 (Danmarks Jernbanemuseum).*

I DSB's hovedsæde i den gamle kaserne i Sølvgade havde det udløst bemærkelsesværdige optrin: En centralt placeret ansat har således fortalt om det, der kunne minde om et alternativt Luciaoptog på gangene den dag i december 1996, hvor lovforslaget blev endeligt vedtaget. Pludselig var, da meddelelsen tikkede ind, en række medarbejdere inkl. direktøren for DSB bane jublende begyndt at løbe om i gangene i begejstring over, at de nu ikke længere skulle være ansat i DSB.<sup>2)</sup> Der var helt klart nogen i DSB, der gerne havde villet dette. Men ikke alle i den øvrige topledelse:

*"Engang var en opdeling af DSB i to virksomheder en utænkkelig tanke. To selvstændige virksomheder for noget så indlysende logisk sammenhængende som det at køre tog på de dertil hørende skinner. Det havde ingen fantasi til at forstille sig. Fra årsskiftet er denne utænkkelige tanke blevet til virkelighed. Den blev fostret i Bruxelles som et af de instrumenter, der skulle til for at modernisere og effektivisere de europæiske jernbaner".<sup>3)</sup>*

Sådan hed det i 1996 i lederen i decembernummeret af DSB bladet i samme anledning. Det er vanskeligt at afgøre,



*Porten til DSB's generaldirektorat, Sølvgade, København. Billedet er taget i 1947 i 100-året for den første danske jernbane. Ved 150-året i 1997 var færger, busser, rejsebureau og infrastruktur ikke længere en del af DSB. I 175-året havde DSB været en jernbaneoperatørvirksomhed og Banestyrelsen, senere Banedanmark, en uafhængig jernbaneinfrastrukturforvalter i 25 år (Danmarks Jernbanemuseum).*



hvad lederskribenten egentlig mente, men reelt stod der jo, at det var en ulogisk beslutning, og at den var kommet ind fra sidelinjen efter beslutning i EU. Og ikke nok med det: Beslutningen blev yderligere angivet som årsag til, at *DSB bladet* måtte ophøre med at udkomme, nu hvor den forhenværende etat øjensynligt skulle splittes. Alt var åbenbart vendt på hovedet.

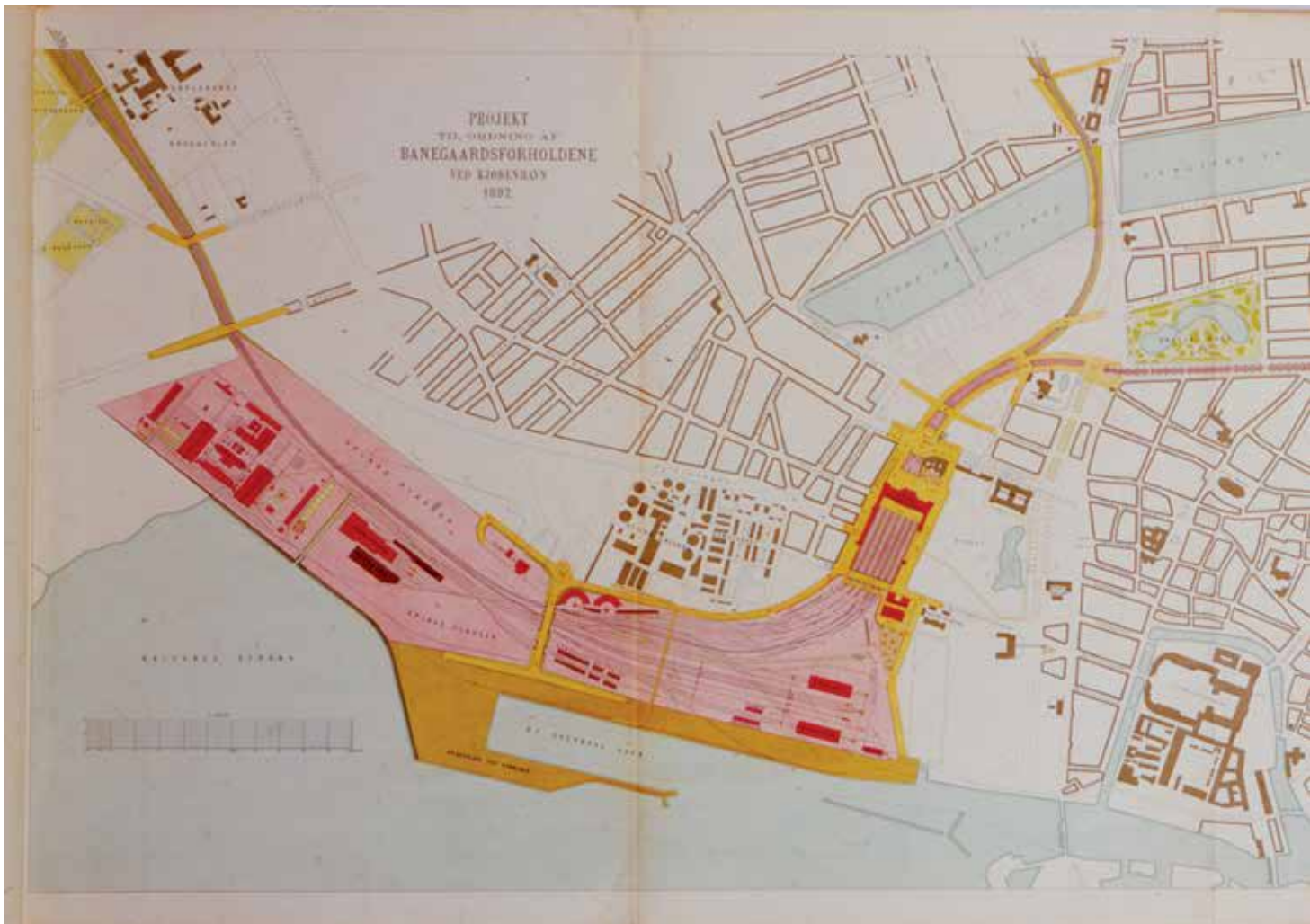
Samtidig var det tydeligt, at DSB-direktionen nu skulle finde sine egne ben. Ud trådte flere medlemmer og blev erstattet af nye. Administrerende direktør Henrik Hassenkam var lige efter nytår 1997 da også bemærkelsesværdigt neutral i sine udtalelser om udskillelsen. Men der faldt alligevel en række interessante udtalelser fra den nye direktion senere på året i anledning af udsendelsen af et såkaldt manifest: *"Vilkår for det nye DSB"*. Henrik Hassenkam udtalte således: *"Det er sund fornuft at holde DSB samlet, det giver et langt bedre og billigere jernbanesystem. Men der findes både blandt politikere og formentlig også internt i DSB det modsatte synspunkt"*.<sup>4)</sup>

Det var således en ret kontroversiel og øjensynligt også kompliceret sag, der var sat i søen, og tydeligvis ikke efter rådgivning fra DSB. Det var endda lige op til jubilæumsåret 1997, som alle kræfter i DSB arbejdede på at forberede. Her skulle DSB i egen optik med åbningen af Storebæltsforbindelsen og en række nye spændende produkter virkelig høste på de meget store infrastrukturinvesteringer, der havde været drøftet og planlagt siden den store *Plan 1990* fra 1975. Men hvad betød udskillelsen og bodelingen egent-

lig? Hvad var det, der blev delt? Og hvorfor skulle denne ændring tilsyneladende pludseligt gennemføres og i hvilken sammenhæng? Hvad var det med EU? Og hvad medførte bodelingen i praksis?

### Bodelingen i litteraturen

Selve bodelingen er der ikke rigtig blevet skrevet om bortset fra enkelte meget specifikke områder.<sup>5)</sup> Baggrunden er dog behandlet af journalisten Birgitte Marfelt, der især har set bodelingen som et politisk ønske om at handle på en påstand fra *Morgenavisen Jyllandsposten*. Ifølge artiklen dér skulle DSB's regnskaber have været sminkede.<sup>6)</sup> Det gentager læge René Flamsholt Christensen i sin bog om IC4-togene. Bogen forekommer lidt vel hurtigt skrevet. Lidt besynderligt afviser han først – og rimeligt nok – fremtidsforskeren Uffe Paludans påstande i bogen *DSB af sporet* fra 2014 som udokumenterede og konspiratoriske. Men senere vurderer han netop med Paludan som udgangspunkt, at DSB i 1990'erne *"... var mere optaget af at optimere sin egen behovstilfredsstillelse end af at levere komfortable og tidmæssigt bejlelige transportmuligheder til kunderne til overkommelige priser"*. Bodelingen skulle herefter have været en *"hovsaløsning"* forårsaget af problemerne med DSB gods.<sup>7)</sup> Fælles for alle tre er, at EU-problematikken nævnes, men ikke analyseres særligt indgående.<sup>8)</sup> Og bortset fra Marfelt, der har foretaget en række interviews med aktørerne, er det uklart, hvad kildematerialet er.



## 2. BAGGRUNDEN

### Det traditionelle banesystem

Kort sagt – som Lars Bjarke Christensen i denne udgave af *Jernbanehistorie* også indleder med i sin beskrivelse af jernbanerne fra 1997 til 2022 – var der tale om et opgør med en meget lang tradition for både organisering og finansiering af jernbanedriften i Danmark, både når det gjaldt drift og anlæg. Historisk var de første jernbaner jo anlagt og drevet af private selskaber. Men fiaskoen med det private driftsselskab til de jysk-fynske baner fra 1861 til 1867 og uenighed med private entreprenører om nyanlæg førte til oprettelsen af de Jysk-fynske Statsbaner, der fra 1867 skulle overtage driften fra de private. Derudover var der til projektering m.m. af nyanlæg også etableret et statsligt anlægsselskab: Overingeniøren for Statsbaneanlæggene. De sjællandske jernbaner kom med efter statsovertagelsen i 1880 og sammensmeltningen med de jysk-fynske baner i 1885.

I Statsbaneanlæggene tog man sig ikke af vedligehold, det hørte hjemme i Baneafdelingen under DSB. Reelt var overingeniøren fra 1889 identisk med statsbanernes gene-

raldirektør, og en sammensmeltning var derfor i proces lang tid før 1906, hvor den formelt gennemførtes. Sådan fortsatte det grundlæggende trods mange omrokeringer og organisationsændringer frem til 1. januar 1997. Faktisk kan man sige, at en af de mest centrale opgaver i organisatorisk henseende gennem de første 150 år netop havde været at skabe national sammenhæng i jernbanedriften.

### Effektivisering og konkurrenceudsættelse

Nu var infrastrukturen pr. 1. januar 1997 så blevet udskilt fra DSB og overført til en ny statsvirksomhed. Groft sagt var det virksomhedsområdet, der hed DSB bane, som indgik i den ny virksomhed. Men der var også kommet nye opgaver til: tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet til de enkelte jernbaneoperatører og opkrævning af afgifter for jernbaneoperatørers benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Der var med andre ord tilsyneladende forventninger om, at flere operatører ville i gang og konkurrere med hinanden, og styringen af dette skulle den nye statsvirksomhed derfor stå for. Baggrunden var, at regeringen og opposi-





Mens vedligeholdelsen af banerne altid havde været en del af statsbaneorganisationen, eksisterede der frem til 1906 en særlig institution, benævnt "Statsbaneanlæggene". Det var her, alle nyanlæg, ligesom efter 1997, blev planlagt og sat i søen. Reelt var "anlæggene" dog en del af statsbanerne, og chefen, også benævnt Overingeniøren var enten underlagt eller identisk med generaldirektøren. Projekt til Ordning af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, 1892 (Danmarks Jernbanemuseum).



I 1997 overtog den selvstændige Banestyrelsen arbejdsområdet, som skulle konkurrenceudsættes mest muligt. Som det ses, holdt personalet dog fast i deres jakker med BANE på ryggen (foto: Rene Strandbygaard, 2006).



Organisation

DSBs ledelse

Administrerende direktør Henrik Hassenkam

DSB stabe

Stabschef Søren Tengvad  
 Sekretariatschef Gitte Sabroe  
 Personalechef Thuri Didriksen  
 Planlægningschef Ove Dahl Kristensen  
 Pressechef Henrik Uhr-Prahl  
 DSB økonomi: Økonomidirektør Carsten Krogsgaard Thomsen

DSB gods

Direktør Bruno Wigandt  
 Administrationschef Holger Hjort  
 Vognladningschef, salg, Arndt Møller Pedersen  
 Vognladningschef, produktion, Per Møhlholm  
 Kundeservicechef Anne-Lise B. Sørensen

DSB passager

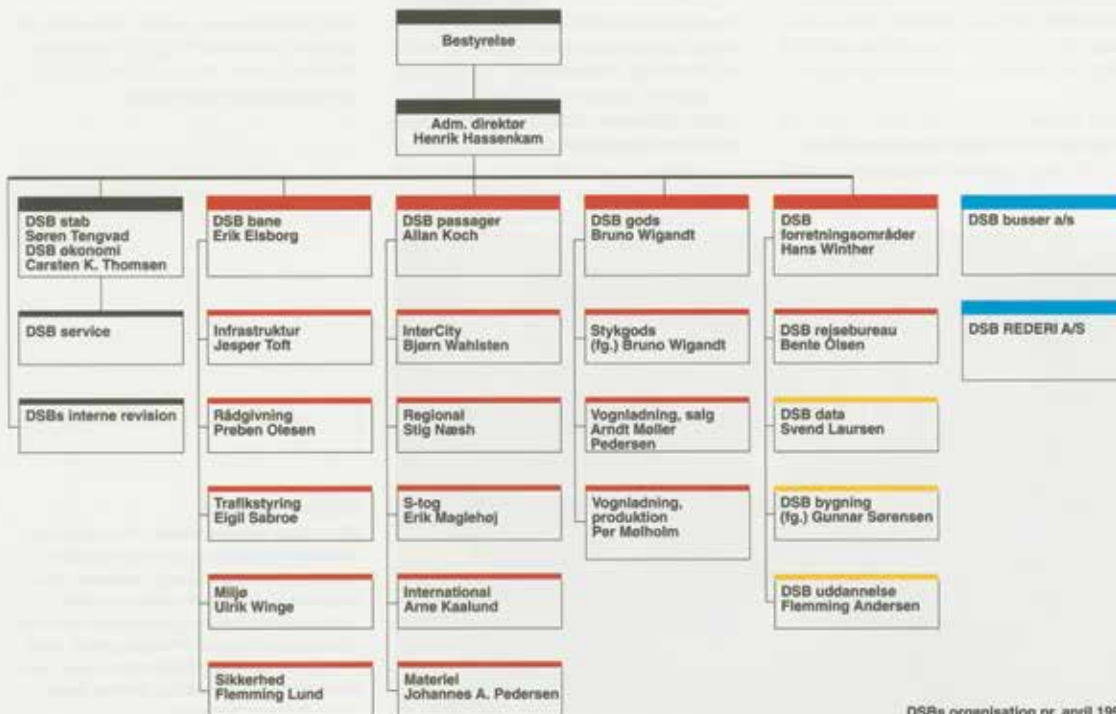
Direktør Allan Koch  
 Administrationschef Susanne Hejlesen  
 InterCitychef Bjørn Wahsten  
 Regionaltogschef Stig Næsh  
 S-togschef Erik Maglehoj  
 Internationalchef Arne Kaalund  
 Materielchef Johannes A. Pedersen

DSB forretningsområder

Direktør Hans Winther  
 Administrationschef Eilert Løvborg  
 EDB-chef Svend Laursen, DSB data  
 Rejsebureauchef Bente Olsen, DSB rejsebureau  
 Fg. overarkitekt Gunnar Sørensen, DSB bygning  
 Uddannelseschef Flemming Andersen, DSB uddannelse

DSB bane

Direktør Erik Elsberg  
 Administrationschef Lene Grønfeldt  
 Overingeniør Jesper Toft  
 Overingeniør Preben Olesen  
 Trafikstyringschef Eigil Sabroe  
 Miljøchef Ulrik Winge  
 Projektkoordinator Henrik Nørgaard



DSBs organisation pr. april 1996



Frem mod 1997 og åbningen af den faste Storebæltsforbindelse begyndte udskillelsen af færgerdrift fra DSB som et led i den proces, der også omfattede udskillelse af en selvstændig infrastrukturforvalter, Banestyrelsen. Foto viser de tre nye intercity-færger på Storebælt i 1981 (Danmarks Jernbanemuseum).

tionen med Venstre og Konservative den 24. oktober 1996 havde indgået et forlig om DSB, hvor udskillelse, effektiviseringer og markante besparelser indgik.

I det efterfølgende lovforslag om etablering af en banestyrelse fra december 1996 hed det, at der skulle skabes rammer for en egentlig konkurrenceudsættelse, og man gik således videre end i 1993, hvor DSB havde etableret det, der i DSB-sprog blev benævnt virksomhedsområdet DSB bane. Her samlede man dengang alt vedr. infrastruktur, herunder spor, sikkerhed, vedligehold og trafikstyring, og i øvrigt gennemførtes regnskabsmæssig adskillelse mellem DSB bane og det øvrige DSB. I 1995 havde man endda taget skridtet videre ved på finansloven at oprette selvstændige hovedkonti uden overførselsadgang mellem de to dele af DSB.<sup>9)</sup>

Formålet med den vidtrækkende beslutning var forestillingen om, at *”Det forhold, at jernbaneinfrastrukturen er til rådighed for flere operatører, kan give en mere effektiv udnyttelse af de store investeringer i jernbaneanlæg og gennem konkurrence skabe større effektivitet hos operatørerne. Et af midlerne til at effektivisere forvaltningen og udbygningen af infrastrukturen er at udbyde opgaverne.”* Desuden skulle DSB i løbet af nogle år og senest i 1998 transformeres om efter Post Danmark-modellen, som der politisk havde været en betydelig begejstring over.

Under DSB skulle der desuden – og *”hurtigst muligt”* – etableres to aktieselskaber med egne bestyrelser for DSB Intercity og DSB s-tog, som netop var i færd med at få

leveret helt nye S-tog. Senest 1. januar 1999 skulle driftstilskuddet til DSB desuden fastsættes med udgangspunkt i kontrakter, hvori omfang, kvalitet og service og evt. efter udbud betaling herfor skulle fastsættes, kort sagt noget helt andet end den traditionelle finanslovsstyring og de allerseneste års rammestyring. Øjensynligt var projektet at rive det gamle DSB ned og bygge noget nyt op, som var mindre tilskudskrævende. Meget betegnende hed det da også om den nye styrelse, at den selvfølgelig skulle *”effektiviseres mest muligt”*.<sup>10)</sup>

Sluttelig var der spørgsmålet om betaling for jernbandedelen af Storebæltsforbindelsen, der omsider og med tre års forsinkelse stod over for at skulle åbne. Betalingsspørgsmålet var ikke en del af denne udskillelseslovgivning, men var indgået i det politiske forlig fra oktober. Hidtil havde det været forudsat, at DSB i årene 1997 og 1998 skulle betale 640 hhv. 740 mio. kr., hvilket reelt blev anset for umuligt.<sup>11)</sup> Nu blev det trukket ud af DSB og over i A/S Storebælt, idet dog Banestyrelsen på Storebæltsanlægget skulle stå for vedligehold.<sup>12)</sup>

Storebælt skulle således ikke længere belaste DSB, hvilket blev særligt fremhævet i Folketingets åbningstale i oktober 1996.<sup>13)</sup> Til gengæld skulle der betales infrastrukturafgifter for passagertrafik på helt op til 84 mio. kr. for andet halvår af 1997, hvor anlægget jo først lige var åbnet i øvrigt med udsigten til klækkelig besparelse for bilisterne, når billedelen lidt senere skulle tages i brug.<sup>14)</sup>

Lovgivningen om en banestyrelse indeholdt således mange motiver: liberalisering, effektivisering, konkurrenceudsættelse, omlægning af finansiering og forretningsmodel og et behov for at få nye øjne på de kolossale investeringer, der skulle foretages, hvis jernbanen skulle have en fremtid. Dertil kom åbenbart en påvirkning fra EF/EU, hvor det indre marked også krævede sit.

*Organisationsoversigt 1996. Som et led i implementeringen af EF's/EU's jernbanedirektiver var DSB frem mod 1997 både udførelses- og regnskabsmæssigt blevet opdelt efter produktområder (DSB Årsberetning 1996).*



### “... formidable forandringer...”

Loven stod da heller ikke alene. Samtidig med udskillelsesloven blev der behandlet og vedtaget lovgivning om DSB busser og DSB rederi, der allerede i 1995 var gjort til aktieselskaber, men ejet af DSB. Samtidig med udskillelsen overførtes nu DSB's aktiepost i de to selskaber til Trafikministeriet, der så fortsatte som eneaktionær. DSB skulle m.a.o. nu koncentrere sig om jernbanedrift.<sup>15)</sup> Desuden blev det besluttet at styrke trafikministeriets departement med seks årsværk fra DSB. Det skete konkret for at kunne tilse forvaltningen med jernbaneinfrastrukturen – herunder investeringer. Men det var jo tydeligvis også for at styrke den departementale politikfastlæggelse, som ellers i ret betydeligt omfang havde ligget i DSB.<sup>16)</sup> Endelig blev det også nødvendigt med et ændringsforslag til loven om en fast forbindelse over Storebælt, fordi det nu var Banestyrelsen, der skulle varetage forvaltningen af infrastrukturen, men i øvrigt ikke eje den. En særlig disput udspillede sig om ejendomsretten til de dele af lyslederkablerne, DSB i sin tid havde fået nedlagt, og som ikke skulle bruges til jernbaneformål.<sup>17)</sup>

I DSB blev den tidligere selvstændige division, DSB International, nu lagt sammen med DSB InterCity. Samtidig blev et af de store virksomhedsområder med egen direk-

*Ligesom med de faste forbindelser var der i spørgsmålet om elektrificering af store dele af det danske jernbanenet usikkerhed om den politiske planlægningshorisont. I første omgang blev det derfor kun til elektrificering af Kystbanen fra København til Helsingør. Frustrationerne i DSB's baneafdeling, senere DSB bane, var derfor voksende. Foto viser prøveopstilling af køreledningsmaster langs Klampenborg-Snekkersten ved Krogerupvej i 1984 (Danmarks Jernbanemuseum).*

tør, DSB passager, nedlagt, officielt fordi den i det nye DSB ville være for stor i forhold til de andre enheder, der nu var tilbage.<sup>18)</sup> Samtidig blev en række stabe tilhørende de tilbageblevne DSB-virksomheder lukket, mens der til gengæld blev oprettet et mindre direktionssekretariat, der skulle beskæftige sig med de mere strategiske problemstillinger. Meget sigende blev der nu også oprettet en økonomiafdeling.

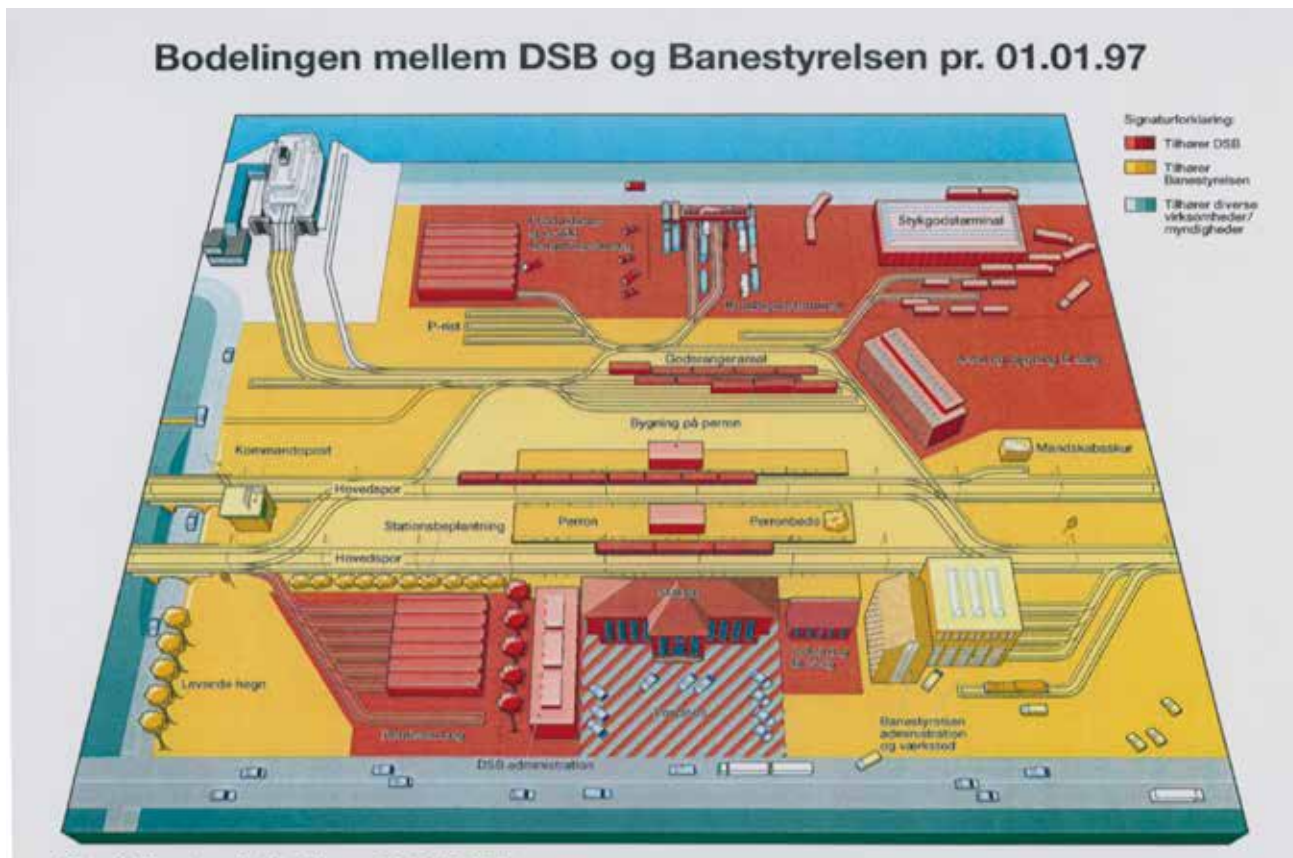
Udskillelsen var altså del af noget større, og et helt nyt, men meget mindre DSB var undervejs. Som den socialdemokratiske trafikminister Jan Trøjborg udtrykte det efter førstebehandlingen af de tre lovforslag: *“Det er jo formidable forandringer for organisationen, for politikerne i dette høje Ting og i virkeligheden også for de mange ansatte, der er tale om. Det er jo en mindre revolution, der er gennemført.”* Nu skulle de statslige selskaber og i denne sammenhæng operatørdelen af den kollektive trafik på jernbaneskiner sættes fri, så de kunne, som trafikministeren fortsatte, fungere som *“selvstændige selskaber, der er i almindelig og kommerciel konkurrence som DSB Busser og DSB Rederi [og som] har været en succes”*.<sup>19)</sup>

### Implementering af bodelingen

Konkret var der afsat en pulje på 300 mio. kr. til udskillesoperationen. I erkendelse af de problemer, den nye ordning kunne udløse, var det besluttet, at der skulle etableres et koordineringsorgan til at løse praktiske problemer. Det kunne være i forbindelse med køreplanlægning, trafikstyring og information, og så skulle de bidrage til at sikre integration af operatørernes ønsker i Banestyrelsens vedligeholdelses- og investeringsplanlægning. Et nyt organ var således prisen for den sammenhæng, der, som det blev erkendt, ville gå tabt med udskillelsen, og som i hvert fald i DSB havde været et afgørende argument for at holde tingene samlet. I første omgang blev der dog henvist til, at det måtte afvente en bekendtgørelse, som aldrig kom.<sup>20)</sup> Til gengæld oprettede DSB selv et sekretariat, benævnt



## Bodelingen mellem DSB og Banestyrelsen pr. 01.01.97



Det var gået meget hurtigt med at udskille DSB bane til Banestyrelsen. Vejledninger m.v. var derfor først på plads halvandet år senere. Bilag til Bodelingshåndbog af 17. juli 1998 (Danmarks Jernbanemuseum).

DSB trafikplanlægning, for driftsdirektøren. Her skulle alle overordnede forhold i den aktuelle deling behandles herunder forholdet mellem operatør og infrastrukturejer i relation til køreplaner og kanaltildeling mm.<sup>21)</sup>

Bemærkelsesværdigt nok – eller nok snarere, fordi det endnu var lidt uklart, hvordan den skulle implementeres – var der ikke megen omtale af dette i DSB's medarbejderblad *Perron P*. Her nævntes godt nok hen over efteråret 1996 et "Nyt DSB i støbeskeen", men der var i forhold til udskillelsen af DSB bane ingen spor af konkrete overvejelser, om hvordan det skulle ske.<sup>22)</sup> Det var i så henseende bemærkelsesværdigt, at medarbejderbladet nok omtalte det politiske forlig fra oktober, men overskriften til artiklen handlede ikke om udskillelsen, men om nedlæggelse af DSB passager.<sup>23)</sup>

Var der tale om en organisatorisk revolution, var denne samtidigt blevet gennemført revolutionært hurtigt – og øjensynligt uden nogen forudgående analyser af konsekvenser og beregning af de dermed forbundne udgifter, bortset fra at det skulle være statsfinansielt neutralt. At det skulle gå stærkt, var der heller ingen tvivl om, og derfor blev der efter forliget nedsat en meget kraftfuldt besat arbejdsgruppe, der skulle forberede det videre forløb. For bordenden sad trafikminister Jan Trøjborg. De andre med-

lemmer var ministeriets departementschef, Ole Zacchi, foruden direktøren for DSB, Henrik Hassenkam og formanden for DSB's bestyrelse, Børge Munck Ebbesen. Ved siden af var der også nedsat en arbejdsgruppe internt i DSB. Alt kunne selvfølgelig ikke være klar 1. januar 1997. Man skulle langt hen langt hen på foråret, før Banestyrelsen overhovedet kunne melde ud, at dens organisation var blevet fastlagt.

Reelt var det en yderst kompliceret proces, der nu var sat i gang, og faktisk forelå der heller ikke før i juli 1998 en håndbog i, hvordan det faktiske skulle ske. Dog var det skitseret i aktstykket nr. 321 af 9. september 1997 om bodelingen mellem DSB og Banestyrelsen, men kompleksiteten havde hurtigt vist sig omkring især bygningernes, arealernes og de såkaldte anlægselementers tilhørsforhold. Bl.a. derfor tog det mere end et år herefter at få udarbejdet vejledningen. Håndbogen var et væsentligt supplement til aktstykket, og det havde da også været nødvendigt her at præcisere en lang række begreber og de forvaltningsmæssige aftaler, der var indgået mellem DSB og Banestyrelsen i denne forbindelse. Ikke overraskende havde bodelingen også givet anledning til en række spørgsmål til Finansudvalget, og svarene herfra var derfor ligeledes indarbejdet i håndbogens definitioner og afgørelser. Men reelt var vejledningen langt fra færdigbearbejdet og behandlet.<sup>24)</sup>



### 3. BODELINGEN I PRAKSIS

#### Bevillingsoverførsler og moms

Set oven fra var det jo simpelt nok for den store klump: Det var sporanlæggene med tilhørende bygninger, herunder planlægning af nyanlæg, der sammen med relevante dele af DSBs fællesfunktioner skulle overføres med de dertil hørende drifts- og anlægsbevillinger fra aktivitetsområdet "Statsbanerne". Som det fremgår af aktstykke 321 fra september 1997 og Finansministeriets forudgående behandling i juli, var det allerede på plads med finansloven for 1997. Med aktstykket blev der nu truffet beslutning om de resterende bevillingsmæssige konsekvenser.<sup>25)</sup>

Det største beløb vedrørte momsforholdene: DSB drifts- og anlægsbevilling skulle således opskrives med 45,2 hhv. 2,6 mio. kr. Modsat kunne de tilsvarende bevillinger i Banestyrelsen afløftes for købsmoms på 81,1 hhv. 76,3 mio. kr. En af udfordringerne var, at nyanlæg til passagertrafik var momsfristaget og derfor ikke kunne afløftes for moms. Det kunne til gengæld den momsbelagte godstrafik. I tilfælde, hvor et anlæg skulle benyttes til både passager- og godstrafik, kunne der derfor kun ske delvis momsaflyftning.

Der var således mange teknikaliteter, der skulle afklares, og på en række områder var det endnu hen i 1997 heller ikke besluttet, hvordan der skulle ske bevillingsoverførsel mellem DSB og Banestyrelsen i forbindelse med de ændrede ejendomsforhold: "Der har ... vist sig store praktiske vanskeligheder med at få opstillet et tilstrækkeligt pålideligt

grundlag ... Der er tale om betaling af el, vand, varme og huslejestigninger som følge af, at man overgår til fastsættelse af husleje på markedsvilkår".<sup>26)</sup> Men også bevillingsoverførsler vedr. igangværende stationsforbedringer inkl. opsætning af elevatorer samt vedligeholdelsesforpligtelser vedr. godspor på havne og kombiterminaler samt arealpleje gav anledning til usikkerhed.

#### Arealer og bygninger

Men så var der jo også praksis og den fysiske virkelighed i form af overflytningen af relevante dele af DSB's fællesfunktioner og fordelingen af jernbanetekniske anlæg, bygninger og arealer - den egentlige bodeling. Her var den oprindelige tanke, at "Som hovedprincip anvendes, at Banestyrelsen tillægges de funktioner, der potentielt vil skulle anvendes af andre operatører end DSB".<sup>27)</sup> Men allerede i den indledende fase op til lovbehandlingen havde der været heftige drøftelser om, hvor stationer og godsterminaler hørte til. Direktør i DSB bane og kommende direktør i Banestyrelsen, Erik Elsborg, kæmpede længe for at overtage de faciliteter, der kunne tænkes at være flere brugere eller operatører til. Det var DSB's synspunkt, at flertallet af de 289 stationer i fremtiden ville blive betjent af én operatør. Kun et lille mindretal og derunder de største ville i givet fald have interesse for andre - typisk afledt af udenlandsk trafik ind i eller gennem Danmark.<sup>28)</sup>

*Allerede før den nødvendige bodelingslovgivning var på plads, udbrød der en større krig om, hvem der skulle have ansvaret for stationer samt kombi- og godsterminaler efter 1997. DSB bane, den fremtidige banestyrelse, holdt på, at det var den; DSB, at de skulle. Her vandt DSB, ikke af hensyn til princippet om konkurrenceudsættelse, som jo skulle være den egentlige begrundelse, men af hensynet til kunderne! Kombi-terminal under opførelse i Padborg, 1987 (Danmarks Jernbanemuseum).*

Elsborg og DSB Bane syntes at have fat i den lange ende ved at henvise til, at konkurrencen ikke var helt reel, hvis en operatør, nemlig statsselskabet DSB, stod med alle kortene på hånden. Omvendt pegede DSB's direktør Henrik Hassenkam på, at stationer og godsterminaler var helt essentielle i dets kundetilpasning og forretningsmodel. Var meningen at konkurrenceudsætte og anvende den nye banestyrelse som den upartiske tildeler af infrastruktur i den nye lovgivnings ånd, var en beslutning til DSB's fordel ikke logisk og blev da også stærkt kritiseret af erhvervslivets organisationer.<sup>29)</sup> En trafikforsker konkluderede da også en del år efter, at beslutningen "...forekommer at udgøre en juridisk, organisatorisk og driftsmæssig hindring for konkurrence-dygtige løsninger, idet monopollignende markedsbetingelser opretholdes".<sup>30)</sup>

Ideen var vel med sigte på tilskudsbehovet at tage et vist hensyn til DSB's indtjeningsmuligheder - i dette tilfælde mere end det overordnede konkurrencesynspunkt. Det hed i en af ministerens talepapirer simpelthen: "Jeg har valgt at lægge vægt på, at det først og fremmest drejer sig om at få gjort DSB mere kundeorienteret og serviceminded. Derfor foreslår jeg, at stationer og godsterminaler kommer til at tilhøre DSB".<sup>31)</sup> I ministeriets 7. kontor havde der ellers været opbakning til DSB banes synspunkt, dog med undtagelse af S-banens stationer: Her anså man det - noget specielt og skrivebordsagtigt - for "... væsentligt, at DSB S-tog A/S fødes med tilstrækkelige aktiver til at sikre finansieringen af de 112 nye tog. Derfor bør S-stationerne indgå i selskabet".<sup>32)</sup> Om det var derfor, er uklart, men som nævnt forblev stationerne jo altså i DSB.



*Der var også uenighed om, hvem der skulle overtage færgehavnene efter maj 1997. Da ejendomsinvesteringer skulle være med til at finansiere DSB, fik det ansvaret for afviklingen af færgehavnene i Nyborg og Knudshoved. Færgehavnen i Nyborg, april 1997 (foto: Kurt Jeppesen, Danmarks Jernbanemuseum).*



Formentlig var det med tilsvarende argumentation som for godsterminaler og de øvrige DSB-stationer, at også køreplanstilrettelæggelsen forblev i DSB, der dog måtte afgive nogle medarbejdere til Banestyrelsen.<sup>33)</sup> Påstanden i Banestyrelsen var omvendt – ligesom med stationer og kombiterminaler – den logiske, at skulle der være reel konkurrence, så kunne udarbejdelsen af køreplan ikke være en enkelt operatørs prærogativ, men måtte overgå til styrelsen. Også dette blev et stridspunkt, ligesom sikkerhedsfunktionen og herunder havarigruppen skulle blive det. Hvad enten der var brugt et forkert udtryk, eller der var tale om et kompromis, blev godsterminaler dog overført til Banestyrelsen. Kombi- og stykgodsterminaler med særligt produktionsspecifikt udstyr forblev til gengæld i DSB. For firmaspor og postterminaler skulle der i hver enkelt tilfælde laves en aftale afhængigt af den rolle, DSB havde haft ved indgåelse af kontrakten for det pågældende spor.

I øvrigt var et andet generelt princip, at arealer skulle tilhøre den part, der ejede elementet på arealet, og at arealer, *“... som er specifikke for jernbaneoperatøren DSB, forbliver i DSB”*, som det nu hed. Det gjaldt også salgarealer og byggerettigheder over baneterræn. Alle øvrige arealer og bygninger skulle overgå til Banestyrelsen, der selvfølgelig skulle have de bygninger og anlæg, der skulle anvendes i forbindelse med infrastrukturen. Var der enighed om princippet, bortset altså for stationer og kombiterminaler, var det sværere med konkrete bygninger som den på Kalvebod Brygge, der indeholdt omfattende tekniske anlæg. Det lykkedes dog efter den første bodelingsplan nogenlunde at enes. Når det var besluttet, at et areal eller en bygning skulle endeligt overgå til DSB, skulle en udmatrikulering og tinglysning finde sted, og netop denne proces krævede en mangeårig indsats med adskillige ansatte i en egen afdeling, der ikke beskæftigede sig med andet.<sup>34)</sup> Som statsinstitution havde DSB's arealer jo ikke været matrikulerede før.

Opdelingen var ikke helt let at beskrive, så derfor var der også udarbejdet to farveplancher, der skulle illustrere aktstykket, og som er gengivet her i artiklen. I forhold til

arealerne var det tilsyneladende ikke så kompliceret: Alle anlæg der, som station, remiser, klargøringsanlæg, stykgods- og godsterminaler samt visse bygninger og installationer på perroner som ventesale og kiosker samt billetautomater, blomsterkummer, bænke skulle bruges af operatøren, hørte til DSB. Tilsyneladende forudsattes det, at der kun skulle være én operatør, nemlig DSB, eller at konkurrerende operatører enten skulle leje sig ind hos DSB eller skulle opføres deres egne faciliteter til betjening af kunderne. Det forhold var da også som nævnt tidligere afklaret før selve lovbehandlingen. Dengang blev det aftalt, at DSB havde “modtagerpligt”, hvilket betød, at det skulle stille faciliteter til rådighed, men præcis hvordan var ikke afgjort og blev da heller ikke nævnt i håndbogen. Faktisk blev beslutningen om kombiterminaler da også omgjort, men først langt senere. Det skete ikke med stationerne. Derfor er det besynderligt nok fortsat DSB, der ejer de stationer, hvor Arriva, Lokaltog m.fl. nu er eneste operatører.

### **Stationer og godsterminaler**

Ser man bort fra de helt afgørende stationer og kombiterminaler, var det også ganske indlysende, at Banestyrelsen skulle have alle de arealer, bygninger og spor, der anvendtes i forbindelse med infrastrukturen inkl. perronerne – herunder med tele- og datakabler bl.a. til sikkerhedsanlæggene. Udgangspunktet var at få etableret så “rene” linjer som muligt, så det blev enten DSB eller Banestyrelsen, der skulle stå som ejer af de relevante bygninger – helst på bygningsniveau eller evt. på etageniveau. Men vist nok ganske mange bygninger skulle benyttes af begge parter. Fællesbygninger skulle derfor overgå til største bruger, selvom det også blev bestemt meget løst og upræcist, at hvor begge parter skulle bruge samme bygning eller etage, kunne der etableres lejemål, der kunne fortsætte, hvor lejer ønskede det. Men huslejen skulle fastsættes på markedsvilkår. På stationerne var det konkret et problem, at DSB's personale nu ikke længere skulle have adgang til sik-

På almindelige stationer skulle Banestyrelsen stå for driften af alle typer informationselementer som fx passagerinfo og togviserskilte. På S-togsstationerne var det imidlertid DSB, der generelt stod for alt over perronhøjde undtagen kiosker og ventesale m.m. For bl.a. hovedbanegården i København gjaldt dog særlige regler (foto: Peter Thornvig/DSB, 1999).

ringsanlæggene. Der blev derfor bygget om, så kun Banestyrelsens medarbejdere havde adgang.

Arealer, der var specifikke for jernbaneoperatøren DSB, skulle som nævnt forblive i DSB. Men også salgarealer og byggerettigheder over terræn skulle forblive i DSB. Her skulle de indtægter, der kunne skaffes ad denne vej, dække udgifterne til omstillingen og i øvrigt være med til at opfylde de krav, der var stillet til DSB i den gældende rammeaftale. For havnene gjaldt særlige regler. I det oprindelige og første udkast til en bodeling fra 18. november 1996 skulle havnene overføres til Banestyrelsen. Det endte dog med, at Nyborg og Knudshoved, men ikke Korsør og Halskov skulle forblive i DSB. Det ville efter Storebæltsanlæggets færdiggørelse så både have oprydningforpligtelsen og indtægterne fra et salg efter oprydningen. Her spillede tydeligvis også et andet princip ind.<sup>35)</sup> Juridisk var der også et særligt problem med stationer som fx Odense. Det nye banegårdcenter var blevet bygget hen over sporet, der nu var Banedanmarks. Med bodelingen betød det, at én ejer kom til at have areal og bygning hen over en anden ejers grund, og det var i henhold til gældende lovgivning ikke muligt. Også her måtte juristerne på hårdt arbejde.

### S-tog er ét, andre et andet

Ser man nærmere på de gengivne farvelagt plancher, bliver det dog også her klart, at konstruktionen byggede på mange andre forudsætninger. Der var således ret betydelige forskelle på fordelingen mellem DSB og Banestyrelsen på regional- og fjernstogsstationer på den ene side og S-togsstationer på den anden side. S-togsnettet havde på en række områder særlige løsninger bl.a. med passagerinformation. Således hørte hele konstruktionen inkl. overdækning og belægning på gangbroer og trapper til perron helt og fuldt til DSB på S-togsstationer, mens det på de øvrige kun gjaldt fundamentet og for trapper til perron slet ikke.

Til gengæld skulle DSB alligevel stå for den indre skal på perrontunneller, men det var så endnu et punkt, hvorom



Bodelingshåndbogen noterede med fed fremhævet skrift: *“Er endnu ikke endeligt afklaret!!”* Ideen var, at Banestyrelsen skulle stå for de ydre adgangsveje og DSB for de indre. En indre adgang var en vej, der begynder og/eller slutter i en stationsbygning/forhal eller en perrontunnel uden adgang til det fri. Men her var der jo virkelig mange muligheder for blandinger, ikke mindst på S-togsnettet. Det gjaldt fx for elevatorer og elevatortårne, hvor de nogle steder klart kunne henvises til en af kategorierne ydre eller indre adgangsveje, men andre steder var blandet sammen. Også her kunne man derfor finde bemærkningen *“Forhold vedr. adgangsveje er endnu ikke endeligt afklaret!!”* På S-togsstationer var det i henhold til planchen DSB, der skulle eje og drive alle typer af passagerinformationselementer som skærme og skilte, højttalere, lys og ure, mens det på de “almindelige” stationer var Banestyrelsen. Affaldsbeholdere og dermed tømningen var også DSB’s, Men det var Banestyrelsen, der skulle rydde sne og feje perroner. Det var jo Banestyrelsen, der ejede perronerne.

På en station som Københavns Hovedbanegård eller Hellerup med dens S-tog, kystbanetog, internationale tog og godstog samt enkelte perroner, der kunne benyttes af både S-tog og godstog, måtte det ikke have været helt nemt. Det samme var tilfældet for ni andre stationer i det stor-københavnske område, der derfor heller ikke betegnedes

## Bodeling på regional- og fjerntogsstationer



## Bodeling på S-togsstationer





*“Djæveln ligger i detaljen”. Det gjorde det også her, og bodelingen blev en dyr og langvarig affære. Bilag til Bodelingshåndbog af 17. juli 1998 (Danmarks Jernbanemuseum).*

som S-togsstation, selv om de også blev betjent af S-tog. På “Lille Nord” fra Hillerød til Snekkersten/Helsingør, der jo ellers ikke var en S-togsbane, blev stationerne her så omvendt alligevel henregnet til samme kategori som S-togene, Snekkersten, hvor Lille Nord blev optaget på Kystbanen, dog undtaget. Bodelingen var således langt mere kompliceret, end det umiddelbart kunne synes, og det ser ud til, at der blev indgået en lang række kompromiser, hvor konsekvensen af dem ikke altid var lysende klar og i forhold til virkeligheden heller ikke kunne være det.

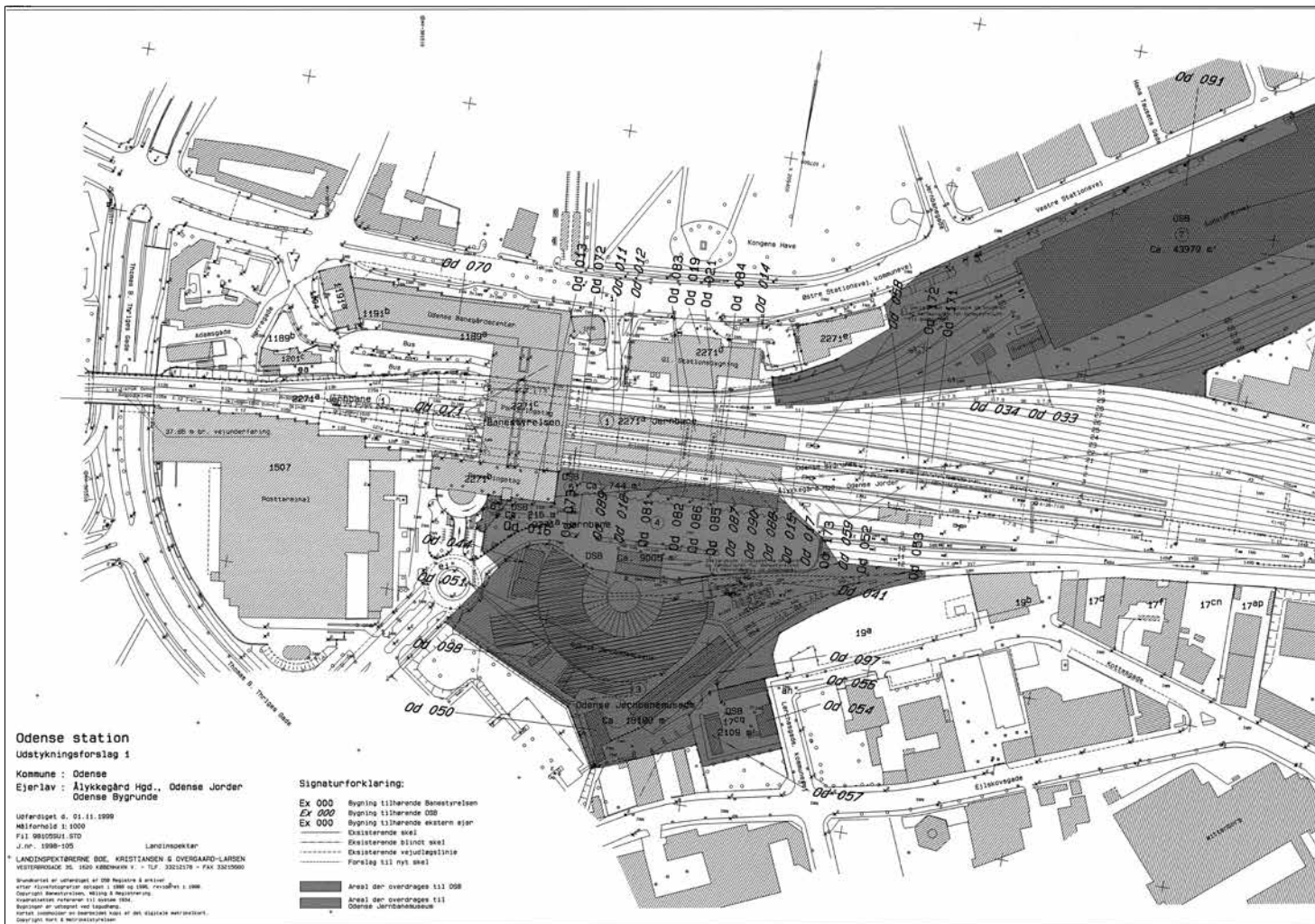
### **Spor og teknik**

Heller ikke spordelingen var ukompliceret, særligt når det gjaldt sidespor. Kommunale stamspor og en række andre sidespor skulle høre under Banestyrelsen. Spor i remise-

anlæg og hjælpespor samt spor i kombigodsterminaler og på tilstødende læsseveje samt stykgodsterminalspor hørte til DSB, fordi de så hørte til operatørproduktionsapparatet. Godsterminaler, men ikke kombigodsterminaler og stykgodsterminaler med deres særlige produktionspecifikke udstyr, skulle henregnes til Banestyrelsen, fordi de blev opfattet som spor. Postterminaler, firmaspor og spor til og i reparationsværksteder og klargøringsanlæg skulle være hos DSB og Banestyrelsens i forening. Ideen var den indlysende, men i praksis ganske komplicerede, at sporområder, der havde betydning for hovedsporets kapacitet, var en del af baneinfrastrukturen og dermed Banestyrelsens. Spor, der var særlige i forhold til godsoperatørens aktiviteter, måtte placeres i DSB. På de pågældende spor skulle der derfor opsættes skel, så hver part tydeligt kunne afholde udgifterne forbundet med eget område.



*Af praktiske grunde blev holdepladser på Lille Nord fra Hillerød til Snekkersten bodelt, som var det en S-togsstrækning (foto: Peter Thornvig/DSB, 2001).*



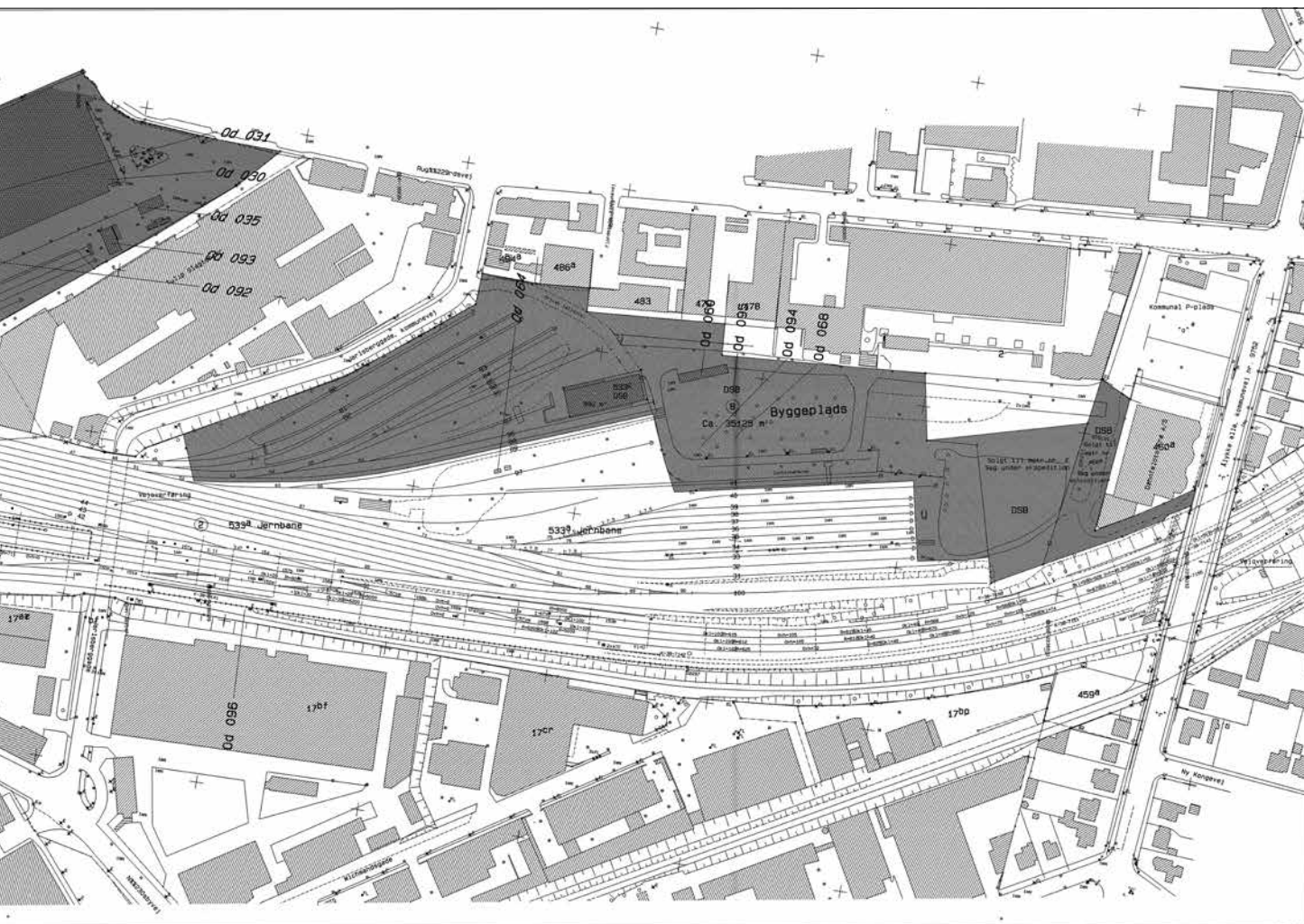
Hvis der var flere operatører på klargørings-og godsområder, skulle sporene dog alligevel tilhøre Banestyrelsen. Ideen her var, at Banestyrelsen skulle råde over spor anlæg, der i en fremtidig konkurrencesituation skulle stilles til rådighed for alle jernbanevirksomheder, mens anlæg, der var helt "produktionsspecifikke" for DSB, kunne forblive hos DSB. Også her må det operationelt have været vanskeligt: Hvad nu hvis der ikke var flere operatører, eller hvis der var to og en af dem ophørte med brugen? Videre var der olieberedskabslagrene, der under den kolde krig var etableret for at sikre tog- og jernbanedriften i krigstid. Det var også fortsat DSB, der skulle tage sig af bedriftsværnet, åbenbart også her uafhængigt af andre operatører. DSB havde altså hermed alligevel fået en særstatus og en samfundsmæssig forpligtelse.

Går vi så herefter til teleanlæggene, var det klart, at der var tale om en meget kompliceret operation, som heller ikke var klar- og fastlagt endnu. Hovedprincippet var, at teleinfrastrukturen overførtes til Banestyrelsen, der dog kun skulle have halvdelen af retten til kommercialisering af lysleder-kablerne langs banen. Telefonydelser skulle Bane-

styrelsen også levere, men fra 1998 kunne DSB selv vælge leverandør. I det hele taget var tekniske installationer, herunder teleinfrastruktur kompliceret at dele. I bygninger, der skulle tilhøre DSB, var skillepunktet første krydsfelt fra abonnementsudstyret. Sidstnævnte skulle DSB eje sammen med ledninger frem til krydsfelt. Herfra, krydsfelt inklusive, var det Banedanmarks. Særlig vanskeligt var som nævnt fastsættelsen af betaling for el, vand, varme, kloak og huslejestigninger. Samtidig var det et krav, at det hele skulle ende med at være statsfinansielt neutralt.<sup>36)</sup>

Personalemæssigt skulle Banestyrelsen tilføres ressourcer i form af medarbejdere fra de derværende fællesfunktioner i DSB. Især skulle disse medarbejdere have funktioner i forhold til den yderligere åbning af adgang til statens jernbanenet. Men der var selvfølgelig også funktioner, der kun vanskeligt kunne henføres til den ene eller den anden virksomhed. Her lød anvisningen på, at de pågældende skulle placeres hos "størstbrugeren". I den måde DSB havde været organiseret på, betalte DSB bane ikke for en række omkostninger såsom lejemål i generaldirektoratet og økonomistyrings- og IT-systemer. Men DSB banes andel,





32,2 mio. kr., skulle nu overgå til Banestyrelsen, der dog så skulle betale husleje til DSB, så længe de blev boende. Til gengæld skulle Banestyrelsen købe uddannelsesydelser hos DSB de næste tre år for mindst 5 mio. kr. årligt. For de såkaldte gratisydelser, altså de ydelser DSB bane så at sige havde fået fra fællesfunktionerne derudover, skulle der fastsættes priser, ligesom samtlige handelsrelationer de to virksomheder imellem skulle behandles som ekstern handel og foregå på markedsvilkår.

Endelig var der de sociale færgesoverfarter Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø, der blev besejlet af DSB rederi. En udbudsproces var mislykkedes, fordi ingen ville byde, og det blev nu Banestyrelsen, der fra 1. januar 1997 overtog ansvaret, indtil et nyt udbud kunne gennemføres. Det blev også Banestyrelsen, der overtog DSB's aktier i DanRailConsult.

Hvad bodelingsprocessen kom til at koste, er der ikke oplysninger om. Men med indgåelse og formalisering af aftaler om og fakturering af alle samarbejds- og handelsrelationer, udstykning og tinglysning af ejerskab på mange hundredede matrikler m.m. er et godt bud, at de 300 mio., der var afsat, overhovedet ikke slog til.

*Arealer og bygninger, der skulle overgå til DSB, var mærket med numre og betegnelser i kursiv. Som det ses, var det et kolossalt arbejde at få opmålt og aftalt placering af alle funktioner, og det skulle finde sted på knap 300 stationer, holdepladser m.v. her i Odense (Banedanmark bodeling 1999, Jens Bruun-Petersen).*

### Det første samarbejde

Det var i det hele taget en meget kompliceret og omkostningsfuld proces, der nu var sat i gang, og som i hvert fald de første adskillige år efter gav anledning til mange rivninger mellem DSB og Banestyrelsen både på det ledelsesmæssige niveau og medarbejderniveau. Således omtalte Niels Erik Jensen i sine erindringer spørgsmålet om placering af det gamle køreplanskontor som en regulær krig.<sup>37)</sup>

Et helt særligt kapitel udgjorde DSB data, der i DSB før 1997 var betegnet som et forretningsområde på linje med DSB uddannelse og DSB rejsebureau. Heri fandtes bl.a. nogle af de data, der i DSB bane var blevet brugt til at udregne forsinkelser, og de medarbejdere, der stod for det, var der-



for også flyttet med over i Banestyrelsen. De hævdede efter udskillelsen, at vedligehold og opdatering af disse data nu blev nedprioriteret. En medarbejder mente således, at det så ud som om, "man gjorde mere for egne afdelinger end for den betalende kunde".<sup>38)</sup> Samtidig blev udregningen af regularitetstal genstand for et voldsomt slagsmål mellem DSB og Banestyrelsen. Førstnævnte skulle efter bodelingen have tildelt Banestyrelsen langt det største ansvar. Herfra mente man til gengæld kun at være ansvarlig for mellem  $\frac{1}{3}$  og  $\frac{1}{2}$  af alle forsinkelser. I forvejen var der store forskelle på datakvaliteten på forskellige strækninger og på udregningsmetoden. Der var også forskelle på, hvordan

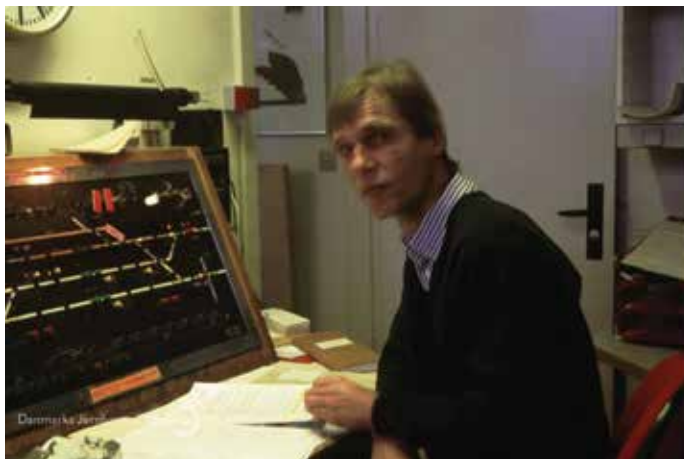
man omkring bodelingstidspunktet udregnede forsinkelser ved S-tog og på fjernbanen. Også det slagsmål fortsatte, måske fordi det var uklart, hvad man ville måle på: Hændelser eller forsinkede og/eller aflyste tog, det som passagerne oplevede, eller hvor meget operatørernes regularitet var blevet påvirket. I Banestyrelsen havde man klart den opfattelse, at især S-togs og dermed DSB's udregninger nærmede sig svindel.<sup>39)</sup>

Et andet eksempel kan belyse udfordringerne. Den 30. september 1997 gik et elektrisk togsæt i stå mellem Taulov og Kolding. Ca. 60 passagerer fik lov til at vente i omkring fire timer, før de kunne flyttes over i et andet tog. I DSB var



Med to virksomheder involveret i driftsafviklingen var der en række funktioner, der nu skulle løses på en ny måde. I hvert fald i begyndelsen gav det anledning til mange udfordringer. Personale fra DSB og Banestyrelsen i dialog på Københavns Hovedbanegaard, 1998 (foto: Peter Thornvig/DSB).

Fra 1997 var det medarbejdere i Banestyrelsen, der skulle stå for sikkerhed og trafikstyring. Sikringsanlæg og betjeningspulte måtte derfor låses inde, så kun Banestyrelsens medarbejdere havde adgang – hvis altså ikke opgaven alligevel blev uddelegeret til det forhåndenværende DSB-personale, som det fx skete i Thisted mellem 12 og 16 på hverdage i nogle år. Sikringsanlæg på Lyngby station, 1991 (foto: Kurt Jeppesen, Danmarks Jernbanemuseum).



man enig i, at det var uacceptabelt, men skyldtes, at der endnu ikke var nogen klar kommunikation eller procedure for samarbejdet mellem DSB og Banestyrelsen. Fx måtte lokomotivførere nu ikke længere ringe direkte til kommandoposterne. Ud af denne kedelige erfaring kom der derfor en kontrakt om fordeling af ansvar ved havari og hændelser. Det var herefter Banestyrelsen, der havde initiativpligten og ret til at disponere over DSB-ressourcer, når materiel skulle fjernes.<sup>40)</sup> Formentlig var eksemplet mere end enkeltstående. Efterfølgende talte den daværende DSB-direktør Henrik Hassenkam da også meget kritisk om den forplumring af ansvarsfordelingen, der nu fandt sted og det forhold, at der nu skulle skrives kontrakter "om alt mellem himmel og jord. Det duer ikke".<sup>41)</sup> Helt konkret var der da også et problem, at samarbejdet mellem forskellige afdelinger i DSB blev slået i stykker. Det gjaldt fx nogle arbejdsgrupper, som ellers havde været i gang med at se på de store hjul-skinneproblemer, der fulgte af IC3 og IR 4, ATC-systemet, der omtales senere, og pantograf- og køreledningsproblemer.<sup>42)</sup>

Praktiske og pragmatiske løsninger blev det dog også til. I Thisted fik en DSB-medarbejder således i årene 1998-2002 lov til at betjene sikringsanlægget og give afgang til togene, når stationen fungerede som togfølgestation typisk fra kl. 12 til 16.<sup>43)</sup> Lignende løsninger andre steder var vist nok ikke helt ualmindelige.

### Tidsplan

Det var forudsat, at bodelingen skulle være aftalt ved udgangen af 1998, men den fysiske bodeling var der ikke sat nogen slutdato på.<sup>44)</sup> Men der opstod også nye erkendelser undervejs. Fx var det først ind i det nye årtusind, at det blev besluttet at overføre ventilationsanlægget på Nørreport station fra DSB til Banestyrelsen.<sup>45)</sup> I *Berlingske Tidende* konstateredes det i 2005, at "1 dag er det ikke nemt at få forklaret, hvorfor skilsmissen mellem DSB og Banedanmark [dengang Banestyrelsen] blev så kompliceret, som tilfældet

er, og endnu ikke er overstået".<sup>46)</sup> Faktisk er det lidt uklart, hvornår den egentlig blev overstået. I 2006 meddelte Transport og Energiministeriet ganske vist, at den forventedes afsluttet senest ved udgangen af 2008,<sup>47)</sup> og her blev det team, der tog sig af sagerne, da også lukket. Men endnu i 2009 var man først nået til den længe planlagte bodeling af sikkerhedsbestemmelserne, hvilket i Banedanmarks *SR-information* da også blev behørigt markeret.<sup>48)</sup>

Valgte løsninger kunne også revurderes: Oprindeligt fik DSB stationsurene som perronudstyr, men da de er elforsynet ligesom perronbelysningen, blev urene overført til Banedanmark. Det var efter en iagttagelse blot en af de mange kuriositeter.<sup>49)</sup> I 2015 måtte der endnu et aktstykke til, da Banedanmark skulle overtage hjælpevognsberedskabet fra DSB og derfor have en bevillingsforøgelse på 16,2 mio. kr., som DSB's bevilling derfor skulle reduceres med. Forklaringen var en almindelig "justering af den oprindelige bodeling ..., jf. akt. 321..."<sup>50)</sup> Senere i februar gjaldt det nu et mageskifte, hvor DSB skulle overdrage en række banearealer i Aalborg, Herning og Roskilde, som var blevet nødvendige for Banedanmark i forbindelse med "... sporarbejder og anden vedligeholdelse..." Til gengæld skulle Banedanmark overdrage et godsbaneareal i Aalborg til DSB, som så kunne ejendomsudvikle arealet sammen med omkringliggende grunde.<sup>51)</sup>

Det gentog sig igen i 2017 nu med 35 forskellige steder hos Banedanmark og 16 forskellige steder hos DSB. Bl.a. skulle Banedanmark bruge flere sporbelagte arealer og bygninger, der skulle benyttes af både Banedanmark selv og flere jernbaneoperatører i forbindelse med godsbefordring (Køge, Glostrup, Kolding, Vojens samt Padborg) og klargøring af passagertog (Århus, Esbjerg og Fredericia (DSB og Arriva)) – altså lige netop det, der havde været stor uenighed om fordelingen af tilbage i den indledende bodelingsfase.<sup>52)</sup> De sidste eksempler viste, at det løbende var nødvendigt at tilpasse sig virkeligheden. Bodelingen ville jo derfor reelt aldrig kunne ophøre, i hvert fald som bureaukratisk fænomen.



Sigtet med flere EF-/EU-direktiver var at styrke den grænseoverskridende godstrafik, gerne ved konkurrenceudsættelse. Faktisk voksede transittrafikken også mellem Skandinavien og Tyskland gennem Danmark efter bodelingen. DSB gods indgik i 2001 således i det tysk-hollandske ejede Railion Danmark, der var et aktieselskab ejet af Deutsche Bahn med 92%, de hollandske statsbaner med 6% og DSB med 2%, men der kom snart også flere operatører på sporene. Transitgodstog med et tidligere DSB-lokomotiv på vej ud af Storebæltstunnelen, 2004 (foto: René Strandbygaard).

Umiddelbart var udskillelsen af Banestyrelsen en enkelt sag. Det var bare DSB bane, der skulle gøres helt uafhængigt af operatørinteresser. Men havde det i efteråret 1996 set ud som en simpel proces, udviklede bodelingen sig til en "never ending story", hvor konkrete hensyn, fx til S-tog og til økonomi samt til mere politiske og institutionsbetingede betragtninger som i spørgsmålet om stationer og kombiterminaler, måtte tages uanset hovedprincippet ide. Den var vel nok, at staten skulle sørge for de faste anlæg og infrastrukturen, mens operatører skulle stå for togdriften i et lige konkurrenceforhold. Men helt lige ville det ikke være blevet, hvis altså en alternativ operatør havde meldt sig.

#### 4. OPTAKTEN EF-direktivet

I både presse og litteratur blev bodelingen, nøjagtig som *DSB bladet* gjorde det i 1997, beskrevet som et udslag af EU-politik. Netop adskillelse af infrastruktur og operatørroller og nedskalering af den nære tilknytning til statsadministrationen havde da også været i centrum i EF. Her var det overordnede mål at modernisere og effektivisere jernbanen, gøre den konkurrencedygtig, sikre en "en sund økonomisk struktur", som det hed, og forberede den på det kommende indre marked og større transport mellem medlemsstaterne.

I 1991 udsendtes derfor rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fælleskabets jernbaner. Det fastslog i præamblen, at "den fremtidige udvikling og en effektiv drift af jernbanenet kan [forf. understregning] fremmes ved en adskillelse mellem driften af transportydelse og forvaltningen af infrastrukturen; under denne forudsætning er det nødvendigt, at disse områder obligatorisk har hver sit regnskab og kan forvaltes særskilt." I direktivets artikel 1 tilføjedes dog uddybende til den regnskabsmæssige adskillelse "... en valgfri organisatorisk eller institutionel adskillelse ..." Men ellers var sigtet den grænseover-

skridende godstrafik og følgende indførelse af betaling i form af infrastrukturafgifter for benyttelse af de nationale jernbaner. Fristen var 1. januar 1995, hvor Kommissionen skulle forelægge Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv.

I DSB og Trafikministeriet var man opmærksom på den nye situation, endda før direktivet var en realitet. Ønskerne om at give jernbanen øget forretningsmæssigt ansvar og øget ledelsesmæssig autonomi fx i takstfastsættelsen var allerede en del af ideologien i den danske centraladministration. Det var derfor både trafikministeren og DSB, der på denne baggrund havde bedt det amerikanske konsulentfirma McKinsey & Company om en vurdering af en hensigtsmæssige styreform.

#### McKinsey

Allerede i januar 1991 forelå en statusrapport. Den pegede på, at der med de seneste politiske aftaler om DSB's økonomi og den daværende styreform var sikret en enkel kobling til de politiske ejere, og at det var af stor betydning for DSB. Det var dermed den bestående status som departement, der blev foreslået videreført. Det blev også anbefalet at "bibeholde den integrerede infrastruktur" simpelthen, fordi der i Danmark ikke rigtig var nogen konkurrencesituation at regulere med den ret beskedne trafik, der var. Faktisk hed det, at "*Den integrerede styring af infrastruktur synes optimal for den danske jernbanetrafik.*" Til gengæld blev det anbefalet at øge den økonomiske gennemsigtighed via fx nye økonomisystemer og selskabsdannelse, selvstændige produktregnskaber m.m. Konkret blev der kritisk peget på den nationale godstrafiks store underskud, ligesom DSB stykgods blev foreslået undersøgt og afklaret, fordi stykgods efter konsulenternes vurdering befandt sig i "en uattraktiv position."

Også den øvrige godsvirksomhed blev foreslået udskilt. Det gjaldt ligeledes rederidivisionen, der burde granskes, ligesom der blev peget på, at rutebildektionen kunne give



endnu større overskud, hvis den blev frisat for den politiske styring. Alt i alt var vurderingen, at DSB og politikerne skulle beslutte sig for et DSB med fokus på jernbaneaktiviteter og kun andre, hvis de var tæt relaterede til jernbanen. Ikke-jernbanerelaterede aktiviteter skulle udskilles organisatorisk fra den politisk styrede aktivitet. Synspunktet fra konsulenterne var altså, at man godt kunne bruge den nuværende DSB-model med DSB som departement og let adgang til det politiske system eller alternativt en tilpasset blandingsmodel som den kendtes fra P&T. Alternativet var at etablere sig som en ekspansiv skandinavisk transportvirksomhed underforstået uden tilskud.<sup>53)</sup>

### **Proaktiv organisering: DSB bane**

Det var i forlængelse heraf, at DSB fra 1. januar 1993 fundamentalt ændrede sin organisation med etableringen af seks virksomhedsområder: DSB bane, DSB passager, DSB gods, DSB rederi, DSB busser og DSB forretningsområder, dvs. data, uddannelse og rejsebureau. I sit udspil havde DSB også peget på muligheden for at omdanne rederi, busser og rejsebureauer til aktieselskaber, og disse aktiviteter blev derfor nu henlagt til en forretningsdirektør, så også de var klart adskilte fra jernbaneaktiviteter, således som McKinsey havde anbefalet. Som det hed i årsberetningen 1992 fra generaldirektøren: "Det nye DSB afspejler, at jernbane-



*Stykgods havde siden 1920'erne økonomisk været en udfordring for DSB og umuliggjorde i 1990'erne balance i regnskabet for DSB gods. I den ene undersøgelse efter den anden blev det derfor foreslået at se nærmere på dette produkt og øvrig national godstrafik på skinner. Men der skete ikke noget før årtusindskiftet, hvor al DSB gods-virksomhed pludseligt blev afviklet. Det var ellers hovedbudskabet, da konsulentfirmaet McKinsey i 1991 skulle vurdere DSB's styreform. Stykgodstog i Korsør, ca. 1997 (foto: René Strandbygaard).*



trafikken er DSB's kerneaktivitet. Organisationen bygges op omkring DSB's forskellige produkter og trafiktilbud for at sikre, at vi hele tiden tænker og planlægger kundeorienteret.<sup>54)</sup> Især var det vigtigt med etableringen af virksomhedsområdet DSB bane. Her samlede man alt vedr. infrastruktur og trafikstyring, og i øvrigt gennemførtes regnskabsmæssig adskillelse mellem operatørdelen og infrastrukturforvaltningerne. I 1995 havde man endda taget skridtet videre ved på finansloven at oprette selvstændige hovedkonti uden overførselsadgang mellem de to dele af DSB. Kort efter blev rederi og busser som foreslået omdannet til selvstændige aktieselskaber som DSB rederi og DSB busser.

Endnu i 1993 fremlagde DSB bane selv en omfattende plan. Den omtalte DSB bane som forretning, og hensigten var indlysende den at gøre denne DSB-enhed klar til at håndtere infrastrukturforvaltning og fastsættelse og inddrivelse af infrastrukturafgifter snarest muligt og inden 1. januar 1995 "for nuværende og kommende driftsselskaber (operatører)." Efterfølgende blev der etableret en trafikstyringstjeneste som selvstændigt forretningsområde. Også her var der altså tænkt på de særlige styringsmæssige opgaver, som en infrastrukturforvalter skulle og kunne tage sig af. Det var også baggrunden for, at bygningstjenesten blev overført til DSB bane som forretningsområde DSB bygning. Den videre implementering af EF-direktiverne var således klart forberedt.<sup>55)</sup>

Endnu et skridt videre var det, da en ny styrelseslov fra december 1993, men modsat McKinseys anbefaling, fjer-

nede DSB's status som departement og gjorde det til en almindelig statslig virksomhed. Dermed ophørte DSB's ret til at udarbejde lovforslag og den tætte adgang til ministeren og det politiske system, som departementscheferollen indebar. Officielt skulle den ny styreform styrke mulighederne for at konkurrere og agere i et område, der stod overfor en klar liberalisering, hed det.<sup>56)</sup>

Meget peger således på, at DSB faktisk levede op til EF- og fra 1993 EU-kravene. I forbindelse med lovgivningen om udskillelsen af en banestyrelse spillede EU-spørgsmålet da heller ikke den store rolle. Der blev selvfølgelig i bemærkningerne til lovforslaget henvist til EU-retten og det indre marked og til de to EU-direktiver fra 1995, nr. 18 og 19, om udstedelse af licenser, regler for tildeling af infrastrukturkapacitet og for opkrævning af infrastrukturafgifter. Omtalt blev også i meget generelle vendinger EU-kommissionens hvidbog af 30. juli 1996 med en opdateret strategi for revitalisering for jernbanerne i Europa. Det tolkede det danske trafikministerium således, at "adskillelsen mellem operatør og infrastrukturforvalter bør udvides fra at være regnskabsmæssig til at blive organisatorisk, således at infrastruktur-selskabet har egen ledelse og økonomi".<sup>57)</sup> Men det bemærkes, at der her stod "bør" og ikke "skal". Der var da heller intet krav om etablering af helt selvstændige institutioner. Faktisk gjaldt der i henh. til artikel 2, stk. 2 også en undtagelse for jernbaner, "hvis aktiviteter kun omfatter byer og forstæder samt regional transport." De var udeluk-

Der var i EU-implementeringen muligheder for at holde bybaner og andre nærbaner ude af det regelsæt, der skulle gælde for nationale baner. Selv om bodelingen også omfattede S-banen, var der dog betydelige forskelle på den måde, de blev implementeret på her. I øvrigt var der intet krav om, at infrastrukturdelen skulle placeres i et nyt og uafhængigt selskab. Trolje fra Banestyrelsen og S-tog fra DSB, 1988 (foto: Peter Thornvig/DSB).

ket fra direktivets anvendelsesområde. S-banen i København kunne dermed også have været undtaget fra bodeling, hvis den havde været ejet af et selvstændigt selskab, hvad den jo som aktieselskab også blev senere. Men det var selvfølgelig mest praktisk, at Banestyrelsen også tog sig af infrastrukturen her. I modsat fald skulle DSB have oprettet et DSB bane for S-tog.

### Implementering af EU-direktiverne

Faktisk var der i det allerførste udkast til en lovforslag om en banestyrelse overhovedet ikke taget stilling til, om der var tale om en implementering af EU-direktiverne. I departementet spillede det en langt større rolle præcist at få beskrevet, hvad det egentlig var, man forestillede sig overført til en banestyrelse og endnu engang politisk at få klargjort, om DSB skulle være en overskudsgivende eller balancerende virksomhed. Vigtigst var at få kaldt en spade en spade i stedet for at sammenligne med andre lande: *"Hvorfor ikke sige: Banen er et transportmiddel, vi gerne vil støtte af hensyn til mulighederne for bæredygtig vækst. Vi kan kun realistisk opretholde banerne, hvis de bliver mere effektive. Det kræver konkurrence og økonomistyring. Derfor vil vi skille operatørrollen fra infrastrukturforvalterrollen og tvinge infrastrukturforvalteren til at udbyde sine aktiviteter".*<sup>58)</sup>

På en måde blev der altså fedtspillet med begrundelsen for udskillelsen. Den havde sit udspring i et ønske om at gøre DSB økonomisk bedre stillet. For som det hed i et internt arbejdsrapport fra november 1996, så var opdelingen i virkeligheden allerede implementeret: *"En sådan opdeling er i stort omfang allerede forberedt ved etableringen af DSB bane som selvstændig virksomhed".*<sup>59)</sup> Men hvorfor skulle et aktivitetsudbud ikke også kunne være sket i DSB bane?

Som nævnt blev adskillelse mellem operatører og infrastrukturforvalteren gennemført adskillige steder i Europa og faktisk over hele Norden: Sverige gjorde det i 1988 med Banverket, der i 1996 desuden fik trafikstyringen over til sig, i Finland udskiltes i 1995 fra de finske statsbaner, VR Ban-

förvaltningscentralen, der blev en styrelse under det finske trafikministerium, i 1996 fik Norge uafhængigt af de norske statsbaner, NSB sit eget statslige infrastrukturselskab, Jernbaneverket. Det skete også i UK, men først og fremmest som led i en generel privatiseringsproces, som den blev igangsat af Margaret Thatcher og implementeret af John Major i hans tid som premierminister fra 1990 til 1997. Det daværende British Rail blev efter beslutningen i 1993 fra 1994 splittet op i hele 125 selskaber, delvist også med henvisning til EF-direktivet, men ifølge en jagttager lige så meget for at kunne give Bruxelles skylden, hvis det gik galt. Og det var der – med rette – faktisk en vis forventning om.<sup>60)</sup>

Men karakteristisk nok spillede erfaringerne fra fx Sverige ikke nogen rolle for debatten om det danske lovforslag. I den forbindelse oplystes Folketingets Transportudvalg til gengæld om, at udskillelse ikke havde fundet sted i forbindelse med banereformer i New Zealand og Japan. Det blev også noteret, at den tyske banereform i 1994 med etableringen af DB A/G faktisk fastholdt infrastrukturen som en integreret del om end regnskabsmæssigt adskilt, ikke ganske forskelligt fra modellen med DSB bane.<sup>61)</sup> I Frankrig fandt noget tilsvarende sted tidligt i 1997, idet der dog blev etableret et juridisk særskilt selskab, Réseau Ferré de France, der så bestilte sin opgaveløsning udført af statsbaneselskabet, som det var udskilt fra. Senere blev det atter en del af statsbaneorganisationen i Frankrig.

Det var altså hverken en naturlov eller et krav at skille infrastrukturdelen ud. Endda havde man fået en anerkendt konsulentvirksomhed til at bekræfte dette og argumentere for ikke at gøre det. Reelt havde DSB i årene efter 1991 da også implementeret de organisatoriske tilpasninger, der skulle til i forhold til EU-direktiverne uden at tale om adskillelse. Faktisk var en adskillelse hverken administrativt eller politisk på nogen måde på tale op til det politiske forlig i oktober 1996, der ledte frem til udskillelsesloven. Og det, der var den største udfordring set med EU-øjne, nemlig interoperabiliteten i forbindelse med grænseoverskridende trafik, blev heller ikke berørt. Hvad var sket?



*Som forudset i Plan 1990 var der meget store behov for investeringer i jernbanens infrastruktur. Det skete også i et vist omfang som fx med udbygningen mod Roskilde, der endda blev elektrificeret. Men ellers var det som regel infrastrukturen, der blev udsat for besparelser, når der skulle spares på DSB. Det var i DSB bane, tidligere Baneafdelingen, håbet, at det med etableringen af Banestyrelsen ville ændre sig. Indvielse af 3.-4.spor Tåstrup-Roskilde, Hedehusene, 1988 (foto: Erik Jensen, Danmarks Jernbanemuseum).*

## 5. AFTAGENDE BETYDNING

### Trafik og tilskud

Ser man tilbage til omkring 1970 og den store reorganisering af jernbanenettet med lukning af de mest trafiksvage lokal- og sidebaner havde passagertrafikken på jernbane ellers ikke udviklet sig så ringe. I årene efter 1970 faldt trafikken ganske vist ret betydeligt, faktisk helt ned på niveauet fra omkring 1951. Men fra sidste del af 1970'erne med periodens energikriser gik det pludseligt modsat til begyndelsen af 1980'erne – især for regionaltrafikken. Herefter var antallet af rejser stagnerende eller svagt faldende – dog på det forhøjede niveau – frem til åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997.

Først med Storebælt i 1997, banen til Kastrup Lufthavn i 1998 og Øresundsforbindelsen i 2000 fandt der atter mere markante stigninger sted. For landsdelsforbindelserne øst-vest og de internationale forbindelser til Sverige var der tale om et stort løft.

For godstrafikken så det lidt anderledes ud. Opgjort i antal tons gods havde den efter 1950 aldrig været større end i 1998. Et lavpunkt havde 1981 udgjort – på linje med 1954/55, men herefter havde der været fremgang. Ser man på transportarbejdet opgjort i tonkm, var det ikke meget forskelligt. Det kulminerede i 1973/74, faldt noget frem mod 1981 og steg så ganske svagt frem mod 1994, hvorefter et meget kraftigt fald satte ind det følgende år for så igen at blive rettet op, primært dog på baggrund af transittrafik. I grunden var det vel ikke noget dårligt resultat i betragtning af, hvor kraftigt konkurrenterne på vejene vandt frem. Men det betød selvfølgelig, at jernbanens markedsandel var klart faldende, ikke mindst på godsområdet.

I den store forkromede Plan 1990 fra DSB i 1975 hed det da også, at banetransporter i perioden nok var steget, men at DSB ikke havde fået sin andel af den samlede vækst. Den stigende brug af bil udhulede økonomien i den kollektive trafik, og i øst-vest-trafikken var flyene blev en væsentlig konkurrent. Rejser med fly her udgjorde nu efterhånden næsten en tredjedel af antallet rejser med bane.<sup>62)</sup>

Økonomisk blev 1980'erne og især starten på 1990'erne øjensynligt heller ikke nogen god periode: Fra ca. en halv mia. kr. omkring 1975 voksede driftsunderskuddet, altså eksklusive afskrivning og forrentning i løbende priser til omkring  $\frac{3}{4}$  mia kr. i 1980, fra midten af 1980'erne til 1 mia. kr. og nåede så et højdepunkt i 1993 med 1,5 mia kr., hvorefter det faldt noget. Men med et kontantbidrag fra staten til DSB, når man medtager investeringer, skete der mere end fire-dobling fra 1975 og frem til 1993, hvor beløbet nåede op på 4,3 mia. kr. Men ellers var tallet ret stabilt i 1990'erne og frem mod delingen. Tager man højde for den ret kraftige inflation og lønudviklingen i 1980'erne, var det vel ikke katastrofalt. Men alligevel var driftsøkonomien i DSB en tikkende bombe i en periode med privatiseringer og med krisestemning, kartoffelkur og løbende finanslovsbesparelser over en bred kam. DSB blev således pålagt meget betydelige besparelser i finanslovene vedr. 1975 og i 1986, 1989, 1994 og 1996.

## 6. PLANER OG INVESTERINGER

### Plan 1990

Ønsket om at styrke den kollektive trafik var til dels med udgangspunkt i de faldende markedsandele i årtier derfor løbende blevet fremført fra politisk side. Med den store og gennemarbejdede *Plan 1990* fra 1975 og de efterfølgende femårsplaner tog DSB tyren ved hornene og lagde ud med en plan, hvis formål var *”at fremkomme med et oplæg til politisk stillingtagen om den kollektive trafiks og specielt DSB's rolle i det fremtidige danske samfund”*.<sup>63)</sup> Der ville blive tale om betydelige investeringer, hvis planen skulle følges: På tidspunktet for udsendelsen af *Plan 1990* var der vedtaget anlægslov for en kombineret jernbane- og vejbro over Storebælt, og DSB selv havde i henhold til planen store forventninger til en ret kraftigt stigende trafik, der kunne øge indtægterne og reducere udgifterne – hvis altså investeringerne blev gennemført. Ønsket var at udbygge den sjællandske regionaltrafik, etablere et net af tilbringer-



busser fra større byer til nærmeste større station samt få nyt materiel til lyntog, der skulle være grundstammen i et stambanehovednet, hvor farten skulle op på 160 km/t – og langsigtet til 200 km/t.

En nødvendig forudsætning var udbygning af infrastrukturen. Der skulle laves omfattende sporudfletninger, og en række enkeltsporede baner skulle udbygges til dobbeltspor. Desuden var der behov for 3.-4. spor ved Høje Tastrup. På det sikringsmæssige område skulle primærbanenettet med de høje hastigheder bl.a. udbygges med automatisk togkontrol, ATC. Et særligt punkt var den københavnske S-bane. Det var også her, at en stor del af investeringerne blev brugt og skulle bruges til en række nye S-baner til udbygning af den såkaldte fingerplan, især mod Køge og Frederikssund. Også godstrafikken skulle justeres og revolutioneres. Faktisk var de foreslåede godsinvesteringer for hele planperioden på linje med investeringerne i passagertrafikken, blot til nye "beholdere" eller containere var der afsat 1,1 mia. kr., den største enkeltinvestering i hele planen.

Selv om Storebæltsforbindelsen i princippet var besluttet i 1973 var der imidlertid stor usikkerhed om tidspunktet for ibrugtagningen. Der måtte derfor investeres ikke blot i nye færger, men også i nye færgelejer i Nyborg og Korsør med henblik på en hurtigere afvikling af trafikken. Der var også elefanten i rummet: elektrificeringen af hovedbanenettet og regionaltoogsstrækninger på Sjælland med tilhørende lokomotiver og vogne. Forventningerne til effektiviserings- og omkostningsnedsættende indsatser var store. Men prisen var også betydelig, nemlig efter *Plan 1990* mer-

investeringer på knap 1 mia. kr. oven i de over 11 mia. kr. der var forudsat investeret. Det blev desuden skitseret, at der burde vælges mellem tog- og busbetjening på en række baner i Vest- og Sønderjylland og fra Århus til Grenå. Her havde politikerne fået en sparemulighed i hånden, men den blev ikke brugt – heller ikke senere, selv om der i investeringsbehovet lå en besparelse på 200 mio. kr. og en formindskelse af underskuddet på 40 mio. kr. årligt i en omstilling til busser her.<sup>64)</sup>

Generelt kan man vel sige, at der var lagt op til en gennemgribende modernisering af hele DSB-virksomheden fra lokal- til lyntog og godstog. Nogen fornyelse af grundlaget for det hele, spor, sikkerhed, trafikstyring var også med. Men ganske bemærkelsesværdigt udgjorde det forudsatte investeringsbeløb hertil kun en mindre del af det forventede samlede investeringsbehov og langt mindre end fx den ønskede investering i omlægning af og containere til godstrafikken. I det hele taget var det kun et mindre beløb på 0,63 mia. kr. der var tiltænkt sporvedligehold og infrastrukturarbejder, når bortses fra nye S-baneanlæg. Det var med stigninger i godstrafikken på 125 %, passagertrafikken på 100 % og S-tog på 25 %, en meget ambitiøs plan i hvert fald på driftsdelen, der de første år blev understøttet af energikrise og især en voldsom stigning på trafikken på hovedbanerne uden for hovedstadsområdet. Der var også påregnet store resultatforbedringer i driften, men fortsat behov for statstilskud til investeringer og drift. Skønnet var en nedsættelse fra 750 til 600 mio. kr. i 1993/94, altså en mindre reduktion sammen med ønskede kæmpeinvesteringer.<sup>65)</sup>

Hvert år frem til 1983 udkom der opfølgende planredegørelser, før det omkring 1983-84 viste sig, at planen reelt var død i denne omgang. Nu var det med Poul Schlüter økonomisk genopretning, læs besparelser, og "kartoffelkur", der var i sigte. Udsigterne lød på køreplansreduktioner, indskrænkninger og såkaldte tilpasninger i godssektoren, udskydelse af nyt regionaltogsmateriel til Sjælland og 3.-4. spor Høje Tåstrup-Roskilde og reduktion i fjerntogsleverancer. Særlig voldsomt var det for godssektionen. Her var

den forventede investering reduceret til en brøkdel. Det var et stort og samlet plan- og planlægningsinstrument, der blev skabt med *Plan 1990*. Med beslutningen i 1979 om at elektrificere var den en succes, og det lykkedes da også at få Kystbanen til Helsingør elektrificeret i 1986. Men bortset fra nødvendige indkøb af motorvogne og lokomotiver skete der i forhold til *Plan 1990* ikke så meget derudover i 1980'erne.



*Betalingen af løbende infrastrukturafgifter for DSB's brug af Storebæltforbindelsen ved etableringen af DSB som operatørvirksomhed og Banestyrelsen som infrastrukturforvalter samme år løste den kæmpeudfordring, som Storebælt ellers finansielt ville have pålagt DSB. Indvielse af Storebæltforbindelse med IC 3 tog, 1997 (foto: René Strandbygaard).*





*Ønsker om elektrificering af det danske jernbanenet blev stærkt fremført allerede i Plan 1990 fra 1975. Faktisk lykkedes det også at få gennemført en lov herom i 1979, men ikke engang et år senere blev projektet kraftigt beskåret som en oplagt finanslovsbesparelse. I 1982 var man dog så langt, at man på Kystbanen kunne gøre de første forsøg med valg af udliggere på el-masterne (foto: Lars Skov, 1982, Danmarks Jernbanemuseum).*

## Plan 2000

Var *Plan 1990* derfor kommet på arkivhylden, var tankerne ikke glemt i DSB, og en ny plan var under opsejling. I 1987-88 udarbejdedes en række betænkninger eller redegørelser under fællesbetegnelsen *DSB plan 2000 Moderne transport på skinner* for indsatser på udvalgte områder. En samlet rapport udkom i juni 1988 under samme navn. Det hed heri super- og nok overoptimistisk, at *"Der går over hele Europa en bølge af ny tro på jernbanens fremtid"* og eksplicit, at gennemførelsen af nye ideer i Danmark netop ville være mulig, fordi DSB var en *"samlet virksomhed"* med infrastruktur, materiel [forf. Understregning] m.v.<sup>66)</sup>

Det var ikke mindst en forøgelse af maksimalhastigheden fra 140 til 180 km/t, som blev sat i gang. Et andet handlede om det, der dengang betegnedes som timemodellen. Efter den meget progressive model skulle der kun være en time eller et andet rundt minuttal mellem otte knudepunkter i landet, og ideen var, at al kollektiv trafik i tilknytning til oplandet til disse knudepunkter skulle mødes inden for kort tid. Men heller ikke den vandt rigtigt gehør i tiden. Et tredje projekt var udviklingen af en særlig DSB gods-container, +box, der faktisk kom i produktion, men hurtigt blev opgivet.

Og så var der elektrificeringen, der var blevet skåret ned eller udsat i 1980, 1984 og 1986. *Plan 2000* talte også for udbygning, men politisk klarsynet kun til Padborg og i næste række Esbjerg og Aarhus og på Sjælland til Kalundborg. Det var tydeligt, hvor meget DSB bl.a. via disse planredegørelser pressede på for at afsat midler til elektrificering med sigte på at give togtrafikken – og driftsindtægterne – et gevaldigt løft. Selv indregnet merudgiften til elektrificeringsprojektet var det imidlertid også kendetegnene, at infrastrukturen, dvs. spor, nye baneanlæg, sikkerhed og trafikstyring, alligevel kun udgjorde en mindre del af de forventede samlede og faktiske investeringer. Det havde ellers fra midten af 1980'erne stået klart, at der var et ekstraordinært og stigende behov for at reinvestere i samtlige faste anlæg, altså infrastrukturen og et særligt stort behov for investeringer i de første år af 1990'erne.<sup>67)</sup>

Andre beslutninger blev det dog også til. Således blev der bygget to prototypeudgaver af et nyt intercitytog i en tårnhøj kvalitet og indsat i 1981-82. Næsten samtidigt begyndte leveringen af nye, stærke diesellokomotiver af Litra ME, der skulle stå for hovedparten af regionaltrafikken på Sjælland de næste 40 år. Til Vestdanmark begyndte leveringen af MR-togene, der skulle afløse de efterhånden helt udslidte MO-vogne fra 1930'erne og 1950'ernes begyndelse. Men prototypelyntoget var tungt og dyrt, og satsningen på et meget højt kvalitetsniveau blev opgivet. I stedet blev det i 1984 lige efter beslutningen om nu kun at elektrificere hovedstrækninger på Sjælland og endnu engang udsætte Storebæltsforbindelsen (1983) besluttet at bygge dieseltogsæt af IC 3 typen til levering i slutningen af 1980'erne og reelt fra 1990-91. Det elektriske og til dels miljøbegrundede plangrundlag var lige pludselig konverteret til fortsat dieseltrafik i en længere fremtid. Det, nogen kaldte dieselmateriafen, havde øjensynligt vundet.

## Krise på krise

Faktisk var 1980'erne i DSB kendetegnet ved krise på krise. På Kattegat var politikerne i 1983 gået ind og havde af hensyn til beskæftigelsessituationen – som også blev begrundelsen for mod DSB's ønske at bygge IC 3 tog i Danmark uden udenlandsk støtte – krævet bygget to kæmpefærger, de senere så berømte og berygtede Peder Paars og Niels Klim. Også her skete det mod anbefaling fra DSB, der nok havde ønsket nyt til erstatning for de gamle prinsessefærger, men mindre færger passende til trafikken. I 1989 kom det så på tale med nye, brugte og mindre færger.

Der var også optræk til skandale i forbindelse med den planlagte levering af nye rangerlokomotiver og den automatiske togkontrol, ATC. Det var sat i værk helt i *Plan 1990's* ånd i 1978 i samarbejde med L M Ericsson, der havde udviklet et system til brug i Sverige. Først i 1987 konkluderede DSB imidlertid, at det ikke kunne anvendes i Danmark. 20,4 mio. var mere eller mindre tabt. Anlægget blev stærkt



forsinket og først delvist taget i brug fra 1992-93 og ikke i det planlagte omfang og med en stærkt forhøjet pris. Der var desuden en række andre udfordringer, som det senere blev undersøgt af det såkaldte Bernstein-udvalg, der nærmere omtales senere.<sup>68)</sup>

I 1990 blev det besluttet at bygge en række elektriske tog-sæt meget inspireret af IC 3 togene og oprindeligt tiltænkt regionaltogetrafikken på Sjælland. Meget betegnende kørte det sine første planmæssige ture i 1995, bl.a. som lokaltog på Vestfyn, efter flere år med alvorlige problemer i forbindelse med forkerte modstrømme. Endelig havde der gennem længere tid været regularitetsproblemer, som det hed, eller, sagt mere folkeligt, udbredte forsinkelser. Det var bl.a. i 1990 genstand for en alvorlig drøftelse i DSB-direktionen.<sup>69)</sup>

Også i DSB selv var det tydeligt, at der var mange udfordringer. 1970'ernes vægt på at styrke den kollektive trafik fra politisk side var under pres både af strukturelle årsager og af politiske. Således var DSB i 1986 som en del af Schlüters såkaldte Kartoffelkur blevet underlagt gedigne sparekrav. En trafikpolitisk handlingsplan fra 1987 forudså således ikke nye investeringer i den danske jernbane ud over Storebælt og elektrificering i et eller andet omfang. Til gengæld så det ud til, at skærpede krav til DSB var undervejs samtidig med som nævnt, at tilskudsbehovet til DSB var stigende.<sup>70)</sup>

To rapporter fra 1989- altså kun omkring trekvart år efter udsendelsen af *Plan 2000*, gik under den konservative trafikminister Knud Østergaard i kødet på dels trafikøkonomi i almindelighed og dels DSB's økonomi i særdeleshed, og

det var nu ikke længere DSB's egne planer, der var i centrum: Nu var det de økonomiske ministerier med Finansministeriet i spidsen, der tog fat via det såkaldte Würtzen-udvalg. Det var opkaldt efter Finansministeriets departementschef og havde i første omgang til opgave at mindske subsidieringsomfanget til finansiering af skattelettelser, i anden omgang også for at tilpasse sig EF og det kommende indre marked. Målet var, at trafikanter "*som minimum skulle bære de fulde omkostninger ved vedligeholdelse, afskrivning og forrentning af den infrastruktur, der stilles til rådighed for transport*".<sup>71)</sup> *Plan 2000* var nu også afgået ved døden.

Det var et helt nyt angrebspunkt i forhold til den kollektive trafik, men mere konkret lød det for DSB's vedkommende, men ikke mindre dramatisk, at der som nævnt ovenfor i midten af 1990'erne skulle være balance mellem løbende driftsindtægter og udgifter, og at der skulle spares 1,2 mia. for at vende "*de sidste års store og stigende driftsunderskud*." Men det blev også tydeliggjort, at de nødvendige investeringer ikke kunne klares af DSB selv. Desuden blev der peget på, at det måtte overvejes at udjævne statsbanernes investeringsforløb, underforstået over en længere periode, og endelig hed, det at der måtte gennemføres massive rationaliseringer, frasalg af aktiver som overflødige arealer og salg af færgeruter m.m. Endelig og nok ganske afgørende blev der udtalt nogen forundring over, at DSB både investerede i dieseltog og på samme tid ønskede elektrificering.<sup>72)</sup>

DSB var igennem krise på krise i 1980'erne og 1990'erne. For at skabe arbejdspladser krævede politikerne i 1983 således bygning af to nye kæmpefærger til Kattegatruten. Få år efter pålagdes DSB store besparelser og derfor salg af de selvsamme færger. Det var en meget vanskelig tid for et statsligt jernbaneselskab at agere i, og Kattegatskandalerne gjorde det ikke lettere. Peder Paars og "prinsessefærge" på Aarhus-Kalundborgoverfarten, Aarhus, 1985 (foto: Mogens Laier, Danmarks Jernbanemuseum).

### Balancekravet

I det andet udvalg, der arbejdede næsten parallelt med Würtzen-udvalget og med generaldirektør Peter Langager som formand, var opgaven i virkeligheden at konkretisere Würtzens tanker, og det blev voldsomt og helt uden hensyn til de mange tidligere og store ønsker. Det hed nu kæmpe resultatforbedringer: Der blev opereret med besparelser inden for det kendte DSB, men der var også forslag til "et andet DSB". I spil var nu en række reducerede trafikbetjeningsmodeller med evt. lukning af bl.a. to så relativt betydelige strækninger som Svendborg- og Thybanerne, flere færgeoverfarter samt udtynding af passagertrafikken i det hele taget.<sup>73)</sup>

Et forslag fra DSB om at nedlægge de mest urentable sidebaner havde der ikke kunnet skaffes flertal for, men skulle der spares for over 1 mia. kr., måtte der andre meget drastiske midler til, og det var her de påtvungne, men urentable færger på Kattegat som nævnt kom ind i billedet.<sup>74)</sup>

I december 1989 kom så en finanslovsaftale med besparelser på 11 mia. kr. og yderligere 5 mia. kr. ved skatteomlægninger. Schlüters KVR-regering havde slået til, og DSB måtte også være med til at betale. Den 16. januar 1990 fulgte den første rammeaftale for perioden 1990-1993 - efter spansk forbillede. Færgedriften på Kattegat skulle give en betydelig del. Andet skulle bl.a. komme ved at opgive elektrificering vest for Odense.<sup>75)</sup>

Årtiet op til 1990 var således en yderst vanskelig periode. Udbredte forsinkelser, fordyrelser og ændrede prioriteringer i forhold til de store investeringsprojekter hørte til dagens orden. Også kontanttilskuddet til DSB steg som nævnt i afsnit 5, ret betydeligt fra 1990 som følge af øgede investeringer. Fast stod, at politikerne og centraladministrationen vel forsat ønskede en jernbane som en central del af trafiksystemet. Men den skulle i langt højere grad kunne betale sig selv.



I 1990 blev det besluttet at bygge nye elektriske regionaltogssæt som supplement til dieseltogene. Men først i 1995 kunne de efter massive problemer tages i brug af det DSB, der havde svært ved at vurdere, om der skulle sættes på el eller diesel, især vest for Storebælt. Også det blev et politisk kritikpunkt. Elektriske togsæt, litra ER, Korsør 2000 (foto: René Strandbygaard).





### Teknologisk tilbagestående?

Det var også folk og måske endda mange – der var klar over problemerne og udfordringerne for DSB's fremtid. Internt var der som nævnt således stærke kræfter, der nu mere kontant end i *Plan 2000* pegede på, at DSB teknologisk var tilbagestående. På samme møde, som de voldsomme regularitetsproblemer blev drøftet, blev der således sat gang i en udvidet drøftelse i organisationen af den forelagte strategiplan for teknik og infrastruktur, "*Den stille revolution*", kaldet.<sup>76)</sup> Udgangspunktet var, at "*Der er et generelt teknologisk efterslæb inden for jernbanesektoren, som indebærer et potentiale for rationalisering og forbedring af produktet*".<sup>77)</sup>

Det var også og videre synspunktet, at udviklingen af DSB "*langt hen ad vejen sker gennem indførelse af ny teknologi*". Målet måtte derfor være "*mindre ressourceforbrug, bedre kapacitetsudnyttelse, reducere af personaleforbruget... Dette skal føre til en billigere togdrift med større regularitet, bedre tilgængelighed og service herunder forøget rejsehastighed*".<sup>78)</sup> Med andre ord skulle der nye tiltag til for at løse opgaven, at skabe balance i regnskabet.

Det var både organisation og en række næsten tabuiserede udfordringer som personaleforbrug og kravet om selvudviklede nationale løsninger, der kom i centrum og

*I 1990 udarbejdede infrastrukturmedarbejdere i DSB med den senere og første direktør i Banestyrelsen, Erik Elsborg, i DSB en rapport om det teknologiske efterslæb i jernbanesektoren. De pegede bl.a. på, at signalsystemet skulle digitaliseres. Det er nu i gang, og de gamle analoge signaler forventes endeligt udfaset omkring 2030. Store udviklingsprojekter er årtier undervejs, hvis de overhovedet realiseres, og netop i 1990'erne blev DSB udsat for kritik af sin håndtering af sådanne projekter (foto: Peter Thornvig/DSB, Danmarks Jernbanemuseum).*

blev angrebet. Det blev antydnet, at DSB sagtens kunne optimere sin produktivitet – sammen med en påpegning af de ressourcer, der kunne fås ved at satse på elektrificeringen. I samme boldgade nævntes problemer med produktiviteten i en af DSB's kerneprodukter, godssektoren, muligheden for at reducere i det kolossale personaleforbrug til togstyring, og behovet for i virkeligheden at digitalisere signalsystemet. Kort sagt var der internt, i hvert fald i dele af DSB-organisationen, vilje til at finde effektiviseringsmuligheder og dermed besparelser. Det var virkelig forudseende, for det var jo det signalprogram, der skulle udrulles fra 2010'erne og frem mod 2030, der i blev tænkt på.

Endelig nævntes behovet for at udbygge S-togssystemet, sætte kunden i centrum og at få indført de højhastighedstog, som man skulle drøfte de næste 30 år – med en afvisning til følge. Forordet til rapporten var skrevet af Erik Elsborg, der på dette tidspunkt netop var avanceret via en mellemposition som chef for den ny projektjeneste til direktør for teknik og infrastruktur, senere DSB bane og endnu senere, fra 1. januar 1997 Banestyrelsen.

## 7. PÅ VEJ MED NY ORGANISATION

### Flere planer

Set med DSB-øjne så det ud til, at det centrale ved indgangen til 1990'erne var at undgå en opsplittning og fastholde den departementale status. Da EF-direktivet publiceredes i 1991, fandtes der således argumenter for at fastholde enheden mellem drift og infrastruktur. Direktivet rystede derfor på ingen måde det bestående DSB, der tværtimod heri så en mulighed for "*at DSB vil kunne øge sine kommercielle muligheder inden for den internationale transport*".<sup>79)</sup>

Ret forude stod nu 1991, der allerede ved indgangen til året havde det, der i hvert fald i pressen blev til skandalefærger, Ask og Urd på Kattegat i centrum. Der var også en IC 3-baseret køreplan, K 91, der reelt ikke kunne køres som følge af problemer med de nye dieseltog, der både var steget i pris og havde skabt negativ presseomtale. Men på vej



*Elektrificering og faste forbindelserne over bæltet og sundene havde af DSB siden 1970'erne været anset som afgørende for en positiv udvikling af den kriseramte jernbane. Storebælt i 1997 og Øresundsforbindelsen fra 2000 bekræftede til fulde dette, men først i 2030 er der udsigt til, at forbindelsen under Femerbælt bliver realiseret. Første godstog på Øresundsbroen med litra EG i front, 2. juli 2000 (foto: René Strandbygaard).*

var også finanslovsforliget den 5. december 1991, der efter aftale med Tyskland og i klar modsætning til Würtzens rapport om investeringsudjævning fremrykkede flere meget store investeringer i primært infrastrukturen i form af ny-anlæg.

Elektrificeringen skulle nu udvides til også og alligevel at omfatte Odense-Padborg, den nye – og elektriske – jernbane til Kastrup skulle anlægges tidligere efter aftale med Sverige om en Øresundsforbindelse og det blev omsider besluttet at investere i nye S-tog.

Samtidig var der fra de nordiske jernbaners side i 1992 fremlagt en stor plan for udviklingen af banetrafikken mellem Skandinavien og kontinentet, som McKinsey jo også havde peget på som et område, der kunne tjenes penge på. En fast Femerforbindelse stod her centralt i bestræbelserne med særligt henblik på yderligere styrkelse af godstrafikken. Det var også i denne forbindelse, at det nu blev mere offentligt kendt, at DSB desuden satsede på yderligere opgraderinger af det danske banenet, herunder højhastighedsbaner fra København til Ringsted og syd på til Rødby.<sup>80)</sup>

Endnu nogle gigantinvesteringer var på vej eller i hvert fald ønsket på vej, men det var samtidig med nogle fremrykkede investeringer og med, at flere, men først og fremmest den store elektrificering og de store ekstrainvesteringer i det bestående system, stadig ikke var på plads.

### **Den nye jernbane**

Det betød ikke, at det store DSB-pres på politikerne for yderligere og meget massive investeringer i den danske jernbane ophørte. Tværtom. Det kan ikke have været tilfældigt, at DSB og Peter Langager hen i 1993, efter, som nævnt, fra 1. januar 1993 organisatorisk at have tilpasset organisationen til både EF og det kommende indre marked og en større international godstrafik havde udsendt endnu en rapport om fremtiden: *Den nye jernbane Oplæg til debat om udbygning af banenettet frem mod 2020*. Den drejede sig om fremtidens banenet og dermed ikke mindst om den del, som DSB bane i den nye organisation skulle stå for. Den var opdelt i "den nødvendige udbygning", "den stærke satsning" og "den brede satsning" som tre alternativer, der kunne kombineres eller vælges imellem.

I "den nødvendige udbygning" blev der argumenteret for fortsat elektrificering af hovedstrækninger og udbygning af forbindelsen til Rødby og helst også en fast forbindelse over Femerbælt inden 2005. Dertil kom omkring 2010 nye fjerntog til afløsning af IC 3. I "den stærke satsning" gjaldt det oven i den nødvendige satsning højhastighedstog til landets fire største byer og til Hamburg og derfor en ny bane København-Ringsted. Også en omlægning og udretning af den jyske længdebane flere steder i Østjylland var på programmet. Der skulle kun udføres godstrafik på de længste afstande. Pris 8 hhv. 21 mia. kr.



I "den brede satsning" lå der oven i enten "den nødvendige" eller den og "den stærke satsning", også en udbygning af de jyske regionalbaner og måske endda elektrificering af Vejle-Struer og Esbjerg-Fredericia (-Århus) for på den måde at inkorporere disse strækninger i højhastighedsnettet. På godsområdet gjaldt det både stykgods og vognladningsgods, men kravet var, at det skulle være lønsomt. Det var det jo netop ikke og derfor et særligt fokusområde. Også en modernisering af sidebanedriften i det hele taget var med her. Pris: 34 mia. kr.<sup>81)</sup>

Det må også have været med sigte på den forestående fornyelse af rammeaftalen, at DSB endnu i samme år som nævnt kunne behandle en meget fremadskuende forretningsplan 1994-98 i to dele for DSB bane fra maj hhv. september. Der var ingen omtale af udskillelse, men det hed på en af de sidste sider i DSB banes forretningsplan under overskriften "Kritiske faktorer", at "Forretningsområdernes resultatskabelse er på nogle områder begrænset af bindinger som følge af DSB's status som statsvirksomhed. Hertil kommer imidlertid - med betydeligt større virkning - de virksomhedskulturelle barrierer, der kan give en væsentlig forsinkelseeffekt i de forretningsmæssige tiltag." Det må antages, at virksomhedsrådets direktør, Erik Elsborg, har stået bag denne konstatering og jo reelle kritik af den gamle departementale statsinstitution, hvor det desuden blev konstateret, at den økonomiske styring i DSB bl.a. ikke

*Skulle der satses på højhastighedstog og timemodeller eller mere bredt med åbning og genåbning af trinbrætter på de eksisterende jernbaner? Gennem de sidste årtier havde DSB mest slået på det første. Men politisk var der nok mere tilslutning til det sidste, når det kom til bevillinger. Også i DSB så der ud til at være delte holdninger. Tønder Nord, 1989 (foto: Helmuth Christensen, Danmarks Jernbanemuseum).*

var udviklet til at understøtte forretningsmæssig drift.<sup>82)</sup> Formentlig var han heller ikke enig med sine øvrige direktørkolleger i vejen frem og i vurderingen af statsbanernes betydning i transportsektoren. Hans udgangspunktet var, at der i fremtiden ikke skulle være nogen national godstrafik, men primært transitgods og evt. noget gods til og fra udlandet. I passagertrafikken måtte satsningen være på fjerntrafik og regionaltrafik i øst omkring hovedstaden.<sup>83)</sup> Det var et noget andet scenarie end "Den nye jernbane", der endda tilsagde at ville undersøge muligheder for at genoptage passagertrafik på godsbaner og andre baner, der ellers var lukkede. Tydeligvis var der heller ikke i DSB fuld enighed om strategien og analysen af jernbanens situation.

### Slut med DSB's særstilling

Hvor perioden fra omkring 1990 og mod 1993 og den nye EU-tilpassede organisation havde genlydt af store ambitioner i forlængelse af *Plan 1990*, var dagligdagens problemer imidlertid forsat og stillede formentlig atter engang spørgsmålstegn ved den statslige institutions muligheder for at løse opgaverne og nå de lovede mål.

Underskuddet steg nu atter, ikke mindst som følge af store lønstigninger, men også en svensk devaulering, der betød faldende indtægter på den vigtige godsroute København-Helsingborg. Her omkring 1993 var investeringsomfanget desuden særlig stort. Yderligere var ikke blot IC 3 som nævnt ganske skandaleombruste, det var i særlig grad også indkøbet af de elektriske IR 4 regionaltog. Der kunne måske også herske nogen tvivl om, hvor DSB traktionsmæssigt var på vej hen. Diesel eller el? Hele miljøspørgsmålet var ellers ved at blive tillagt en kraftigt voksende betydning i DSB, i hvert fald på papiret.

På Storebælt havde det siden 1984 været forbi med monopolet, og åbningen af Storebæltsforbindelsen måtte udsættes efter en oversvømmelse af tunnelen. Også på Kattegat var der nu flere konkurrenter, og samtidig kunne Ask og



Privatisering og konkurrence fra private som fx JetCat på Kattegat samt krav om regnskabsmæssig balance krævede en særlig indsats fra det statslige DSB. Men det var ikke tilstrækkeligt, og det øgede utilfredsheden med DSB (foto: ukendt, 1984, Danmarks Jernbanemuseum).



Urd heller ikke kapacitetsmæssigt leve op til efterspørgslen fra lastbiltrafikken. Flytrafikken tog også kunder, og samtidig så det politisk ud til, at fjernbusser ligeledes på dette tidspunkt skulle have en langt større del af kagen.

Og så var der som nævnt en række meget store, men forsinkede investeringer og fornyelser, der trak ud. Den ny trafikminister, Helge Mortensen var ikke imponeret, og han lod derfor Finansministeriets Administrations- og Personaledepartement gennemføre yderligere undersøgelser.<sup>84)</sup> Det ledte i december som nævnt frem til den ny styrelseslov, der temmelig overraskende og i hvert fald uvarslet ophævede DSBs status som departement. Generaldirektøren skulle afløses af en administrerende direktør, og der skulle desuden udpeges en bestyrelse som en understregning af, at DSB nu skulle operere ud fra "forretningsmæssige overvejelser"<sup>85)</sup> – hvad DSB-ledelsen igen og igen havde gentaget, at den faktisk også gjorde.

Det var helt klart for at styrke ministeriet i forhold til DSB, som der stod i bemærkningerne til lovforslaget, blot pakket lidt pænere ind. Der henvistes desuden til, at det var i fuld overensstemmelse med EU-lovgivningen og EF-direktivet fra 1991 – hvad det sidste nu ikke nødvendigvis var.<sup>86)</sup> Og så fandt det sted næsten synkront med udsendelsen af regeringens trafikhandlingsplan Trafik 2005 i december 1993.

Heri hed det faktisk i forlængelse af *Plan 2000*, at trafik skulle overflyttes fra bil til bane og sø og med tydelig reference til Årsberetning 1992, udsendt hen i 1993, "Den nye jernbane" og DSB banes forretningsplan fra september samme år, at der burde sættes på persontransport i store byområder og hurtig persontransport over de mellemlange afstande og gods over lange afstand med bl.a. en Femerforbindelse.<sup>87)</sup> Det så ud som om, at DSB og regeringen var helt på linje ved udgangen af 1993.

1993 var imidlertid også et år, hvor der konstant opstod nye muligheder. Generaldirektør Peter Langager var blevet usikker på sin ministers opbakning. Øjensynligt ville ministeren ikke bekræfte, at han havde tillid til Langager, der var

gerådet ud i en mediestorm i anledning af Kattegatskandalen. Muligvis var det også i sammenhæng med, at DSB og Langager var imod som med IC3-togene at give Bombardier, tidligere Scandia i Randers, en alt for stor rolle i levering af nye S-tog. Langager sagde derfor selv op i september 1993.<sup>88)</sup>

I ministeriets departement var den mangeårige og stærke konge, departementschef Jørgen Halck fra 1973 til 1993 afgået i marts. Han blev efterfulgt først af den tidligere DSB passagerdirektør Peter Elming, der havde stået bag *Plan 2000*, men som tragisk var omkommet ved en trafikulykke også i september. Men derefter tog den stærke og herostratisk magtsøgende embedsmand, Ole Zacchi, der kom fra Boligministeriet, over.



Også levering af de nye S-tog gav i 1990'erne konflikter mellem det politiske system og DSB. Det politiske ønske, som DSB-ledelsen ikke delte, var at give flest mulige opgaver til det gamle Scandia, nu Bombardier i Randers af hensyn til beskæftigelsessituationen. Første nye S-tog ved aflevering i Salzgitter, 1996 (foto: René Strandbygaard).



*Situationen på Kattegat i 1990-91 og den skandaleramte indsættelse af de to mindre færger Ask og Urd udløste besk kritik fra Rigsrevisionen og en række undersøgelser af hele DSB's måde at forvalte på. Det lagde op til store organisatoriske ændringer i DSB længere op i årtiet – og var en del af baggrunden for udskillelsen af en selvstændig banestyrelse. Ask ved udsejling af Trelleborg havn i 2004 (foto: René Strandbygaard).*

### Bernstein-udvalget

Meget peger på, at ministeriet i magttomrummet efter Peter Langager havde grebet chancen for at få afklaret relationerne mellem DSB og ministeriet, så det i højere grad blev til ministeriets fordel. Men det kunne også se ud som om, at der i snævrere forstand fandt et større magtspil sted, og i hvert fald var det nu Zacchi, der sad på magten.

Det understreges af, at ministeren allerede den 23. september 1993 – efter kritik fra statsrevisorerne, og ikke mindst deres formand Ritt Bjerregaard, om DSB's færgedispositioner, reelt jo Ask og Urd-sagen – havde nedsat endnu en arbejdsgruppe med departementschef i landbrugsministeriet Nils Bernstein som formand – og med Erik Elsborg, der nu var konstitueret generaldirektør efter Langagers afgang, som DSB-repræsentant. Pudsigt nok i en sag, der jo politisk var blevet sat i gang – ganske vist af den forrige regering – med meget korte tidsfrister og med det formål at finde større besparelser, end det viste sig muligt.

Men der var også andet, man kunne tage fat på. Gruppens kommissorium blev derfor undervejs stærkt udvidet, og omfattede, da betænkningen udkom i tre bind i marts 1994, en undersøgelse af en række store investeringsprojekter, som tidligere nævnt med kritik til følge, ikke mindst selvfølgelig i Ask og Urd-sagen. Afgørende blev det angiveligt her, at ministeren og det politiske system ikke havde følt sig tilstrækkeligt orienteret undervejs, og at den tekniske håndtering var karakteriseret af *"manglende konsekvens"*.<sup>89)</sup> Nogen "rygende pistol" havde man altså ikke fundet, men nok ledt efter.

Allerede udvalgets nedsættelse pegede således på en stor utilfredshed med DSB, som det fungerede omkring 1993. Resultat af de hurtigt gennemførte undersøgelser i Bernstein-udvalget var da også, at udvalget måtte konkludere, at DSB havde vist svagheder i den måde, det havde håndteret større projekter og styret økonomien: Der skulle lægges større vægt på fastsatte mål og resultatkrav og styrkelse af projektledelsen, hed det.<sup>90)</sup>

Først og fremmest tog Bernstein og gruppen fat på øko-

nomistyringen og den kritik, statsrevisorerne havde givet i årene fra 1981 til 1991, der også havde været præget af overskridelser af de givne bevillinger. Statens Regnskabsdirektorat blev derfor sat til at undersøge, om økonomisystemet kunne bruges til at løse økonomistyringsopgaven set ud fra et både forretningsmæssigt og bevillingsmæssigt synspunkt. Som kommentar måtte DSB erklære sig enig i, at *"at DSB's økonomi er vanskelig tilgængelig, også ud over det der nødvendigvis følger af DSB's størrelse og meget integrerede produktion"*.<sup>91)</sup> Men det måtte også lægge øre til en faktisk sønderlemmende kritik både af systemer, processer og procedurer samt af forsinkelser af genopretningsprojekter. Systemerne bestod, hedder det bl.a., aktuelt af en række subsystemer, og den generelle tiltro til de "formelle" økonomisystemer er ikke overvældende stor, heller ikke til det nye planlagte system. Desuden, at der ikke var indarbejdet tilstrækkelige kontrol- og opfølgingsprocedurer samtidig med, at DSB efter Statens Regnskabsdirektorats opfattelse befandt sig *"midt i en række uløste problemer af organisatorisk og økonomistyringsmæssig karakter"*.<sup>92)</sup> Det var interessant nok samme konklusion, som direktøren for DSB bane som nævnt selv nåede frem til nogle måneder senere i den førnævnte forretningsplan for DSB bane 1994-98.

Det var således en voldsom opgave, departementschef i Arbejdsministeriet og en ikke helt tilfældig fortid i Finansministeriet, Henrik Hassenkam, overtog, da han i foråret 1994 tiltrådte som ny administrerende direktør med den klare opgave at rydde op. I ministeriet blev den overordnede planlægning også indledt i 1994 med nedsættelse af et Baneplanudvalg, der skulle opstille en overordnet plan for det danske hovedbanenet, ikke mindst efter samme idégrundlag, som havde fundet plads i DSB banes forretningsplan, dog i noget reduceret udgave: Lokaltrafikken på Vestfyn kunne tænkes opgivet, og udretningerne i Østjylland og en Vejle Fjord bro og begrebet højhastighedsbane så ud til at forsvinde.<sup>93)</sup> Der var tale om *Plan 2000* i en spareudgave.



I 1993 skiftede DSB status fra departement til statsvirksomhed, hvorved langtidspanlægning og politikfastsættelse overgik fra DSB til ministerens departement. Samtidig fik DSB ny chef i form af Henrik Hassenkam, der vel primært fik til opgave at gennemføre besparelser i DSB, i første omgang dog uden at dele virksomheden op i drift og infrastruktur. Administrerende direktør Hassenkam taler ved reception i anledning af relanceringen af nattogstrafik i 1998 (foto: Peter Thornvig/DSB).

### Ny rammeaftale

Næsten samtidig var der i DSB bane igangsat et arbejde med et udkast til en infrastrukturplan 1994-2003, der på mange måder sås afspejlet i Baneplanudvalgets rapport, da den endelig udkom i foråret 1997.<sup>94)</sup> Heller ikke i DSB bane var der hastværk med at få udsendt den endelige infrastrukturplan, der udkom ganske belejligt hen på året 1996. Tilbage i 1994 fortsatte arbejdet med at finde besparelser og gennemføre effektiviseringer til gengæld, ikke mindst i forbindelse med den ny rammeaftale.

Den fulgte en aftale mellem regeringen, Venstre og Konservative fra 17. november 1994 om DSB for årene 1995-1998. Den indebar, at DSB skulle modtage et årligt driftstilskud på godt 2 mia. kr., der så kunne lægges oven i årets driftsindtægter, hvilket så skulle modsvare driftsudgifterne. I forlængelse heraf blev der i april 1995 desuden indsat en bestyrelse, hvis opgave det var at følge op på målene og især på økonomistyringen.<sup>95)</sup>

Kravet var, at DSB skulle resultatforbedre sig med i "realiteten" 300 mio. kr. årligt i aftalens fire år, hvad der, som det hed i indledningen til årets DSB-strategiplan fra 1995, "...ligger udover hvad DSB hidtil har kunnet præstere".<sup>96)</sup> Der skulle satses på bedre indtjening og mere tilfredse kunder samt en mere effektiv drift og takstforhøjelser. Det kunne betyde udtynding af toggangen, evt. nedlæggelse af svage jernbanestrækninger og en ny personalepolitik.<sup>97)</sup> Nu skulle der ryddes op, og i øvrigt skulle der udarbejdes forretningsplaner for alle virksomhederne.

Det skulle også gå hurtigt. Rammen var derfor skruet sådan sammen, at den skulle være faldende gennem perioden: "Med den faldende ramme gennem perioden dikterer aftalen den nødvendige resultatforbedring, og dermed hvad der skal opnås gennem kombinationen af takstforhøjelser, større salg og effektiviseringer".<sup>98)</sup> Samtidig blev det igen, igen krævet, at der skulle være balance i DSB gods inden for nogle år. Det var også på dette tidspunkt besluttet, at de overskudsgivende rederi- og busaktiviteter ganske som ønsket af EU og anbefalet af McKinsey helt skulle udskilles i selvstændige aktieselskaber.

I februar 1996 indledte DSB så i forlængelse af ovenstående forhandlinger med Viborg amt om at skære kraftigt ned på Thybanen og Viborg-Struer. I DSB passagers strategiplan fra marts 1996 omtaltes strækningerne i stort set hele Vestjylland fra nord til syd og det yderste af Grenåbanen samt Gedserbanen som reelt "ikke jernbaneegnet".<sup>99)</sup> Her var trafikken så beskeden, at kun en entreprenørkontrakt uden kommercielle elementer efter DSB-bestyrelsens formening var relevant: "Spørgsmålet om fortsat togdrift på disse strækninger må bero på en politisk afgørelse".<sup>100)</sup> I DSB's personaleblad blev det udlagt således: "I de tyndest befolkede egne har stort set alle bil, og de tager ikke toget frivilligt ... På det øvrige trafiknet er det ikke givet på forhånd, at tog er den bedste form for kollektiv trafikbetjening, hverken miljømæssigt eller samfundsøkonomisk betragtet", sagde passagerdirektør Allan Koch, der lagde vægt på en samlet virksomhed for at udnytte jernbanens fordele bedst



*Spørgsmålet om betaling for det knap så jernbaneegnede net havde siden Plan 1990 fra 1975 optaget i hvert fald administratorerne i DSB. Trafikken gav underskud og kunne ikke konkurrenceudsættes, og den udfordring blev klargjort tydeligere op gennem 1990'erne, især fra DSB bane, efterhånden som balancekravene til DSB blev mere og mere udtalte. Løsningen var derfor at indgå kontrakter om betaling for driften efter udbud. Dermed tabte DSB også den jyske lokaltrafik i flere tempi, først i 2003 og senest i 2020. Her overtog Arriva også driften mellem Struer og Vejle. DSB MR-tog i Grejsdalen på vej mod Vejle i 2003 (foto: René Strandbygaard).*

muligt. Personale, stationer og materiel samt infrastruktur nævntes eksplicit som en enhed *"for at få en så fleksibel planlægning som muligt"*.<sup>101)</sup>

Det blev dog hurtigt klart, at forhandlingerne i Viborg ikke gav meget, og det stod tidligt i 1996 også fast, at DSB gods ikke kunne opfylde kravene, og at DSB ikke kunne leve op til rammeaftalen. Både bestyrelse og direktion i DSB var klar over, at den var gal, og at noget måtte gøres, og at noget ville ske. Det var med sigte herpå, at DSB's nye bestyrelse i maj udsendte publikationen *Forretningen DSB*. Det var en direkte opfordring til politikerne om at tage stilling til DSB's fremtid, og således at den skitserede forretningsstyring også måtte betyde ændringer i forhold til den indeværende rammeaftales form.

Den problematiserede den forudsatte årlige betaling for Storebæltsforbindelsen, ligesom den dels forudsatte omstilling af godstransporten til primært at omfatte de lange distancer og indførelse af kommercielle højhastighedstog, dels en omstilling af virksomhedsformen til den ny virkelighed med konkurrence: *"Orienteringen mod kundernes behov er derfor samlingspunktet for alle dispositioner i DSB. Der skal sættes på de produkter, som opfylder størst muligt markedetsbehov, og produkternes kvalitet skal være i orden"*.<sup>102)</sup>

Det betød også, at DSB nu var parat og ønskede en endelig overgang fra upræcis tilskudspolitik til konkret og specificeret kontraktindgåelse. På hovednettet København-Odense og enkelte jyske byer samt international trafik skulle trafikken f.s.v. angik lyntogene være helt kommerciel. De kontraktdekkede opgaver skulle så omfatte "det jernbaneegnede" net, som det jo tidligere var blevet introduceret med bl.a. intercity-tog og nærbane/pendlertog. På de øvrige net hed det, var trafikken så begrænset, at trafikering måtte, som det også blev beskrevet i strategiplanen fra DSB passager nogle måneder forinden, bero på en politisk afgørelse. Her ville kun entreprenørkontrakter være relevante.

Men endelig blev det endnu engang slået fast, at DSB skulle kontrollere alle dele af transportkæden både bane-

net og selve togdriften. *"Toget har mere end noget andet transportmiddel behov for en snæver koordination af trafik og infrastruktur. Toggangen er bundet af banenettes kapacitet, lokalisering og tekniske indretning, og banenettet har ingen værdi uden de tog, som er i stand til at producere den egentlige transportydelse"*.<sup>103)</sup>

Tilsvarende var tilfældet i *Infrastrukturplan 1997-2006* for DSB bane, uanset at EF-direktivet fra 1991 var blevet fulgt op af direktiver fra 1995 og 1996, den sidste om interoperabilitet over grænserne for højhastighedstog, der vel var Kommissionens hovedanliggende. Det betød, at det danske hovedbanenet skulle udbygges til minimum 200 km/t inden år 2010, og som blev det formuleret: *"Det er DSB banes målsætning, at al projektering så hurtigt som muligt skal ske i overensstemmelse med direktivets forskrifter"*.<sup>104)</sup> Det så ud til, at EU-kravene nu understøttede DSB's politik og strategi, men gennemført blev det jo ikke.

### **På vej mod et endeligt brud**

De mange planer, rammeaftaler og ord til trods var udviklingen i DSB, når det kom til økonomi, ikke ændret. Tværtimod: Resultatet for 1995 betød en forværring af resultatet for DSB gods med hele 110 mio. kr. DSB-ledelsen fandt det derfor nødvendigt i årsberetningen for 1995, der udkom i foråret 1996, at antyde, at rammeaftalen var meget skrap, måske endda urealistisk: For at målet om øgede indtægter kunne nås forudsattes 4% flere tilfredse kunder hvert år. Det betød så, at indsatsen skulle være, hvor de mange kunder er *"og omvendt, at der er områder, hvor DSB ikke kan opfylde det hidtidige betjeningsniveau"*.<sup>105)</sup> Det var vel nærmest endnu en opfordring - den tredje på få måneder - til at lukke de mest urentable strækninger eller givet et øget tilskud til driften her - og at indse, at DSB ikke fortsat kunne drives hele vejen rundt for de penge, der var afsat.

For 1996 blev det også hurtigt klart, at det økonomisk ville gå endnu værre. Et budgetteret overskud på 200 mio. kr. inkl. årets rammeaftalebetaling på omkring 2 mia. kr.



kunne ikke nås, selv om der i sommeren 1996 var gennemført besparelser alene i DSB bane på 209 mio. kr. – ud over, at lokalbanenettet nu yderligere blev delt op i to med 297 km i den ny baneklasse lokalbane II. Det var baner, hvor der skulle "... igangsættes vurderinger af den fremtidige trafikering, herunder muligheden for trafikering af andre operatører", altså nedlæggelse eller trafik ved andre operatører på en særlig kontrakt.<sup>106)</sup>

En prognose fra eftersommeren 1996 viste desuden, at det fortsat stod slemt til, især i DSB gods, og derfor gennemførtes en genopretningsplan i september 1996 med bl.a. ansættelses- og indkøbsstop.<sup>107)</sup> Spørgsmålet sidst på sommeren 1996 var vel egentligt blot, hvor stor afvigelsen i forhold til de 200 mio. kr. ville blive, men fast stod i efteråret, at det ville ende med et betydeligt minus i forhold til rammeaftalen. I stedet for det krævede plus på 200 mio. kr. blev det til et minus på 27 mio. kr. som følge af faldende passagertal og en ret betydelig nedgang på godstrafikken – efter at rammetilskuddet var blevet indregnet.<sup>108)</sup> Det skulle vise sig i høj grad at kunne tilskrives DSB gods.<sup>109)</sup>

Genopretningsplanen, vanskelighederne i DSB gods med både ledelse og økonomi, spørgsmål om nedlæggelse af sidebaner, et lækket notat og forvirring i pressen om det virkelige tilskud til DSB og rammeaftalens indhold førte i september 1996 til en pressestorm, der også involverede ministeren, DSBs bestyrelsesformand og direktionen ved Henrik Hassenkam.<sup>110)</sup> Selv om der i virkelighedens verden ikke var nogen "rygende pistoler" i presseangrebene, måtte

det se ud som om, at den politiske tålmodighed nu var ganske tyndslidt efter mange års gentagne kriser – og i øvrigt må have ført til en konflikt mellem Hassenkamp og bestyrelsesformanden i spørgsmålet om udskillelse af infrastrukturdelen, som bestyrelsesformanden nu erklærede sig som tilhænger af.<sup>111)</sup> Også i virksomhedsområdet DSB bane virkede tålmodigheden med DSB opbrugt. I den omtalte infrastrukturplan også fra september 1996, der pudsigt nok udsendtes i det layout, der skulle blive gældende for den kommende banestyrelse, nævntes således irritabelt, at under udarbejdelsen af planen havde DSB-koncernens aktuelle økonomiske problemer ændret en række forudsætninger, som var blev givet i maj 1996. Det hed videre, at det måtte blive nødvendigt med aktivitetsbortfald og udskydelse af projekter til den kommende aftaleperiode. Konkret var der tale om projekter for 209 mio. kr., der "er blevet udskudt for at finansiere tiltag udenfor DSB bane".<sup>112)</sup>

Noget tyder på, at det i DSB bane blev opfattet således, at DSB's problemer blev læsset af på dette virksomhedsområde. Som vist, havde det joværet elektrificeringsprojektet og andre infrastrukturforbedringer, der meget hyppigt var blevet ramt, selv om det ellers perioden igennem var blevet sat højt på listen, også i en miljømæssig tilgang, men uden at det "gamle" DSB var kommet i mål.<sup>113)</sup> Men endnu kunne tingene ikke siges helt åbent og lige ud. Det kunne det så til gengæld i Banestyrelsens første årsberetning vedr. 1997. Her hed det direkte, at infrastrukturen havde været underfinansieret i årevis, og at der de næste 8-10 år



skulle ekstrainvesteres halvdelen af 1, til 1,5 mia. kr. til indhentning af efterslæbet årligt. Som tingene havde udviklet sig, var der i DSB bane klart en interesse i at få nye rammer og større politisk fokus på forhold som teknologisk udvikling og digitalisering, højhastighedsbaner, transitgodstrafik og afvikling af det "uegnede" jernbanenet. Og faktisk havde allerede forretningsplanen for DSB bane fra 1993 godt kunnet læses som en anvisning i udskillelse.

### Helt nye tider

Ved åbningstalen 1. oktober 1996 annoncerede trafikministeren, Jan Trøjborg, at DSB nu igen skulle gennem en genopretningsplan, der ganske vist allerede var sat i gang, og omorganiseres med etableringen af en banestyrelse som allerede varslet i september. Det var jo reelt en udskillelse af DSB bane til en ny selvstændig statslig infrastrukturvirksomhed, tilsyneladende nærmest som en direkte opfølgning på de kritikpunkter, der blev formuleret i DSB banes infrastrukturplan fra september.

Kort efter kom det politiske forlig, der som indledningsvist nævnt desuden indebar, at der i DSB skulle etableres aktieselskaber for Intercity og S-tog, og at DSB inden 1999 skulle være overgået til SOV-status, altså en selvstændig offentlig virksomhed, ligesom det var sket i 1995 med etableringen af Post Danmark. Det betød, at DSB ikke længere skulle reguleres via finansloven, men med trafikkontrakter efter aftale med trafikministeren. Samtidig blev der som

nævnt vedtaget lovgivning, hvorefter DSB's indflydelse på aktieselskaberne for rederi og busser forsvandt.

Hermed ville de store spørgsmål om nyanlæg være helt ude af hænderne på DSB, der nu alene skulle være en operatør, måske i konkurrence med andre operatører. Alt andet lige betød det, at det nu var slut med DSB's direkte indflydelse på planlægningen af jernbanenettet, som det havde set ud siden midten af 1800-tallet. Den opgave var nu overført til en anden statslig virksomhed – i øvrigt med i store træk de samme ansatte som i DSB-tiden.

Der var også gulerødder: Nu skulle Fredericia-Aarhus strækningen omsider forberedes til elektrificering og S-banenettet i det hele taget udvides og forbedres, ligesom der skulle sættes fart på højhastighedstogene. Alt i alt skulle jernbanen tilføres en 15-20 mia. og altså først og fremmest på infrastrukturområdet, næsten som DSB bane i dens infrastrukturplan havde ønsket det – og som DSB jo også i årevis havde foreslået.<sup>114)</sup>

Ved behandlingen af lovforslaget i Folketinget var der stort set politisk enighed om udskillelsen. Som Socialdemokratiets ordfører Søren Hansen konstaterede, "Som det gik med DSB, gik det ikke – i alle tilfælde ikke godt nok. Derfor måtte der ændringer til. Der måtte flere investeringer til, der måtte gennemføres en mere effektiv struktur, vi måtte sørge for at øge jernbanernes konkurrenceevne, og vi måtte også sørge for, at den internationale udvikling, som efterhånden er trængt ind også på jernbaneområdet, også fik en rimelig og ordentlig chance for at slå igennem i Danmark".<sup>115)</sup>



Også i DSB-tiden var man begyndt at fokusere på transitgodstrafikken ved at reklamere for et nyt godstogslokomotiv. Anskaffelsen af de nye lokomotiver fandt sted fra 1999, men det var for sent. I 2001 var det Railion Danmark, der kørte togene og havde overtaget de spritnye lokomotiver (foto: René Strandbygaard, 1999).

Det kunne måske nok synes lidt urimeligt, så meget som statsbanerne faktisk næste årligt havde forsøgt at kæmpe og fremsat ønsker til større og bedre investeringer. Men tydeligvis var der også på denne fløj af det politiske spektrum opstået en træthed over DSB, som Søren Hansens konservative folketingskollega Brian Mikkelsen udtrykte mere lige ud: *"Noget af det vigtigste må være at få styr på DSB. Det har vi vist alle måttet erkende her i 1996"*.<sup>116)</sup>

Også i Vejdirektoratet, der på trafikministerens vegne udøvede myndighed i forhold til overkørsler på jernbanen, var man trætte af DSB. Myndighedsrollen, hed det, har i mange tilfælde været svær at udøve overfor DSB, og i forhold til lovforslagets bemærkninger, hvor det konstateredes, at jernbanerne måtte effektiviseres, bemærkedes lakonisk: *"Dette er Vejdirektoratet meget enig i og må gå ud fra, at dette også gælder administration af overkørsler og overgange på banestrækninger..."*.<sup>117)</sup>

Det så desuden ud til, at den nye stærke mand i departementet støttede ideen og måske i virkeligheden var den drivende kraft. Måske var opfattelsen den, at DSB var for stort. Meget peger på, at der politisk og i dele af offentligheden siden 1970'erne var opstået en ganske betydelig modvilje mod mastodonten DSB. Pressereaktionerne i forbindelse med det politiske forlig i oktober 1996 og lovbehandlingen i december 1996 understregede dette.<sup>118)</sup> Også i DSB havde den erkendelse bredt sig: I medarbejderbladet Perron P hed det i 1997 direkte, at det godt nok var meget hurtigt, at politikerne havde delt DSB. Men måske var det, fordi de så DSB som en *"selvtlstrækkelig" gammel statsinstitution...*.<sup>119)</sup> Alt peger således på, at udskillelsen var et af flere midler til at få rettet op på det, der var utilfredshed med ved DSB, og som en lang række kritisable forhold gennem længere tid havde bygget op til, måske suppleret og fødet af en tiltagende utilfredshed i DSB bane.

Men mest af alt så det ud til, at ønsket om konkurrence og regnskabsbalance for alvor havde slået rod i de meste af det politiske kompas. Forestillingen var, som Venstres trafikordfører Sv. Heiselberg udtrykte det, at der kunne –

og skulle – bringes orden i DSB's økonomi, og i hvert fald at indgåede rammeaftaler skulle overholdes, ikke mindst for den altid nødlidende godssektor. Kort efter, i 1998, blev der vedtaget følgelovgivning, der sikrede konkurrence på skinner og etablering af DSB S-tog A/S og omdannelse af DSB til et SOV. Et Intercity-aktieselskab blev det dog aldrig til. Hvorfor udskillelsen af DSB bane konkret skulle bringe orden i DSB's økonomi og bedre balance i regnskabet, var der imidlertid ingen klarere antydninger af – ud over vel forventede effektiviseringsgevinster.

Kun enhedslisten og Dansk Folkeparti var imod. I Enhedslisten anså man ideen bag udskillelsen, som partiet i sig selv ikke var imod, for vejen frem til lukning af region-



Der var mange, der kritiserede DSB i 1990'erne. Det gjaldt også Vejdirektoratet, når det kom til sagsbehandling vedr. overkørsler. Havdrup, 1983 (foto: ukendt, Danmarks Jernbanemuseum).

*Året efter udskillelsen af Banestyrelsen var der nu to selskaber, der kom med input til fremtidens jernbane. Fra DSB var det med IC 4-toget, og det fik – desværre – prioritet. Et eksemplar gennemfører testkørsel mellem Vojens og Rødekro i Sønderjylland på det nye dobbeltspor, som også havde været undervejs i årevis (foto: René Strandbygaard, 2006).*

ale og lokale togforbindelser. Desuden ville al godstrafik komme ud på landevejen og derfor forøge CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren i stedet for at mindske den. Danske Folkeparti var imod, fordi man ønskede en total privatisering af DSB, formentlig i stil med den katastrofale engelske model.<sup>120)</sup>

## 8. SAMMENFATNING

Etableringen af en selvstændig banestyrelse var egentlig blot en selvstændiggørelse af DSB bane. Men udskillelsen blev en lang, dyr og vanskelig proces, der i forhold til en konsekvent operatørrolle for DSB alligevel indeholdt adskillige forstyrrende elementer. Det skete desuden temmelig pludseligt og uden undersøgelser af de praktiske foranstaltninger, det medførte. Meget tyder på, at det kom som et quick-fix på et problem. Der blev noget upræcist henvist til EU, men DSB bane levede allerede på dette tidspunkt op til kravene herfra. Flere europæiske lande gik da heller ikke denne vej.

Delingen af DSB i en operatørvirksomhed og en styrelse kunne derimod godt ses som en del af noget større: DSB skulle opsplittes, så det kunne agere mere forretningsmæssigt og indgå i konkurrence, så tilskudsbehovet kunne mindskes. Afgørende skridt på denne vej var taget med indgåelse af den første rammeaftale i 1990 samt med opdelingen i virksomhedsområder og et meget selvstændigt DSB bane og ændringen fra departement til statsvirksomhed i 1993. Delingen var således langt fra det vigtigste element i denne plan, som det ellers blev fremstillet som.

Men da delingsforslaget kom i oktober 1996, havde den nærmest en chokeffekt, i hvert fald i det DSB der ikke omfattede DSB bane, og som nu "kun" skulle være operatør. Omvendt var det i DSB bane, der som nævnt optrådte mere og mere selvstændigt og kunne have en særlig interesse i at komme ud af DSB-hatten. Konkret ser det derfor ud til, at konstruktionen med en operatør og et infrastruktur-selskab i 1997 blev udløst af det samlede DSB's mangel på

kraft eller – som det åbenbart blev opfattet – vilje til at opfylde de indgåede rammeaftaler – nok ikke mindst i forhold til godsvirksomheden, der tydeligvis fik det dårligere og dårligere. Nogle år senere, da det "ikke egnede banenet" i Vest- og Midtjylland skulle udbydes, blev DSB's tilbud således afvist. Det matchede eller fint det vindende tilbud fra Arriva, men formentlig var der ikke tiltro til, at DSB ikke bare ville overtrække kontoen, hvis det blev nødvendigt.<sup>121)</sup>

Man kan derfor ikke udelukke, at der med udskillelsen af DSB bane var tale om en aktuel straffeaktion mod DSB, der i et eller omfang formentlig var blevet understøttet af, hvad der kunne opfattes som en trojansk hest: DSB bane. Det kunne også, uafhængigt af interesserne i den banestyrelse, der ret kort tid efter alligevel måtte skifte direktør, skyldes de muligheder, det gav departementet for stærkere at kunne forbeholde sig politiktilrettæggelsen. Man kan heller ikke hævde, at EU-synspunkterne ikke også havde spillet en rolle, men uden dog at være afgørende. Og ved adskillige lejligheder at have fremhævet vigtigheden af at holde virksomheden samlet havde DSB måske i virkeligheden selv åbnet en flanke.

Var der mange mulige forklaringer, tyder meget imidlertid på, at fraværet af en egentlig og udfoldet politisk strategi for jernbanen i Danmark i virkeligheden var den egentlige årsag: Det havde simpelthen været meget svært for et statsligt selskab at agere i 1980- og 1990'erne, hvor privatiseringer ellers stod højt på den politiske dagsorden. Fra DSB havde der siden 1975 igen og igen været peget på behovet for store investeringer i løsninger, der skulle skaffe banen en større markedsandel og dermed en bedre økonomi. Men tydeligt nok var investeringerne i ret stort omfang gået til fornyelse af lokomotiver og vogne: det var her, som en tidligere generaldirektør Poul Hjelt sagde og gjorde det i 1970'erne, kunden kunne komme i centrum. Der var dog bestemt også blevet investeret i infrastruktur. Men bl.a. som følge af udskudte beslutninger om faste forbindelser m.m. blev der fulgt en slingrekurs, når det gjaldt satsningen på den miljøvenlige og driftsmæssigt billigere



elektrificering. Det var her, der blev sparet, når valget stod mellem at tilgodese kunden eller infrastrukturen.

Stadig stod i 1997 derfor de store forkromede løsninger tilbage: Højhastighedsbaner, en fuld gennemført elektrificering, timemodel, forberedelse til nye digitale tider samt indhentning af et hurtigt voksende efterslæb på infrastrukturen i det hele taget. Det var heller ikke noget, der blev gjort markant meget ved de første adskillige år efter 1997, og slet ikke når man nåede vest for Storebælt.<sup>122)</sup>

Faktisk viser ovenstående, at der i virkeligheden altid bestod en misforhold mellem viljen til at betale for jernbanedriften og de løsninger, der (formentlig) skulle til. Det var det, DSB og senere Banestyrelsens nærmest endeløse række af strategi-, forretnings- og infrastrukturplaner konstant pegede på i, hvad der kunne se ud som et evigt magtspil mellem forskellige afdelinger i DSB, ministeriet, regeringen og politikerne i det hele taget. Det var heller ikke op til 1997 og lige efter lykkedes med politikerne at få afstemt løsninger på to store udfordringer: Gods på jernbane og fremtiden for de mest trafiksvage dele af det statslige jernbanenet. Det kom først omkring årtusindskiftet med frasalg af hele godssektoren og med udliciteringen af de vest- og midtjyske lokalbaner. Og det var først fra slutningen af det ny årtusinds første årti, at der for alvor blev taget fat på infrastrukturen med beslutningerne om genopretning af sporene, elektrificering af hovedstrækningerne og indførelse af et moderne, digitalt signalsystem.

Det blev som efterlyst i årtier til en ny bane København-Ringsted, og der er omsider truffet beslutning om en Femerforbindelse med tilhørende baneopgraderinger. Strategisk så det det endda ud til, at jernbanen i Danmark med *Togfonden* fra 2013 i overensstemmelse med de tidligere planer fra 1975 og frem omsider ville blive opgraderet med noget, der kunne minde om elektriske højhastighedstog, timemodel og et generelt kvalitetsløft. En ny bane over Vestfyn blev da også besluttet, og elektrificeringen er nu på vej til Aalborg. Helt nye lokomotiver og togsæt er under levering. Men flere af de andre projekter med rod i 1970- og 1980'erne overlevede kun til december 2022 og er nu lagt i graven sammen med *Togfonden*. En egentlig konkurrenceudsat passagertrafik, som tilsyneladende var en ganske væsentlig del af forståelse med opsplittningen og bodelingen, er det heller ikke endnu blevet til. Kun på godsområdet synes den nye tid at være slået igennem og med en vis succes.

Til gengæld ser det ud til, at de nuværende parter, DSB, Banedanmark og nu også Trafikstyrelsen og Arriva samt godsoperatørerne sikkert stadig skal lære at leve med hinanden. Endnu i 2023 kan man således høre lokomotivførere institutionssolidarisk over togets højtaleranlæg skyde skylden på "modparten": "Vi holder i øjeblikket for rødt. Opkald til Banedanmark om årsagen har været forgæves: De tager ikke telefonen".<sup>123)</sup> Men om det havde været anderledes uden opdeling, er så et helt andet spørgsmål.



### Interviews og erindringer

Boysen, Søren, daværende fuldmægtig med ansvar for bodelingen, DSB.  
Jensen, Niels Erik: *Fra etat til virksomhed Ved banen 1986-2001*, utrykt manus 2016.  
Langager, Peter, tidl. generaldirektør, DSB.  
Løvborg, Eilert, tidl. kontorchef, DSB.

### Litteratur

Baneplanudvalget, *Modernisering af jernbanens hovednet*, Trafikministeriet, april 1997.  
Betænkning nr. 1263: DSB's færgedrift mellem Kalundborg og Århus. Redegørelse I fra den af trafikministeren den 29. september 1993 nedsatte arbejdsgruppe. Trafikministeriet marts 1994.  
Betænkning nr. 1263: DSB's økonomistyringssystem, Redegørelse 2 fra den af trafikministeren den 29. september 1993 nedsatte arbejdsgruppe. Trafikministeriet marts 1994.  
Betænkning nr. 1263: Visse større anlægsinvesteringer og materielanskaffelser i DSB. Redegørelse 3 fra den af trafikministeren den 29. september 1993 nedsatte arbejdsgruppe. Trafikministeriet marts 1994.  
Christensen, René Flamsholt, *IC 4 – et studie i en skandale*, Frydenlund 2021.  
*DSB bladet*.  
*DSB i dag*.  
*Folketingstidende*, FT.  
Johansen, Hans Christian, *Jernbanerne i bilismen skygge, i: På sporet 1847-1997*, bd. III 1950-1957, 1997.  
Jørgensen, Steffen Elmer, *DSB og den langsigtede trafikplanlægning 1930-1990*, *Jernbanehistorie* 2018.  
Kristiansen, Jørgen, *Modernisering af Banenettet i Vestdanmark*, Teknologi, Miljø og Samfund, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet, 2010.  
Marfelt, Birgitte, *Omveje til nutiden – historien bag DSB*, Schultz 2005.  
Mogensen, Ole Edvard, *Thybanen gennem 140 år*, OEM Consult 2022.  
Palludan, Uffe, *DSB af sporet*, Palludan Fremtidsforskning 2014.  
Palludan, Uffe, *DSB på sporet igen*, Palludan Fremtidsforskning 2015.  
DSB, *Perron P*.  
*SR Information*, udgivet af Trafiksikkerhed.  
Statistisk tiårsoversigt.  
Sørensen, Claus Hedegaard, *Koordinering i køreplanlægningen – mekanismer og dilemmaer*, *Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet*, [https://www.researchgate.net/publication/309179582\\_Koordinering\\_i\\_koreplanlaegningen\\_-\\_mekanismer\\_og\\_dilemmaer](https://www.researchgate.net/publication/309179582_Koordinering_i_koreplanlaegningen_-_mekanismer_og_dilemmaer), Conferencepapir 2016.  
Wolmar, Christian, *Broken Rails – How Privatisation Wrecked Britain's Railways*, Aurum Press 2001.  
Wolmar, Christian, *On the Wrong Line – How Ideology and Incompetence Wrecked Britain's Railways*, Aurum Press 2005.

### Andre kilder

Danmarks Jernbanemuseum:  
*DSB Forretningsplaner*.  
*DSB Strategiplaner*.  
*DSB Årsberetninger*.

### Utrykte kilder

Danmarks Jernbanemuseum:  
*Bodelingshåndbog* af 17. juli 1998.  
*DSB "den stille revolution" strategiplan for teknisk og infrastruktur i DSB*, december 1990.  
Finansministeriet, Skatteministeriet, Trafikministeriet, Økonomiministeriet, *Rapport om trafikøkonomi*, maj 1989.  
Finansministeriet, Trafikministeriet, DSB, *Rapport om DSB's økonomi*, juni 1989.  
McKinsey&Company, Inc., *DSBs Vision afgørende for fremtidig styreform Danske Statsbaner*, Statusrapport 23. januar 1991.

### Rigsarkivet:

Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101, 2102.  
Jens Bruun-Petersen: Oversigt over bodeling, ca. 2001.

### Noter

1. *Berlingske Tidende*, 5/11 2005.
2. Fortalt af Eilert Løvborg, der på det tidspunkt var kontorchef i DSB.
3. *DSB Bladet*, nr. 10 december 1996, s. 3.
4. *Perron P*, 12/1997, s. 4, jf. Marfelt 2005, s. 111 ff.
5. Udregning af forsinkelsesprocenter, se Niels Erik Jensen, 2016.
6. Marfelt 2005, s. 110.
7. Christensen 2021, s. 24, 27.
8. Paludan 2014, Marfelt 2005.
9. Se fx statsregnskaberne.
10. FT Till. A 1996-97, s. 2415 ff.
11. DJM, *DSB Strategiplan*, februar 1995.
12. Johansen 1997, s. 124.
13. Åbningstale, jf. Økonomisk-politisk kalender: *Statistisk tiårssigt 1998*, s. 161.
14. Bek. 535 om ikrafttræden af EF-direktiv 95/19 om tildeling af .... 26. juni 1997.
15. Aktstykke 321, Trafikministeriet den 16. juli 1997, s. 14, jf. *Betænkning over I. Forslag til lov om Banestyrelsen m.v. II Forslag til lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S og III Forslag til lov om ændring af lov om DSB Busser A/S*: FT Tillæg B 1996-97, s. 165 ff.
16. FT Till. A 1996-97, s. 2417.

17. Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101: DSB bane til Trafikministeriet 1996 18/11.
18. Perron P, 1/1997, s. 1: interview med adm. direktør H. Hassenkam.
19. FT 1996-97, s. 2011.
20. Sørensen 2016.
21. Perron P, 5/1997, s. 7.
22. Perron P, 19/1996, s. 4.
23. Ibid.
24. DJM, *Bodelingshåndbog*, s. 5.
25. For det følgende afsnit om de praktiske konsekvenser af bodelingen henvises dels til DJM, *Bodelingshåndbog* 1998, dels til aktstykke 321, Trafikministeriet den 16. juli 1997 samt notat om Areal- og bygningsoverdragelse primo april 1997 og arbejdsgruppens notat af 8/4 1997, jf. DJM, *Bodelingshåndbog*.
26. Bilag af 16. juli 1997 til Aktstykke 321, s. 11.
27. Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101: Delingsforslag af 18/11.
28. Ibid.: Notat om bygninger ... 1996 22/11.
29. Ibid.
30. Kristiansen 2010, s. 7.
31. Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101: Trafikmin. 3. afdel. 1996 3/12: talepunkt. Dok. 35.
32. Ibid.: Trafikmin. 7. kontor til departementschefen 1996 21/11.
33. Jensen, 2016, s. 75.
34. Oplyst af Eilert Løvborg.
35. Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101: plan for opdeling af DSB 1996 18/11.
36. Aktstykke 321, DJM, *Bodelingshåndbog* af 17. juli 1998, Bilag 3.
37. Jensen 2016, s. 63 f.
38. Ibid., s. 64.
39. Ibid., s. 62-73.
40. *DSB i dag*, 2/1997, s. 5.
41. Marfelt 2005, s. 112.
42. Interview med Eilert Løvborg og Peter Langager.
43. Mogensen, s. 132.
44. DJM, *Bodelingshåndbog*, 1998, s. 39, jf. s. 7.
45. Aktstykke 104 af 29/3 2005.
46. *Berlingske Tidende*, 5/11 2005.
47. Finansudvalget FIU § alm. Del §28 Bilag 14 Offentligt notat Gennemgang af aktstykke vedr. Banedanmark, vedr. aktstykke 321 1997 9/9.
48. *SR Information* udgivet af Trafiksikkerhed, nr. 3, december 2009.
49. Oplyst af Eilert Løvborg.
50. FT 2014-15, Tillæg E, Aktstykke nr. 84.
51. Ibid., Aktstykke 96.
52. Ibid. 2017-18, Tillæg E, Aktstykke 34.
53. DJM, McKinsey&Company, Inc.: *DSBs Vision afgørende for fremtidig styreform Danske Statsbaner Statusrapport* 23. januar 1991.
54. DJM, *DSB Årsberetning* 1992, s. 3, 20, 30, 48.
55. DJM, *DSB Forretningsplan 1994-98*, DSB bane, Del 2 september 1993, udspil til generaldirektøren, s. 5.
56. DJM, *DSB Årsberetning* 1993, s. 10.
57. FT Till. A 1996-97, s. 2417.
58. Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2102: Trafikministeriets 6. kontor, 1996 14/10, sp. Til 7. kt., skriv. af JaF.
59. Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101: plan for opdeling af DSB 1996 18/11.
60. Wolmar 2001, s. 64 ff., Wolmar 2005, s. 80 ff.
61. Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101: Spørgsmål til ministeren 1996 11/11.
62. DJM, *DSB Plan 1990*, 1975, s. 7.
63. Ibid., s. 4.
64. Ibid., s. 79, 80, 87.
65. Ibid. s. 79, 88.
66. *DSB plan 2000 Moderne transport på skinner*, juni 1988, s. 8, 7.
67. DJM, *DSB 5 årsplan 1984-89*, s. 7-9, 48.
68. Betænkning 1263.
69. Referat, DSB Direktionsmøde, 19/11 1990.
70. Johansen 1997, s. 81.
71. DJM, *Rapport om trafikøkonomi*, maj 1989, s. 2.
72. DJM, Finansministeriet Skatteministeriet Trafikministeriet Økonomiministeriet: Rapport om trafikøkonomi, maj 1989, s. 3f, 8, 23.
73. DJM, Finansministeriet Trafikministerie DSB: Rapport om DSBs økonomi, juni 1989: s. 5-9, Bilag 1 og 2.
74. Oplyst af Peter Langager.
75. Johansen 1997, s. 199; Betænkning nr. 1263, I, s.38 ff.
76. DJM: *DSB "den stille revolution" strategiplan for teknisk og infrastruktur i DSB*, December 1990.
77. DJM, Referat, DSB Direktionsmøde 19/11 1990.
78. DJM, *DSB "den stille revolution" strategiplan for teknisk og infrastruktur i DSB*, December 1990, s. 4, 5.
79. DJM, *DSB Årsberetning* 1991.
80. DJM, *DSB Årsberetning* 1992, s. 30 f.
81. DJM, *DSB Den nye jernbane Oplæg til debat om udbygning af banelinjetten frem mod 2010*, DSB 1993.
82. DJM, *DSB Forretningsplan 1994-98*, DSB bane. Del 2 september 1993 uds spil til generaldirektøren, s. 35.
83. Ibid., s. 9, 5.
84. Johansen 1997, s. 175.
85. DJM, *DSB Årsberetning* 1993, s. 5.

# Summary

---

86. FT Tillæg A, 1993-94, s. 677-680; Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101: DSB til. Trafikmin. 1996 11/11: lovforslagsbemærkninger.
87. DJM, *DSB Årsberetning 1993*, s. 12.
88. Marfelt 2005, s. 54.
89. Betænkning nr. 1263, I, s. 36.
90. Betænkning nr. 1263, III, s. 11 ff.
91. Betænkning nr. 1263, II, s. 7, jf. s. 4.
92. *Ibid.*, s. 35, jf. s. 29.
93. DJM, *Baneplanudvalget: Modernisering af jernbanens hovednet*, april 1997, s. 3.
94. DJM, Udkast til infrastrukturplan 1994-2003, oktober 1994.
95. *DSB Årsberetning 1995*, s. 4, 12.
96. DJM, *DSB Strategiplan Opfølgning på rammeaftale 1995-98*, februar 1995.
97. *Ibid.*, s. 22, 23.
98. *Ibid.*, s. 4.
99. *Perron P*, 5/1996, s. 2.
100. DJM, *DSB Forretningen DSB*, maj 1996, s. 12, jf. s. 9.
101. *Perron P*, 5/1996, s. 2.
102. DJM, *DSB Forretningen DSB*, maj 1996, s. 4.
103. *Ibid.*, s. 7.
104. DJM, *DSB bane infrastrukturplan 1997-2006*, september 1996, s. 14.
105. DJM, *DSB Årsberetning 1995*, s. 4.
106. DJM, *DSB bane infrastrukturplan 1997-2006*, september 1996, s. 6, 10-12.
107. *Perron P*, 8/1996, Indstik, *DSB 1996*, s. 6, *DSB Årsberetning 1996*, s. 9.
108. *DSB Årsberetning 1996*, s. 5.
109. *Perron P*, 5/97, s. 1.
110. *Ritzaus Bureau 1996 9/9*: Trafikministeren: DSB skal have ro; Mistilstanden til DSB vokser, Politiken s.d.
111. *Ibid.*
112. DJM, *DSB bane infrastrukturplan 1997-2006*, september 1996, s. 6, jf. s. 4.
113. *Ibid.*
114. Fx fremhævet i *Statistisk tiårsoversigt: Økonomisk politisk kalender for året*.
115. FT 1996-97, sp. 2005.
116. FT 1996-97, sp. 2006.
117. Rigsarkivet, Transportministeriet: 1994-1998 Journalsager, j.nr. 7200 15, pk. 2101: Vejdirektoratet, 22/11 1996.
118. *Jyllandsposten*, 14/10 1996.
119. *Perron P*, 12/1997, Indstik.
120. FT 1996-97, sp. 2008-2010.
121. Marfelt 2005, s. 111 ff., 119.
122. Kristiansen 2010, s. 46.
123. Forf. oplevelse, marts 2023 i IC-tog Odense-København.

In 2022, Banedanmark could mark the 25<sup>th</sup> anniversary of its establishment. So could DSB. Admittedly, it was 175 years ago that the first railway in Denmark opened. However, at the same time as Banestyrelsen (the Danish Railways Authority) was established, the old DSB was transformed into a new DSB, which in principle was to act solely as an operator on the rail network. The article examines the background to this split and, in particular, to the establishment of the new, independent state organisation Banestyrelsen, later known as Banedanmark. The division of property, as it would later become known, has been described only sparingly in the literature.

Section 2 sets out the background, both historically and in terms of the legislation that was put in place. It is shown that the official justification for the division was the desire to open up railway operations and facilities to competition to make the railway sector more efficient – in line with the prevailing attitude in the EU, perceived by some as a requirement.

This was a huge change, and the idea had probably been that the activity in the DSB organisation called DSB bane could be transferred directly to the new authority without any major problems. It all happened very quickly, too, and was part of a political settlement that was clearly intended, among other things, to reduce state subsidies for railway operations.

However, as shown in Section 3, it became an extremely complicated and labour-intensive process, which has not yet effectively been finalised. Initially, there were major disagreements between DSB and the future authority on how to “share” stations and the so-called combi terminals for freight, but there were also major differences on how to share long-distance train lines and S-trains in Copenhagen. Probably the most labour-intensive was the legal division of ownership of land and buildings and then the practicalities of splitting up technical installations across the country. It has been recognised that the split also created a rather toxic environment between DSB and Banestyrelsen. It could appear that both parties were working against each other. In any case, the close communication between them was lost.



Section 4 analyses EU legislation in more detail, with particular reference to EC Directive 91/440 of 29 July 1991. It is demonstrated that sharing as it was done was not a requirement of the EC/EU but was a model used in several European countries, including the Nordic countries. In 1993, however, DSB's organisation was actually set up to meet the EU's demands for a stronger economy and competition. Therefore, that year, a company called DSB bane was established within the DSB framework, with a very high degree of autonomy. Furthermore, the close political connection to DSB was severed later that year when the company's status as a department of the Ministry was cancelled and DSB became an ordinary state enterprise.

But why? Section 5 shows that DSB maintained its traffic level, but in relation to the overall traffic picture lost market share up to 1997. It also shows that the operating deficit was fairly stable but that not least investments in new facilities, etc. were growing, leading therefore to an increasing government payment, at least in current prices. However, as shown in Section 6, DSB had since 1975 demonstrated the need for very large new investments and in addition to this, faster trains and the possible closure of the least travelled branch lines. The primary aim was to electrify the Danish railway.

However, this only happened to a very limited extent at the same time as more and more diesel trains were purchased and at the same time as DSB was forced to make savings upon savings. Dissatisfaction with the state railways, who otherwise tried to be climate conscious, was growing, and a number of unfortunate cases, partly staged as a result of political demands for savings and consideration for Danish jobs, led to a demand in 1990 for the accounts to be balanced, which never happened. It was also clear that there was underinvestment in the infrastructure at the same time as DSB was arguing for even more investment in high-speed railways and trains. Internally in DSB, namely in DSB bane, there was also criticism of the way DSB was run.

In 1993, as described in Section 7, a number of management changes took place both in DSB and in the Ministry, while at the same time, a commission was set up to investigate a number of unfortunate cases. The criticism was quite severe, and immediately afterwards the demands to balance DSB's operating economy were strongly reinforced. However, DSB continued to present large, expensive strategic plans, still with electrification, which was not actually realised, and fast trains, but also the closure or transfer to other operators of the branch lines in Jutland.

The crux of the matter seemed to be that during 1996, DSB had to recognise that it could not honour the agreements entered into, not least because of another large deficit in the freight sector, while at the same time internal criticism from DSB bane intensified. Therefore, in October 1996, a political settlement was reached which was clearly intended to stabilise DSB once and for all and reduce the need for state subsidies. In this situation, the EC Directives could be used but were hardly the real reason. However, the reality was that the matter of future planning had now been taken out of the hands of DSB, which had to confine itself to running trains. This would have to be done on a much more commercial basis and in competition with other transport operators.

This does not, however, fully explain why a division that had in fact already been carried out internally within DSB should produce better results. Therefore, there are strong indications that this was a form of punitive action in relation to DSB. However, the real reason is probably to be found in the fact that there was no actual Danish railway policy that clearly described what was wanted with the railway in Denmark and how much it was willing to pay. Nor did it happen immediately afterwards. It first seemed to be in place with the 2013-14 Train Fund, but that too has now been scuppered. On the other hand, it was possible to out-source the branch lines to another operator from 2003, and a little later a final decision was also taken to restore the Danish railway's track and signalling system – exactly as it had been described by DSB since the 1980s.





Kniber det med  
en Ide til Julegaven?  
— saa er Statsbanernes Gave-  
kort netop noget for Dem!  
Udstedes paa ethvert Beløb fra 5 til  
100 Kr. paa enhver Jernbanestation

Og Julepakken  
der skal afsted?  
Statsbanerne bringer Pakken  
lige til Modtagerens Dør!  
Med Statsbanerne befordres baade De og  
Deres Julepakker hurtigt, billigt og sikkert



*Side 226-227: Harry var ikke det første dyr, der blev anvendt i DSB-reklamer. I 1930'erne dukkede et pindsvin op. DSB-annonce på bagsiden af Pindsvinet: Politikens muntre årbog, 1932 (Danmarks Jernbanemuseum).*



# ...det bedste, der nogensinde er sket for DSB...

## Harry - et portræt

Af Gese Friis Hansen

En togpendler ville brænde ham til Skt. Hans. En minister foreslog at give ham et tv-show. En anden fik ørerne i klemme for at kritisere ham. Indlagte børn slappede af, når han var i nærheden. Og han fik sygefraværet blandt DSB's ansatte til at falde.<sup>1)</sup> Vi taler om Harry. En 1,2 m høj, lilla million-satsning i plys, sat i verden for at løfte DSB's skrantende image i befolkningen. Man må sige, at det lykkedes. I godt elleve år, fra 2000 til 2011, var "vores allesamens lilla fabeldyr" allestedsnærværende.<sup>1)</sup> Og alle havde en mening om ham. Det her er et portræt.

### HARRY, HANS MOR OG FÆDRE

#### DSB

I 2004 ser DSB's Brand-Manager Morten Bo Berthelsen tilbage på, hvad der siden er blevet kaldt "det bedste, der nogensinde er sket for DSB."<sup>3)</sup> [...] Kampagnen startede i 1998, hvor DSB kunne se i krystalkuglen, at virksomheden skulle drives på helt andre vilkår. Der bliver andre krav til bundlinjen, vi får lov til at gå udenlands, og der kommer konkurrence på skinnerne. Noget af det, der startede Harry og det mere folkelige, var, at DSB blev opfattet som distante [sic],



Harry i uvante omgivelser (foto: René Strandbygaard).

at DSB hænger heroppe og ser ned på folk".<sup>4)</sup> Eller som det formuleres i mediet Markedsføring et par år senere: "Indtil 2000 havde DSB da også et seriøst image-problem og blev bl.a. betragtet som en etat, der ikke havde føling med kunderne. Også selvom DSB havde oplevet en passagervækst siden Storebæltsforbindelsen åbnede i 1998, så stod man overfor nogle store udfordringer. Tabte markedsandele til persontransport, konkurrencen skulle altså tages op mod bilen..."<sup>5)</sup>

Opgaven med "at lave et koncept, der kunne favne hele DSB og skubbe virksomheden fremad og bringe den i øjenhøjde med befolkningen", tilfalder Christian Bjerring.<sup>6)</sup> Den nyudnævnte marketingdirektør for hele DSB-virksomhe-



En tidlig Harry (foto: Thomas Brandt).

den har været i statsbanernes tjeneste siden 1992, hvortil han i sin tid er blevet headhuntet direkte fra nordisk-studiet på Københavns Universitet. Humanisten Bjerring stiger hurtigt i graderne, og i 1999 udnævnes han til marketingdirektør for alle DSB's aktiviteter, lige fra regionaltog til rejsebureau.

Bjerring er ikke i tvivl om den forestående opgaves kolossale omfang, for som han siger, "... den manglende loyalitet og sympati for DSB kan man som virksomhed ikke leve med, når man samtidig i højere grad er tvunget ud i konkurrence med udenlandske firmaer, der vil ind på det danske marked".<sup>7)</sup> Faktisk står det så grelt til, at "... hvis en passager stod på en perron, og der ville komme et tog ind på stationen, et fra DSB og et uden navn, ville de fleste fravælge DSB. Det var et meget nedslående resultat, som vi var nødt til at gøre noget ved", som Bjerring fortæller til magasinet *Markedsføring* i 2005.<sup>8)</sup>

Sammen med sin reklamechef Marianne Selmer sætter han sig for at "skabe en sammenhængende markedsføring, der kunne synliggøre alle de forretningsområder, der hidtil havde haft hver deres markedsføringsstrategi og reklamebureau".<sup>9)</sup> Selv kalder Bjerring det en "do or die-opgave", og han ved præcis, hvad han vil have: "Det skal være en reklame, som kan bruges af alle dele af DSB [...] med en gennemslagskraft i stil med Tuborg Squash. Altså noget alle snakker om". Som det sidste punkt på Bjerrings ønskeliste står der "Surprise me..."<sup>10)</sup>

### Bates

Det er det københavnske reklamebureau Bates/Red Cell med administrerende direktør Jacob Hastedt i spidsen, der får æren af at vende den folkelige opfattelse af DSB fra støvet, tonstung supertanker til moderne transportvirksomhed. Hastedt og Bates får én chance til at levere varen, og Bjerring lægger ikke fingre imellem: "... hvis ikke det lykkes jer at komme med en ny Squash-kampagne, så må vi finde et nyt bureau".<sup>11)</sup>

Den første omtale af Harry  
i Ud og Se i juni 2000.

Med den besked i baghovedet går reklamefolkene i tænkeboks. Deres første idé er at lade en inkarneret bilist spille overfor en togbruger, og bilisten er en skuespiller, ikke en dukke. En overgang overvejer Bates at engagere den amerikanske skuespiller Danny DeVito som bilisten, men den bliver skudt til hjørne, da de hører om DeVitos lønkrav.<sup>12)</sup> Ti-øren falder imidlertid i en købstad på Sydfoyn, hvor Bates-folkene Ib Borup og Jacob Blom har trukket sig tilbage for at brainstorme. De ser en legetøjs-fugl i et butiksvindue, og ideen om Harry er født. "Efter vi havde passeret butikken, sagde Ib de berømte ord: Det kunne jo også være en dukke...", husker Jacob Blom mange år senere.<sup>13)</sup>

Og ja. Bjerring bliver også noget overrasket, da han bliver præsenteret for konceptet om at lade en skuespiller tage kampen op mod en dukke. Men nu kan han sætte flueben ud for det sidste punkt på sin tjekliste: "Platformen opfyldte, hvad jeg havde bedt om, og så må man sige, at der var tale om en surprise, for hvem havde troet, at DSB skulle markedsføres af en dukke - som på præsentationstidspunktet bare var en fugl som Ib og Jakob havde fundet i en legetøjsbutik. Men der skete dét, som sker, når gode ideer bliver præsenteret. Pludselig virker de helt naturlige", som Bjerring fortæller.<sup>14)</sup>

DSB's daværende ledelse er umiddelbart tilfreds med satsningen, men pludselig bliver Henrik Hassenkam skeptisk, hvilket ifølge Bjerring er en helt naturlig reaktion på ideen om, at en koncern som DSB skal markedsføres af en fjollet, lilla dukke. Samtidig bliver der skåret 20% af Bjerrings budget. Alligevel er marketingdirektøren ikke i tvivl om satsningen.

### Designeren

"Første gang vi præsenterede vores idé med den her dukke, gloede de bare åndssvagt på os", fortæller Jacob Hastedt.<sup>15)</sup> Men da overraskelsen har lagt sig, går jagten på Harry for alvor ind, og en række kunstnere sættes i sving med at lave prototyper af ler. Efter omkring 30 forslag er den der lige pludselig! Valget falder på et forslag fra Henrik Bo Jensen,



## Harry på banen

Plysdryet fra TV-reklamerne er i familie med dukkerne fra Muppet Show - og Søs Egelind.

Han er misundelig. Han er forvirret. Og så er han lilla. Harry, den nye figur i DSB's TV-reklamer, vil så gerne afsløre hvordan hans tjekkede kollega Bahnsen (Søren Pilmark) kan være så succesfuld og altid præcis. Forklaringen følger i løbet af sommeren - men jo, det har noget med tog at gøre. Dukken føres af en canadler som tidligere har givet liv til nogle af figurerne i det verdensberømte Muppet Show. Og hvis Harrys stemme virker bekendt, så er det ikke tilfældigt. Det er Søs Egelind der taler når Harrys plys-mund bevæger sig.

der er ved at færdiggøre sin uddannelse på Designskolen i Kolding, og den unge tegner får 25.000 kr. for sin skabning. "Jeg havde ikke så meget erfaring dengang, derfor er jeg ikke bitter i dag, når jeg tænker på, at de fik Harry for ingen penge. I stedet fik jeg en masse erfaring", siger tegneren godt fem år efter i BT, og fortsætter: "Jeg tænker kunstnerisk, og de tænker på pengene".<sup>16)</sup>

### Harry

Lige så stille begynder Harry, i øvrigt opkaldt efter erhvervsmand og brevkasse-redaktør Harry Motor Jensen, at tage form, både hvad angår udseende og karaktertræk.<sup>17)</sup> På papiret er den inkarnerede bilist af plys 39 år og fra Billund, men inspirationen til dukken henter Harrys forældre i den amerikanske populærkultur, først og fremmest i Muppet Show og Anders And.

I Muppet Show har skaberen Jim Henson vist, hvordan man troværdigt kan lade en dukke og et menneske spille overfor hinanden, og det er Anders And, som Harrys kole-riske temperament er modelleret over. Det er måske grunden til, at Harry går direkte i hjertekulen på danskerne: "Anders And er en anti-helt, det er Harry også. Vi danskere elsker at grine ad anti-helten. Og så er vi tilbage ved dét, der





Harry blev opkaldt efter den legendariske erhvervsmand og brevkasseredaktør Harry Motor Jensen (Motor, Teknisk Brevkasse, 1961).

får danskerne til at grine. Det er vigtigt i reklamer. Hamrende vigtigt", siger DSB's Christian Bjerring.<sup>18)</sup>

BT har en anden mistanke, nemlig at danskerne kan genkende sig selv i det lilla dyr: "Harry har med andre ord ramt lige ned i den danske folkesjæl. Måske er den danske folkesjæl i virkeligheden lille og småbøvret [...]. Harry er nemlig en rigtig dansker. God nok på bunden, selvom facaden godt kan virke lidt frynset".<sup>19)</sup>

Selvom Harry elsker sin kastanjebrune Ford Taunus 2.0, kan han end ikke stå selv, så for at operere den 1,2 høje dukke, har produktionsselskabet bag Harry-reklamerne, Blarke Sonne Levring A/S, allieret sig med de erfarne canadiske dukkeførere Matt Ficner og Bob Stutt, der bl.a. har været dukkeførere i Muppet Show. I det hele taget spiller Canada en ikke ubetydelig rolle i Harrys liv. Det er nemlig her, hans skelet bliver fremstillet, inden det sendes til Danmark, hvor det ikklædes pels og hår.<sup>20)</sup>

### Og de andre to...

Med Harry på plads, er det tid til at finde skuespilleren, der skal agere Harrys arbejdskollega og ven, den snusfornuftige togbruger. Og valget falder på en garvet én af slagsen. "Hvis vi skulle have gennemslagskraft, skulle vi bruge en kendt skuespiller. Og Pilmark var en fyr, som både mænd og kvinder kan forholde sig til, og ingen har noget imod ham. Det har også vist sig at være vigtigt, at han er en erfaren skuespiller, for det er ikke nemt at spille overfor en lille, lilla dukke med en dukkefører og assistent, der ligger nede mellem benene på én. Navnet Bahnsen var ét, DSB havde arbejdet med", fortæller Thomas Brandt fra Bates.<sup>21)</sup>

I begyndelsen af Harry-sagaen er Søren Pilmark bange for, om han i rollen som Bahnsen vil miste troværdighed som seriøs skuespiller, men så giver DSB ham et tilbud, han ikke kan sige nej til. "Dengang var det bestemt ikke come il faut at medvirke i reklamer, hvis du også vil tages seriøst som skuespiller, men [...] indtjeningen var så overvældende, at jeg ikke behøvede at stå på en scene hver aften, men

kunne blive hjemme og læse godnathistorier for mine børn", som han husker mange år senere.<sup>22)</sup>

Præcist hvor stort det tilbud er, forbliver en hemmelighed, alligevel gisnes der på livet løs i de danske avisspalter. "Søren Pilmark er DSB's dyreste medarbejder. [...] I godt fire år har Harry skovlet millioner ind på skuespillerens konto. Iflg. Ekstra Bladets oplysninger kan han hæve omkring fem millioner kroner hvert år for at spille Bahnsen i Harry-reklamerne. Det fortæller en række centrale kilder i branchen", som Ekstra Bladet skriver.<sup>23)</sup>

Selv er DSB ikke et sekund i tvivl om investeringen. "Vi bruger 50 mio. kr. på reklamerne med Harry og Bahnsen om året. Det genererer en omsætning på 250 mio. kr., kan man sige som tommelfingerregel. Søren Pilmark er et stort aktiv for DSB. Som en del af det samlede koncept yder han absolut sit bidrag", siger Morten Bo Berthelsen, marketingchef i DSB.<sup>24)</sup>

Pilmarks oprindelige nervøsitet for at rollen som Bahnsen skal gå ud over hans troværdighed som skuespiller, viser sig at være aldeles ubegrundet. Da han fylder 50 år i 2005, flyder hyldestartiklerne over med begejstring over hans faglige bredde. "For nogle virker det sikkert som faglig prostitution [...] at have bevæget sig fra på det Kongelige Teater at spille en fænomenal og dæmonisk sexet Richard III [...] til at snakke med tøjdyr i en tv-reklame. Men det kræver en skuespiller at lave de reklamer. [...] Det kræver en Søren Pilmark", som Kristeligt Dagblad skriver.<sup>25)</sup>

"I begyndelsen havde vi en gensidig aftale mellem Bates, DSB, Pilmark og produktionsselskabet, hvor vi gav det seks forsøg, og så kunne de trække følehornene til sig, hvis de ikke ville mere. Men allerede efter tredje film begyndte Harry at sige noget, og det gjorde, at han blev mere levende", som Brandt fortæller.<sup>26)</sup> Harrys stemme leveres af en anden kendt skuespiller. Søs Egelind, den ene halvdel af komikerparret Søs og Kirsten, er vant til at krybe i mandlige roller.

Men heller ikke hun er ubetinget begejstret over ideen med at lægge stemme til en dukke: "Jeg troede, projektet var dødfødt. Det er kommet bag på mig - men jeg kan godt





## Harry på nye måder

**Den lyselilla, Taunus-elskende Harry kan nu købes i endnu flere udformninger.**

DSB har udvidet Harry-sortimentet med en mulepose, et krus og en mini Harrydukke. Derudover kan man vælge mellem ure, nøgleringe, spillekort, kasketter, halstørklæder, kalendere, pennalhouse og de kendte dukker i stort og lille format. Priserne for effekterne er mellem 19 og 199 kroner og kan købes på stationen.

se det er skidesjovt." Hun har ligefrem fået fans. Og så fortæller hun om dengang en flok yngre mænd genkender hende på en tankstation og er ved at vælte det hele i fanhysteri. "De viftede med dukken, hoppede ud af bilen og tilbød sig som havemænd. Det var skidesjovt", husker hun.<sup>27)</sup>

Også hendes løn som Harrys stemme bliver ivrigt debatteret, og Egelind lægger ikke skjul på, at hun tjener godt. "Jamen jeg har fandme tjent penge. Det har jeg. Og det må jeg også gerne. Det skal jeg da. Men man er jo opdraget til, at det må man ikke som kunstner. Og tilmed tjene penge på reklamefilm, det er virkelig fy." For hende er det vigtigt, at hun kan stå inde for det arbejde, hun leverer. "Jeg har lavet Harry i, jeg ved ikke hvor mange år, og jeg har det pissesjovt. Griner selv, når jeg ser de film. Reklamefilm kan godt være kunst".<sup>28)</sup>

### Og så var der den om...

#### ... kopierne

På kort tid er Harry blevet så kendt en figur, at DSB begynder at producere Harry-merchandise, og snart optræder maskotten på alt fra sportstasker, sutsko, kravlensisser og juleuroer til penalhuse, skoletasker, halstørklæder, spille-

Ud og Se reklamerer med Harry-merchandise (Ud og Se, august 2002).

kort og kildevand. Ja, man kan endda nyde en Harry sodavandsis, ligesom der er udgivet en børnebog.

Med 50.000 solgte Harry-artikler i 2002 er han så massiv en succes, at også andre vil have en bid af kagen, og det varer ikke længe, før der er ulovlige Harry-bamser i omløb. Én af dem har DSB fået fingrene i, og marketingdirektør Christian Bjerring siger uden omsvøb: "Harry er vores ikon, som vi vil have eneret til og som vi har investeret bl.a. et to-cifret millionbeløb i til tv-reklamer. Så vi vil forfølge kopierne med alle tænkelige midler".<sup>29)</sup> Bjerring opfordrer derfor alle DSB-ansatte til at komme med informationer om de falske Harry-bamser, så DSB kan komme handlen med de ulovlige kopier til livs.

Den uægte bamse, som Bjerring er kommet i besiddelse af, kalder han "professionelt lavet", alligevel er det forholdsvis nemt at skelne skidt fra kanel. Den ægte Harry kan nemlig kun købes på DSB's stationer, mens hans uægte fætter formentlig sælges på steder som kræmmermarkeder. Desuden er DSB's Harry testet, så den ikke er farlig for børn. Den sidste detalje, som adskiller de to bamser, er DSB's vingehjul, som sidder på en lille slip på den ægte Harry.

Harry er efterhånden et så eftertragtet brand, at han få år senere kommer i fint selskab med bl.a. Teletubbies, Spiderman og Tigerdyret. Anledningen er derimod en mere anløben affære. Figurerne fra reklamer og børneuniverser er nemlig blevet ulovligt kopieret af et jysk firma i Horsens. De 140.000 dukker, som repræsenterer en markedsværdi på i alt 11,2 mio. kroner, er blevet fremstillet i Kina.<sup>30)</sup>

Det er en 66-årig handelsmand, der står bag importen af de ulovlige kopier, der er udset til salg på kræmmermarkeder og tivolier i Norden og Tyskland indtil de i 2005 opsnappes i den danske told. Manden fra Horsens er oppe imod stærke kræfter. Det er ikke kun DSB, der anklager ham for at overtræde deres rettigheder til Harry, men også internationale virksomheder som Disney, Metro Goldwyn Mayer og BBC for hans kopiering af figurer som Spiderman, Skipper Skræk og Pink Panther. Sagen afsluttes først i



Harry-boksen og dens indhold (Ud og Se, juni 2002).



## Harrymad i boks

**Nu kan du købe Harrys yndlingsmad i toget**

DSB og Togservice Danmark tilbyder et lille hyggemåltid med lidt godt til børnene i en samlet boks. Det hedder Harry Mini-meal og kan købes i toget på InterCity og InterCitylyn.

I Harryboksen er der foruden de viste ting en lille overraskelse. Prisen for boksen er 29,50 kroner og den kan nydes i toget, eller man kan tage den med sig når man står af.

slutningen af 2008, tre år efter Harry og co. blev opdaget i tolden, og dommen lyder på 180 timers samfundstjeneste for at producere falske Harry'er og Spiderman'er.<sup>31)</sup>

### ... Harry-boksen

En wienerpølse med pølsebrød, en ostephops, et stykke Mini Muh mælkechokolade, en rulle vingummi, en juicebrik og en plastikfigur af Harry. Det er den børnemenue, som DSB i 2002 begynder at sælge fra IC-togenes salgsvogne. Set fra DSB's side er Harry-boksen, som den kaldes, en succes. Salget går strygende, siger Christian Bjerring på forespørgsel fra *Information*.<sup>32)</sup> Kim Fleischer Michaelsen, professor i børneernæring på Landbohøjskolen, er derimod mindre imponeret. "Det er et absolut underlødigt produkt".<sup>33)</sup>

Michaelsen har analyseret sig frem til, at indholdet af Harry-boksen svarer til omkring 40 procent af det daglige energibehov for fire til seks-årige og 33 procent af dagsbehovet for syv til ti-årige. Hans dom er derfor kort og kontant: "Det er for dårligt af DSB at sælge et så underlødigt produkt. Jeg kommer lige fra EU's fedmekonference, hvor alle er enige om at børn og unge skal have mindre sukker og mættet fedt".<sup>34)</sup>

Den udmelding svier i DSB. "Det lyder ikke sjovt. [...] vi er ikke interesseret i at sælge noget underlødigt", lyder det fra DSB's Michael Bjerregaard. "Omvendt nytter det jo ikke at gå rundt med en salgsvogn, hvor der ikke bliver solgt noget." Tidligere forsøg med at sælge børnemenuer med f.eks. et æble eller en sandwich har der nemlig ikke været salg i.<sup>35)</sup>

For Michaelsen ville selv et æble være et skridt i den rigtige retning, og på forsiden af boksen jonglerer Harry da også med et. Alligevel er der ingen æbler i menuerne. Dem kan man til gengæld købe løse i salgsvognen. "Hvis man mener, det er underlødigt, har man friheden til ikke at købe det, så for nærværende holder vi fast ved indholdet. [...] Forældre kan jo købe et æble, hvis de synes det", som Christian Bjerring udtrykker det.<sup>36)</sup>

I foråret 2004 starter DSB under overskriften *Grøn menu - Sund mad på farten* et forsøg med at sælge sunde måltider med bl.a. friske grøntsager og groft brød. Menuen i Harry-boksen er imidlertid stadig den samme. Snart har Christian Bjerring en journalist fra *Information* i røret, der gerne vil vide, hvordan det hænger sammen. Bjerring fastholder, at det alt andet lige er bundlinjen og efterspørgslen, der bestemmer hvad der sælges, alligevel får piben en anden lyd, da journalisten foreslår et æble, der jo alligevel



Flemming Hansen  
(foto: Johannes Jansson/  
norden.org).

sælges fra salgsvognen. "Jeg er egentlig ikke uenig", siger Bjerring nu. Han fortæller, at den "Grønne menu - Mad på farten sælger godt, og [...] at vi også meget gerne [vil] overveje at gøre det mere ernæringsrigtigt i forhold til Harry boksen".<sup>37)</sup>

Og der er ikke langt fra tanke til handling. Fem minutter efter samtalen mellem Information og Bjerring, ringer DSB's underdirektør tilbage til journalisten og fortæller, at "fra den 1. juni giver vi nu et æble oven i Harry boksen. Det gør vi hen over sommeren, hvor vi alligevel har æbler en masse med salgsvognen".<sup>38)</sup> Informations lakoniske kommentar: "DSB har måttet bide i det sure æble..."<sup>39)</sup>

### ... ministeren, der ville Harry til livs

I begyndelsen af nullerne er DSB-føljetonen med Harry og Bahnsen i spidsen blevet en integreret del af danskernes hverdag, og det går heller ikke upåagtet hen i politiske kredse. Kulturminister Brian Mikkelsen (K) er så begejstret for DSB's maskot, at han foreslår at give Harry et eget tv-show. "Jeg er givetvis ikke den i landet, der ved mest om tv, men det er dog utroligt, at TV2 endnu ikke har givet den lille populære fyr sit eget tv-program [...] Det bliver selvfølgelig ikke helt billigt at lave, men pengene kan utvivlsomt skaffes ved at sælge reklameplads inde i selve programmet, som vi bl.a. ser det på TV3", som han skriver i *Ekstra Bladet*.<sup>40)</sup>

Nogle år efter kommer hans partifælle, daværende transport- og energiminister Flemming Hansen, imidlertid gevaldigt på gatis, da også han forsøger at spænde Harry for sin politiske vogn.

Forsinkelser. IC4-skandalen. Strejker. I sommeren 2006 kører det ikke godt for DSB. Og Harry, "en af DSB's få succeser", kastes ud i minefeltet mellem frustrerede togpasagerer, medier og politikere.<sup>41)</sup> Harry er på godt og ondt blevet synonym for DSB, og i sommerens hede er det ham, der må bøde for offentlighedens frustration, selvom forsinkelserne, der bl.a. skyldes lednings- og servernedbrud og varme skinner, er Banedanmarks bord. Frustrationerne

går så langt, at Bjørn Darboe Nissen i Charlottenlund i et læserbrev i *Politiken* foreslår at sætte en tændstik til Harry: "Den sidste rest af min tålmodighed og min ellers uforlignelige overbærenhed med højvelbårne DSB er i løbet af den sidste uge nu endelig faldet ud over frimærkets kant. Jeg er derfor ved at arrangere et sankthansbål, der ikke krones af en heks. På mit sankthansbål i år sidder Harry - det store tøjdyr i transportåbenbaringen. Herfra skal lyde en opfordring til alle andre mega frustrerede pendlere, S-togsafbrændte, langtids- og ferierejsende, turister og andre svigtede: Lad os afbrænde DSB-brandet Harry som tegn til guderne om, at nu må de saftsuseme i gang med tordenkilen - for at få fuldstændig utroværdige DSB til at synke i grus".<sup>42)</sup>

Så langt vil transport- og energiminister Flemming Hansen trods alt ikke gå. Men han får i den grad ørerne i klemme, da han i kampens hede formaster sig til at foreslå DSB at skære ned på DSB-reklamerne og i stedet bruge pengene på bedre information til passagererne.<sup>43)</sup>

Hansens selvmål midt i sommerens allertørreste agurketid modtages med kyshånd i avisernes slyngelstuer, og *Politikens* ATS-spalte går i selvsving. Under overskriften *Togtalt* spides både minister og DSB: "Tragikminister Lemming Hansens forklaringer på, at toggangen er under al kritik: Hvis ikke Harry havde spist så mange tarteletter under besøget hos Bahnsens forældre, ville DSB have haft råd til et nyt informationssystem. DSBs direktør, Keld Sengehalm, er usynlig. Selv har jeg for eksempel aldrig set ham, skønt jeg har været til talrige møder med ham".<sup>44)</sup>

I *Berlingske Tidende* betegnes Hansens udmelding som helligrøde, der er tæt på at koste ham ministertaburetten: "Det skulle han ikke have gjort, Flemming Hansen. Det svarer til at kritisere fodboldikonet Michael Laudrup [...] Trusler om ministerfyring hang i luften. DSB-chefen Keld Sengeløvs passivitet førte til et folkekrav om at sende Sengeløv ud på de evige banelegemer og placere Harry i chefstolen hos DSB i Sølvgade i København".<sup>45)</sup>

Både Harry og Flemming Hansen overlever hedeslaget i sommeren 2006, og året efter kender transportministe-



Kys, kærlighed, smil og solskin var i højsædet til Copenhagen Pride. Foto: Bjarke Ørsted

# Sikken en parade

Mangfoldigheden blev fejret med manér, da DSB deltog for første gang i **Copenhagen Pride** i lørdags

*Harry til pride...* (DSB i Dag, 24/8 2011).

rens kærlighed til det lilla tøjdyr nærmest ingen grænser. Nu mener Hansen ligefrem, at DSB-maskotten er alle pengene værd, "for Harry bringer lidt humor ind i hverdagen. Jeg har aldrig hørt folk bande ham langt væk, selvom de har oplevet forsinkelser", siger ministeren i juni 2007.<sup>46)</sup>

## ... homooptoget

I 2010 tager Jesper Kiby Denborg fra DSB's HR-afdeling initiativ til oprettelsen af DSB Pride. "Med 46 medlemmer er DSB Pride Danmarks største virksomhedsnetværk for lesbiske, bøsser, biseksuelle og transpersoner, og vi har både sociale og faglige arrangementer", siger Denborg til DSB i Dag, og allerede året efter deltager netværket i Copenhagen Pride, komplet med minitog, dragqueen, Harry, Solvej og "140 glade kolleger".<sup>47)</sup>

Både oprettelsen af DSB Pride og deltagelsen i optoget i august 2011 udløser en nominering til AXGIL-prisen, opkaldt efter Axel Axgil, som i 1948 var medstifter af Lands-

foreningen for bøsser, lesbiske, biseksuelle og transpersoner i Danmark. Lisbeth Haumann, underdirektør i DSB's HR-afdeling, er stolt, for som hun siger, "... vi er glade for, at omverdenen har lagt mærke til vores initiativer, for der er ingen tvivl om, at en mangfoldig arbejdsplads med plads til alle gavner arbejdsklimaet".<sup>48)</sup>

Det er imidlertid ikke alle, der er lige begejstrede for statsbanernes initiativ. Redaktør på det kristne ugeskrift *Udfordringen* og folketingskandidat for Kristendemokraterne, Henri Nissen, opfordrer DSB til at holde sig til at køre tog - ikke felttog, som han skriver i et indlæg i *Kristeligt Dagblad* som reaktion på nyheden om, at DSB deltager med en delegation ansatte i Copenhagen Pride.<sup>49)</sup> "Her kommer Harry og Harry også til at danne par. Jeg synes det er urimeligt at DSB lader sig spænde for de homoseksuelles felttog. DSB skal ikke bruge offentlige midler på at promovere en bestemt gruppe. [...] Ville DSB måske på samme måde agitere for et andet mindretal, som f.eks. Jehovas Vidner, katoликkerne, muslimerne? Nej, vel".<sup>50)</sup>





## Harry og Solvej flytter ind på Køge Sygehus

Chef for Kundecenter, Anne-Lise Bach Sørensen, yderst til højre, overrakte Harry og Solvej til personalet på anæstesiafdelingen på Køge Sygehus. Yderst til venstre ses Karsten Andersen, leder af Kundenservice.

Foto: Sine Friig

Onsdag den 6. februar flyttede Harry og Solvej ind på Køge Sygehus. Overlæge på anæstesiafdelingen, Lise Nørrekjær, havde bedt DSB Kundecenter om en ny Harry,

da den gamle var slidt. DSB Kundecenter hjalp med fire dukker. Dermed er det ikke kun børn på anæstesiafdelingen, der får glæde af Harry eller Solvej, men også operati-

onsafdelingen, da en af dem vil flytte derover.

»Nu kan flere få samme mulighed for en pædagogisk forklaring på, hvad der sker, når de skal indlægges, lige-

som det er rart for børnene at blive mødt af en, de kender,« siger Lise Nørrekjær. kj

Harry i aktion på Køge sygehus (DSB i Dag, 11/2 2008).

De homoseksuelles kamp er en politisk kamp, skriver Nissen videre i sin egen avis, *Udfordringen*.<sup>51</sup> "Når vi i disse år oplever, at offentlige institutioner bevidstløst promoverer homoseksualitet, så skyldes det, at man fejlagtigt opfatter denne kampagne som noget alment positivt - på linje med at gå ind for et grønt miljø. [...] Og medierne giver de

homoseksuelle totalt frit løb. [...] Det er blevet tabu at protestere - men vi kan da stadig bede stille for at løggen afsløres".<sup>52</sup>

DSB var i øvrigt nomineret til AXGILs erhvervspris i konkurrence med bl.a. Dansk Industri og hotelkæden First Hotels. Det var sidstnævnte, der løb med sejren.

### ... Harry og hospitalet

I 2008 anmoder Køge sygehus DSB kundeservice om fire nye Harry-bamser. Deres er nemlig slidt op, og de har brug for hans hjælp. Da Bates og DSB i sin tid satte Harry i verden, var det med det ene formål at rette op på DSB's skrantende image i befolkningen. At han ender med også at trøste bange børn på hospitalerne, er der nok ikke mange, der regner med. Men det er faktisk lige dét, han gør.

På Køge sygehus bruges Harry nemlig til at berolige børnene, inden de skal i behandling. Han er med ved den indledende samtale, hvor han sidder med nåle og slanger på, og på den måde er det nemmere for plejepersonalet at forklare, hvad der skal ske. *"Jeg ved ikke, hvem der er kommet på ideen, men Harry har været en fantastisk hjælp. Han er et godt pædagogisk værktøj til at forklare, hvad der skal ske"*, forklarer overlæge Lise Nørrekjær fra anæstesiaafdelingen på Køge sygehus, hvor der årligt bedøves omkring 500 børn helt ned til et-års-alderen. Der er derfor brug for flere Harry'er, der kan følge de små patienter.<sup>53)</sup>

Det er ikke kun børnene på Køge sygehus, der nyder godt af Harrys trøst. Også Rigshospitalet har fået øjnene op for hans potentiale. Her må børnene vælge, hvilken bamse de helst vil vågne op med efter narkosen, og det viser sig at være DSB's maskot. *"Så kan man da ikke nå længere"*, siger Jakob Blom, én af Harrys fædre fra reklamebureauet.<sup>54)</sup>

### Nekrologen

Efter elleve år er det slut, og i efteråret 2011 ruller Harry og Bahnsen for sidste gang over skærmen. Harry er skabt til tv, og i takt med udviklingen af nye medier og online platforme kan konceptet ikke følge med. *"Vi har haft en udfordring med at udvikle ham til det"*, siger Steen Sørensen Koch, marketingdirektør i DSB om beslutningen om at sende Harry på pension.<sup>55)</sup>

Siden 2000 har DSB postet godt en halv milliard i Harry-konceptet. 150 mio. er gået til produktionen af 90 reklamefilm, mens resten er brugt på annoncering i tv, aviser og

radio. Men det har været hver en krone værd. Ja, faktisk fem gange, som Christian Bjerring opregner tilbage i 2005, seks år inden Harry kører sin sidste tur i Taunusen: *"Vores tal viser, at hver gang vi putter en krone i Harry, får vi den fem gange igen [...] jeg er ikke i tvivl om, at DSB havde stået med færre passagerer og indtægter uden Harry"*.<sup>56)</sup>

Men Harry er ikke kun en dundrende økonomisk succes for DSB. Reklamepriserne hagler ned over den næsten uendelige historie med Harry og Bahnsen. Det bliver til hele 55, heriblandt den prestigefyldte Arnold Pris, og det får *Jyllands Posten* til at kalde DSB-kampagnen *"Den måske største succes i nyere dansk reklamehistorie"*.<sup>57)</sup>

En anden uventet effekt er den betydning, Harry har haft for DSB's ansatte, og DSB's eget blad, *DSB i Dag*, lægger spaltepads til deres reaktioner på plysdyrets afgang. *"Harry har fået én til at være glad, for man havde det altid sjovt med ham [...] Jeg tror virkelig, han har samlet DSB i de 10 år, han har været her"*, som togfører William Sørensen skriver.<sup>58)</sup>

Allerede i 2005 er der forlydende om, at danskernes kærlige modtagelse af Harry også har en afsmittende effekt på DSB's medarbejdere: *"I DSB glæder man sig over, at Harry og co har betydet, at DSB's ansatte ikke længere bliver hånet helt så meget med forsinkelser og dårlig service"*.<sup>59)</sup> Jacob Hastedt, én af Harrys fædre, fortæller samme historie: *"Tidligere, når de [personalet i DSB] sad til en middag, arbejdede de jo i et større transportfirma. Nu var de pludselig stolte af at være en del af noget stort og sjovt. Du blev ikke skældt ud hele tiden - du var med i noget fedt. Og sygefraværet faldt markant i perioden"*.<sup>60)</sup>

Harry var sat i verden for at gøre DSB mere folkelig. Han endte med at overgå optimisterne og gøre kynikerne til skamme. Eller med Søs Egelinds ord: *"Undskyld, men hvad fanden har DSB at gøre med en lilla bamse?"*<sup>61)</sup>



Harry-kampagnen fik et hav af reklame-priser. TV-2s "Den glade seer" var én af dem (foto: Flemming Wedell).



#### Noter

1. Politiken, 17/6 2006, Ekstra Bladet, 27/6 2002, Politiken, 6/8 2006, DSB i Dag, 29/1 2008.
2. Markedsføring, 22/8 2006.
3. Markedsføring, 15/11 2006.
4. Ekko, 3/5 2004.
5. Markedsføring, 15/11 2006.
6. Ekko, 3/5 2004.
7. Nyhedsmagasin, 10/2 2006.
8. Markedsføring, 19/4 2005.
9. Nyhedsmagasin, 10/2 2006.
10. Nyhedsmagasin, 10/2 2006.
11. Ibid.
12. Markedsføring, 19/4 2005.
13. Bureaubizz, 23/11 2017.
14. Markedsføring, 19/4 2005.
15. Sjællandske Nyheder, 30/1 2016.
16. BT, 7/5 2005.
17. Bureaubizz, 23/11 2017.
18. BT, 9/11 2001.
19. BT, 9/11 2001, 26/1 2005.
20. Jyllands Posten, 27/8 2006.
21. Ekko, 3/5 2004.
22. Liebhaverboligen, 1/2023.
23. Ekstra Bladet, 19/1 2005.
24. BT, 18/7 2007.
25. Kristeligt Dagblad, 15/10 2008.
26. Ekko, 3/5 2004.
27. BT, 9/11 2001.
28. Berlingske Tidende, 12/10 2008.
29. Jyllands Posten, 14/9 2002.
30. BT, 12/2 2007.
31. Erhvervsbladet, 18/12 2008.
32. Information, 14/9 2002.
33. Information, 4/9 2002.
34. Information, 14/9 2002.
35. Information, 4/9 2002.
36. Information, 14/9 2002.
37. Information, 12/5 2004.
38. Ibid.
39. Ibid.
40. Ekstra Bladet, 27/6 2002.
41. Berlingske Tidende, 13/8 2006.
42. Politiken, 17/6 2006.
43. Berlingske Tidende, 13/8 2006.
44. Politiken, 6/8 2006.
45. Berlingske Tidende, 13/8 2006.
46. Ekstra Bladet, 13/6 2007.
47. DSB i dag, 10/1 2012.
48. Ibid.
49. Kristeligt Dagblad, 26/6 2011.
50. Ibid.
51. Udfordringen, 29/6 2011.
52. Ibid.
53. DSB i Dag, 29/1 2008.
54. Markedsføring, 19/4 2005.
55. Jyllands Posten, 23/11 2011.
56. Ekstra Bladet, 19/1 2005.
57. Jyllands Posten, 23/11 2011.
58. DSB i Dag, 22/11 2011.
59. Ekstra Bladet, 19/1 2005.
60. Sjællandske Nyheder, 30/1 2016.
61. BT, 23/11 2011.



# Summary

---

At the end of the 1990s, DSB was challenged on several fronts: Danes perceived the state railways as a heavy and distant organisation, while the company had to get used to new times of competition on the rails. This was the start of what has since been called ... the best thing that ever happened to DSB.

DSB entered into a partnership with the Copenhagen-based advertising agency Bates with the sole aim of reversing the public's negative perception of the state railways and thus increasing the number of passengers. The idea was to take a hot-tempered driver and a complacent train commuter and make their bickering the centrepiece of advertising spots. So far so good. However, the marketing people at DSB nearly jumped out of their skin when the creative minds at Bates suggested that the driver - in the best Muppet Show style - be played by a puppet. Harry was born, helped along the way by seasoned advertising people, experienced puppeteers and skilled actors Søs Egelind and Søren Pilmark, who respectively voiced the 1.2 metre tall puppet and played Harry's slightly too satisfied colleague.

The Harry and Bahnsen campaign was so successful that it ran continuously for eleven years and won a host of advertising awards. A total of 90 clips were made, and by the

time the last one rolled off the screen in 2011, the whole thing had cost around half a billion kroner. On the other hand, DSB has calculated that every krone invested in Harry and Bahnsen has paid for itself five times over.

In the eleven years that Harry and Bahnsen bickered in prime time, they became part of Danes' everyday lives and it was not long before Harry became synonymous with DSB. For better or worse. He performed at Gay Pride in Copenhagen. Disgruntled commuters wanted to burn Harry in effigy at the summer solstice because of train delays, and a minister was laughed at when he seriously suggested cutting back on Harry adverts and spending the money on passenger information instead. Another minister revelled in Harry's success and wanted to give him his own TV show, and children in hospitals across the country found comfort in Harry dolls. In other words, there's no getting away from him.

DSB, on the other hand, did not hesitate to put him in his grave as new media and platforms gained ground and flow TV began fading away. Despite this, Harry and Bahnsen remain perhaps the biggest success in recent Danish advertising history.



Side 242-243: Restaurant i lyntog  
1963 (foto: Københavns Foto-Service,  
Danmarks Jernbanemuseum).



# Anmeldelser

---



Sten Møller og Nils Pedersen,  
18 løbske godsvogne og andre uheld  
ved De Bornholmske Jernbaner,  
William Dams Forlag/DBJ Museum,  
2021, illustreret, 143 sider,  
ISBN-13: 9788793286245

Kan det virkelig være passe? Det er en skepsis, som har draget denne anmelder mod Rigsarkivets læsesal. For kan det være rigtigt, at man er nødt til udelukkende at ty til gamle avisudklip og en kopi af en gammel bisidderrapport, hvis man skal beskrive de bornholmske jernbaners mest spektakulære jernbaneulykke? Passer det, at den gamle auditørrapport i sin tid er blevet destrueret, så sandheden kunne skjules for omverdenen og eftertiden? Og kan sandheden skjules? Det er derfor, at undertegnede anmelder venter inde på Rigsarkivets læsesal, mens en af arkivets medarbejdere er gået i magasinnet for at hente en brun arkivæske. Baggrunden for arkivbesøget er nogle oplysninger i bogen *18 løbske godsvogne og andre uheld ved De Bornholmske Jernbaner*.

Adskillige steder i Danmark findes en meget aktiv lokalhistorisk bevægelse, som giver sig udslag i talrige bøger, foredrag og artikler skrevet både af

professionelle historikere og passionerede lokale borgere ofte med fødderne solidt plantet i egnens forhistorie. Et af de vel nok mest produktive steder i landet er formentlig Bornholm, hvor der findes en meget dyb interesse for øens historie. I Nexø finder man tilmed et privat museum om De bornholmske Jernbaner, og foreningen bag museet har igennem adskillige år udgivet talrige bøger om øens jernbanehistorie (f.eks. Nils Pedersen og Hans-Henrik Frentz, *Fra Skagen til De Bornholmske Jernbaner og andre historier* af 2015, Bent Boesen, *Holdstederne ved De Bornholmske Jernbaner*, 2017, Ove Nielsen, *Fra min tid ved banen: historier og anekdoter fra De Bornholmske Jernbaner*, 2019 og Erik Andreasen, *Den sidste trafikelev ved De Bornholmske Jernbaner*, 2019). Det til trods for at der kun eksisterede jernbaner på øen i knapt 68 år fra åbningen af Rønne-Nexø Jernbane i 1900 og frem til lukningen af selv samme bane i 1968. I årene 1913-1953 havde Rønne også jernbane-forbindelse til Gudhjem, ligesom Rønne-Allinge Jernbane eksisterede i perioden 1916-1956. Man kan således sige, at de bornholmske jernbaner havde en kort, men intens historie.

Det er netop nogle af de mest intense begivenheder i banernes historie, som er omdrejningspunktet for Sten Møllers og Nils Pedersens bog om uheld og egentlige ulykker på de bornholmske jernbaner krydret med et sidespring i beretningen om De born-

holmske Jernbaners indkøb af motormateriel i 1930'erne. Hovedfortællingen er dog en spektakulær begivenhed, som fandt sted på klippeøen en varm sommerdag onsdag den 22. juli 1936. Som så mange gange før var et af de store svenskbyggede damplokomotiver først på eftermiddagen afgået fra Rønne med en last af godsvogne mod Allinge. Lokomotivfører Oluf Vibe, fyrbøder Gotfred Schou og togfører Carl Petersen var det tjenestegørende personale på toget, der undervejs skulle sørge for at afsætte godsvogne på mellemstationerne og tilsvarende optage godsvogne andre steder langs banen. Ved 13-tiden nåede toget frem til Nyker Station, hvor ekspeditrice Johanne Holm tog imod og gav besked om, at der var fri bane mod Klemensker. Kort efter fortsatte godstoget sin rejse videre nordpå. Undervejs mod Klemensker Station skulle godstoget standse på fri bane for at udveksle godsvogne på sidesporet ind til Nyker Mejeri. Da toget nåede frem til sidesporet omkring kl. 13.15, sprang togfører Carl Petersen derfor af toget for at stille sporskiftet. Inden sporskiftet blev omstillet, trak han dog i håndbremsen på et par af godstogets vogne, så lokomotivet kunne kobles af togstammen for at udveksle vognene på sidesporet.

Lidt længere sydpå sad Johanne Holm med kaffekoppen i hånden inde på stationskontoret i Nyker ved 13.30-tiden, da hun pludselig hørte et tog

nærme sig fra nord. Det var mærkværdigt, tænkte hun, for hun havde jo netop givet signal til det nordgående godstog mod Allinge. Øjeblikket efter så hun gennem vinduet en række godsvogne passere forbi på vej ned ad banen mod Rønne. De ellers afbremsede vogne i godstoget havde sat sig i gang ved inertiens og tyngdelovens kraft, og susede nu af egen kraft ned ad bakken mod Rønne. Ved stationen Rønne N holdt et fyldt persontog netop på det spor, som godsvognene var på vej nedad. Kort efter at godsvognene havde passeret, så Johanne Holm endnu et besynderligt syn. Godstogets lokomotiv kom i fuld fart gennem stationen i et forsøg på at indhente de løbske vogne. Forrest stod togfører Carl Petersen klar til at koble lokomotiv og vognene sammen, når – eller nærmere hvis – de nåede at indhente de løbske godsvogne. Dramaet var i fuld gang. Katastrofen syntes uundgåelig.

Som læser bliver man draget ind i historien om de 18 løbske godsvogne, og kan følge begivenhedernes gang nærmest minut for minut. Beretningen om de vel nok mest intense 45 minutter i De bornholmske Jernbaners historie er dramatisk og begivenhedsrig. Det skal ikke i denne anmeldelse afsløres hvordan forløbet endte, men ordene katastrofe og mirakel kunne sagtens anvendes i den samme sætning, hvis man skulle beskrive de videre begivenheder. Både dengang og i dag rygtes tingene hurtigt på Born-

holm, og i timerne efter begivenheden strømmede bornholmerne mod banegården i Rønne. Det blev en episode, som lagrede sig i den bornholmske bevidsthed og øens historie. Selvom man absolut kan have flere kritiske indvendinger mod bogens noget rodede opbygning med mere eller mindre væsentlige sidehistorier fra hist og her og om dit og dat, manglende stringens og dramaturgi, så får man en grundig indføring i historien om de løbske godsvogne. Ulykken beskrives i detaljer og med en række trykte bilag, vognoversigter og avisartikler. De to forfattere kunne dog med fordel havde indarbejdet deres to selvstændige bidrag til en samlet fortælling, så man som læser ikke sidder tilbage med en noget forvirrende publikation.

Men hvorfor sidder denne anmelder egentlig på Rigsarkivets læsesal efter at have læst bogen. Jo, det skyldes udgangspunktet for bogen, nemlig at forfatterne fortæller, at de har måttet sammenstykke historien fra løsrevne kilder. De forklarer flere gange undervejs i bogen, at driftsbestyrer Milner og De bornholmske Jernbaners ledelse søgte at dække over ulykken. De opkøbte en smalfilm, der blev optaget på banegården i Rønne efter katastrofens – eller miraklets – indtræden, og de gentager påstanden, om at baneledelsen destruerede auditørrapporten efter endt sagsbehandling. Med andre ord skulle man hverken i samtiden eller eftertiden kunne svælge i den drama-

tiske katastrofe. Der var med andre ord revet nogle oplysninger ud af den fælles bornholmske historiebog. Samtidig fremhæver forfatterne dog det held, at togfører Carl Petersen i forbindelse med auditørundersøgelsen efter katastrofen fik sin bisidder til at udarbejde en rapport med dennes opfattelse af situationen. Bisidderapporten havde, forstår man, mirakuløst overlevet udsmidning hos Carl Petersens efterkommer, og var i stedet i afskrift afleveret til jernbanemuseet i Nexø. Bisidderapporten gengives in extenso som bilag og danner sammen med avisudklip baggrund for bogen. Det er ikke første gang, at det hævdes, at De bornholmske Jernbaners ledelse forsøgte at slette i historien. Således gengiver en af banernes tidligere medarbejdere, Svend Lund-Petersen, i sin bog *Med dampen oppe. Rønne N-Sandvig. Aakirkeby-Gudhjem* (Gornitzkas Forlag 1989), at han heller ikke har kunnet finde oplysninger om de større uheld eller episoden om de 18 løbske godsvogne i banens efterladte arkiv: *”De må simpelthen være fjernet, før arkiverne blev overdraget til Bornholms Centralbibliotek, og det enten på befaling af bestyrelsen eller direktøren. Der måtte ikke være noget, der kunne kaste et uheldigt lys over DBJ eller dens ledelse. Det må være den konklusion, man kan drage af det”,* jf. bogens side 20. Denne fortælling viderebringer Sten Møller og Nils Pedersen i deres bog, og bruger postulatet som løftestang til at fortælle

hvordan de nærmest som detektiver har gravet enkelte brikker frem i puslespillet om de løbske vogne, fordi auditørrapporten er blevet destrueret.

Men kan det være rigtigt? Det kan sagtens være at auditørrapporten ikke længere findes i De bornholmske Jernbaners efterladte arkiv, men hvad så med auditørens eget arkiv? I begyndelsen af 1900-tallet havde man ved Statsbanerne fået en auditør, der uafhængigt af ledelsen undersøgte såvel større som mindre forseelser ved jernbanerne. Lige fra rapseri fra stationernes pengekasser over episoder hvor de ansatte sov over sig og mødte for sent, til deciderede jernbaneulykker. Når der indtraf lignende episoder på privatbanerne, havde de enkelte baner mulighed for at trække på Statsbanernes auditør. Det beskriver Sten Møller og Nils Pedersen også var tilfældet i sagen med godsvognene på Bornholm, og i den gengivne bisidderrapport kan man se, at sagen har journalnummeret privatbanesag 2/1936-37. Formodningen om at auditørrapporten stadig eksisterer, bekræftes da også, efter at en af Rigsarkivets medarbejdere har afleveret en brun arkivæske hvor man på siden kan læse teksten "1407 Auditøren under Trafikministeriet, 1914-1959, Disciplinærsager vedr. privatbanepersonale 1936-37, pakke 5". Ganske rigtigt: heri ligger et fyldigt læg med alle auditørens dokumenter. Lige fra afhøringsrapporter over de enkelte jernbanemænd og -kvinder, der giver deres

egne beskrivelser af, hvordan de oplevede forløbet og de begivenhedsrige minutter til auditørens samlede rapport og konklusion. Hvis man i forbindelse med udarbejdelsen af bogen havde haft fat i auditørsagen, ville man således have undgået den fejlagtige konklusion, at der ikke kunne udtales kritik overfor godstogets personale. Det kan godt være, at bisidderrapporten naturligt nok frikender Carl Petersen for ansvar i episoden, men i den uafhængige auditørrapport kan man læse en helt anden konklusion. Således sendte driftsbestyrer Milner på baggrund af auditørrapporten i december 1936 en misbilligelse til Carl Petersen, hvori der blandt andet står: *"Efter at Auditøren og Jernbanens Bestyrelse for deres vedkommende nu har afsluttet Sagen [...] skal jeg i Henhold til Auditørens Indstilling og Bestyrelsens paa Grundlag deraf trufne Vedtagelse herved udtale, at nævnte Uheld kunde have været undgaaet, hvis De i højere Grad end Tilfældet var havde afbremset Togstammen, f. Eks. ved at have benyttet de i Togstammen værende Skruebremseser, hvilket De i lignende Tilfælde fremtidig vil have at iagttage"*. Samtidig ville forfatterne også have fået den nuance med, at ekspeditricen ved Nyker Station, da hun så de løbske godsvogne komme ind på stationen, i første omgang havde troet, at det var hele toget, som kom rangerende tilbage på stationen, for at afvente en overhaling med et modkørende tog. Hun

havde ikke i sin vildeste fantasi forestillet sig, at der var tale om løbske godsvogne. Forfatterne havde også fået den væsentlige oplysning med, at banernes ledelse havde set gennem fingrene med den uautoriserede afbremning af godsvogne, der var i modstrid med banens politireglement. Forfatternes postulat om at auditørrapporterne udarbejdedes, så de kunne anvendes ved behandling af sagerne hos domstolene, er også forkert. Naturligvis kunne en auditørrapport anvendes ved en retssag, men auditørens opgave var at komme med en indstilling til baneledelsen. Skulle den ansatte frikendes, var der noget at påtale, eller var forseelsen så alvorlig, at den pågældende skulle afskediges. Det var den indstilling, som auditøren skulle afgive, og som baneledelserne så rettede sig efter. I sagen om de 18 løbske godsvogne kom auditøren dog også med en indstilling om, at flere medarbejdere skulle have en belønning for deres farefulde indsats for at standse de løbske godsvogne.

Samlet set er der tale om en fin lokalhistorisk bog med en interessant fortælling, der dog i den grad lider under en noget rodet og ufokuseret opbygning, og ikke mindst ville bogen have vundet meget ved, at forfatterne havde haft kendskab til, at den omfattende auditørsag faktisk befinder sig i Rigsarkivets samlinger.

Lars Bjarke Christensen





John Poulsen m.fl., Med toget gennem tresserne, bane bøger 2021, 172 sider, ill. ISBN-13: 9788791434570.

For os der voksede op i de ubekymrede 1990'ere med et bagtæppe af tonerne fra Scorpions tidskarakteristiske *Wind of Change*, kan 1960'erne føles som en meget fjern fortid. Noget vi har hørt om fra vores forældre. Vi er til gengæld vokset op med mindet om det populære, overgearede tv-show Husklige tandbørsten, radioprogrammet *Tæskeholdet* med skrigende værter som holdt taler til nationen gennem et åbentstående vindue, pigernes absurd høje plateau-sko og mindet om en amerikansk præsident der i pinlig slowmotion fik trukket bukserne ned for åbne tv-skærme med en ung praktikant og en cigar som pikante elementer. Flere af os, der allerede dengang interesserede os for jernbanerne, vil nok også huske de fyldte godsbanegårde i Århus og København med livlig rangering, DANLINK-godstogene som kørte "rundt om husene" i København til jernbanefærgerne i Frihavnen med transitlast mellem Europa og Skandinavien, de skrاملende røde S-tog fra 1960'erne hvor røgen fra rygerkupeen bølgede gennem de åbentstående

skyydedøre til resten af vognens røgfrie dele, om lejrskolerejser i røde kupévogne mod Skagen og Samsø, om sommerferieture med de nye IC3-tog der kørte ombord på Storebælt-færgerne, sejladserne med færgerne forbi det næsten mytiske Sprogø, broen som langsomt rejste sig af havet og om indsejlingen gennem fjorden, færgelejerne i Nyborg der lå i en vifte ud mod vandet og med baneterrænet og byens kirketårn i baggrunden, om de røde regionaltog som bragte én det sidste stykke til Silkeborgsøerne, de lange godstog i Svendborg og rangering med godsvogne på havnen, suset da toget første gang gled ned i tunnelen under Storebælt og tankerne om man eller en medpassager ville blive ramt af den meget omtalte og frygtede tunnelskræk. Og hvor intet skete. En brydningstid i den trafikale udvikling med – set i tilbageblikket – nostalgiske minder om de i dag for længst forsvundne lokomotivtrukne Intercity-tog, små kupeer, mindre godstog til alle afkroge af landet og store baneterræner med myldrende liv. Men tiderne skifter, det moderne bliver umoderne, det normale bliver usædvanligt. Det meste bliver med tiden historisk – en side i historiebogen. Noget ender også i glemmebogen. Mon 1990'erne blandt nutidens yngre og midaldrende jernbaneentusiaster vil få samme mytiske og nostalgiske skær' som 1960'erne har fået hos de ældre generationer? For hvad er egentlige det særlige ved det

årti, der gennem mange år har virket dragende på mange jernbaneentusiaster? Et årti som nogen var heldige at opleve og andre misundelige over ikke at have fået med. Hvorfor – som forfatterne bag "Med toget gennem tresserne" selv skriver – endnu en jernbanebog om 1960'erne? Hvorfor ikke en bog om 1950'ernes, 1980'ernes, 1990'ernes danske jernbaner eller for den sags skyld et helt andet årti?

På sin vis er årtiets fascinerende kraft forståelig. Forandringens vinde skyllede ind over samfundet og jernbanerne netop i 1960'erne. Privatbilismen var i mærkbar fremvækst, hvorfor talrige privatbaner og sidebaner måtte lade livet i takt med udviklingen. Damplokomotiverne forsvandt. Størstedelen af landets privatbaner blev nedlagt. Sporene taget op. Landets jernbanenet undergik utallige forandringer. Jernbanens betydning for samfundet var kraftigt dalende. Datidens jernbaneentusiaster fik derfor travlt med at dokumentere og opleve jernbanenettet, som det dengang var – førend det var for sent. Forsynet med kamera og farvefilm på rulle tog flere af dem landet rundt, fotograferede tog og stationer, jernbanefærger, godsvogne, de mere og mere sjældne plantog med damplokomotiver, de hyppigt forekommende MO-vogne som man lige overvejede en ekstra gang, om man skulle bruge den dyre farvefilm på og i sjældnere grad perron- og stationslivet. Ofte motiver med et tog på vej

ind i billedet. Disse fotografers navne blev i de følgende årtier mere og mere kendte inden for entusiasternes kreds. Kai Mose Nielsen, Lars Viinholt-Nielsen, Arne Kirkeby, Georg Schmidt og Hans Gerner Christiansen, for blot at nævne nogle få af de fotografer som har bidraget med billeder til bogen om jernbanerne i 1960'erne. Det er ikke mindst deres og de andre fotografers fortjeneste, at *bane bøger* kan præsentere en så flot og velkomponeret bog, som det er tilfældet i bogen "Med toget gennem tresserne". En billedbog om de danske jernbaners udvikling og tilstand i 1960'erne. Man kan – som forfatterne også gør – kun glæde sig over, at de mange fotografer ofrede tid og ikke mindst penge på de dyre farvefilm. Selvom det uden for entusiasternes kreds måske kan virke lidt ensformigt med forskellige tog, som er på vej gennem billedet mod bogens venstre eller højre margin, så har forfatterne forsynet bogen med forklarende og relevante billedtekster. Der er tænkt over billederne, og der er tænkt over teksterne. Ikke mindst teksterne, som rent faktisk giver indblik i tiden udover de sædvanlige oplysninger om tid og sted. Allerede på en af bogens første sider ses en indholdsfortegnelse, som viser bogens struktur og inddeling, så man kan dykke ned i de emner som interesserer en mest. Hvad enten det er de københavnske S-tog, udflygts- og ferietrafikken, bygningen af nye stationer eller de mange bane-

nedlæggelser. Bogen egner sig dog bedst til en blød lænestol, en kop kaffe og masser af tid til at bladre sig gennem bogens billeder og tekster. En virkelig nostalgisk tidsrejse, men også en læse- og seværdig bog, som fortjener stor ros til forfattere og fotografer. Selvfølgelig kan man altid i en fotobog pege på manglende emner eller temaer, hvilket forfatterne også allerede i forordet adresserer. Hvor er rejsestemningerne i kupeen, hvor er de overfyldte perroner i myldretiden, hvor er arbejdslivet på jernbanens kontorer og stationer. Selvfølgelig finder man glimt af det hist og her i bogen, men det er og bliver jernbanemateriellet – togene – der er i fokus i denne bog. Det er fuldt forståeligt, at netop denne bog er blevet et hit blandt den aldrende skare af jernbaneentusiaster, som sikkert for en stor dels vedkommende tænker tilbage på den tid i deres barndom eller ungdom, hvor man netop kunne opleve det jernbaneliv, som udspiller sig på bogens sider. For dem var 1960'erne ikke blot et årti i historiebogen men en del af deres minder – og i bogen "Med toget gennem tresserne" får vi andre lov til at tage med på denne nostalgiske rejse ad mindernes spor.

Ved nærmere eftertanke har mange af 1960'ernes jernbaneentusiaster i virkeligheden gjort præcis det samme, som mange etnologer og historikere i dag gør, når de strømmer til eksempelvis en fabrik, et stormagasin eller et

skibsværft, som er ved at lukke. Etnologen og historikeren foretager interviews, indsamler genstande, fotograferer eller filmer for at dokumentere det liv, som snart forsvinder. Derved bevares minderne og historien om det liv, der er ved at forsvinde. En tid der er ved at rinde ud. Præcis det samme gjorde datidens jernbaneentusiaster – måske blot uden at være bevidst om det i helt samme grad. Nogle indsamlede vogne og lokomotiver til de veteranbaner som opstod i 1960'erne, mens jernbanefotograferne dokumenterede det liv, som fandtes på jernbanen. Man kan altid diskutere – hvad enten arbejdet udføres af en jernbanefotograf, etnolog eller historiker – om det mest optimale er at indsamle og fotograferer det snart forgangne kort tid inden lukningen. Er det virkelig det reelle billede man får, eller indfanger man stemningen af forfald, tristesse og nostalgi. Hvad enten det er det ene eller noget helt andet, så har 1960'erne i alt fald tiltrukket sig mange af datidens jernbanefotografer. Det er faktisk ganske mange jernbanebøger, som gennem tiden har haft 1960'erne som omdrejningspunkt – ofte i form af fotobøger. "Danmarks jernbaner 1960-1969" af Tom Lauritsen (Stenvalls Förlag 1971), "På sporet af 60'erne. Tiårskavalkade om danske jernbaner" af Hans Gerner Christiansen og Jan Forslund (Forlaget Holsund, 1999) og "Strejftog IX. Lars Viinholt-Nielsen's jernbanebilleder 1960-1972" (Bane bøger 2008) for blot at



nævne nogle få eksempler. En ny og ganske anderledes jernbanebilledbog er Chresten Kruchovs "Københavns Hovedbanegård 1969. En billedfortælling" (Forlaget Vognporten 2021), som skildrer det myldrende liv på landets største station, som måske nok kan mangle i bogen "Med toget gennem tresserne". Fordelen ved "Med toget gennem tresserne" i forhold til de andre fotobøger er dog det større format, de mange farvebilleder og ikke mindst de balancerede tekster og emneinddelinger, så man føler at forfatterne kommer godt rundt i de mange afkroge af jernbanernes verden i 1960'erne. Både visuelt og videnskabsmæssigt.

"Med toget gennem tresserne" giver således en god visuel indføring om dengang i 1960'erne, hvor damplokomotiverne, de små skinnebusser og sidebaneidyllen var ved at blive et nostalgisk minde for øjnene af datidens fotografer. I bogen "Med toget gennem tresserne" har jernbaneforfatteren John Poulsen under medvirken af Lars Græsted Jensen, Ole-Jørn Koch og Michael Pedersen forsøgt at indfange essensen af årtiets jernbaneliv i en præsentabel kaffebordsbog. Det er såvel fotografer som forfattere sluppet ganske heldigt fra. Mon grunden er lagt til en ny bogserie fra bane bøger? Hvis resultatet bliver lige så vellykket som denne fotobog, kan man jo blot håbe at det er tilfældet.

Lars Bjarke Christensen

Robin Kellermann, *Im Zwischenraum der Beschleunigten Moderne. Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen, 1830-1935, Bielefeld: Transcript, 2021, 493 sider, ISBN 978-3-8376-5589-6*

### Tog til tiden?

Vi venter alle sammen. Hver evig eneste dag. På svar. På sommer. På forløsning. På andre. På begyndelser. På døden. Og ifølge psykologen Andrew J. Weigert er det netop dét, der adskiller os fra dyrene: *All humans wait, and in the fullest sense of the term, only humans wait.*<sup>1)</sup>

Ikke mindst venter vi, når vi rejser med tog. Ja, faktisk er togrejsen og ventetid uadskillige størrelser, og det har de været lige fra første fløjt: Til åbningen af personstrækningen mellem Liverpool og Manchester i september 1830 måtte de spændte 600 passagerer vente i 70 minutter på festtoget for herefter at ankomme med to-en-halvtimes forsinkelse til Manchester...

At vente er altså en integreret del af at transporten med tog. Men hvordan har man båret sig ad med at vente? Har det altid været forbundet med så megen frustration, som det er i dag? Og hvordan undersøger man i det hele taget opfattelsen af den nye slags ventetid, der først så dagens lys med jernbanens ankomst i første halvdel af det 19. århundrede? Disse spørgsmål har den tyske mobilitetsforsker Robin Kellermann taget under lup i

sin disputats fra 2020, der siden er udkommet under titlen "Im Zwischenraum der beschleunigten Moderne – Eine Bau- und Kulturgeschichte des Wartens auf Eisenbahnen 1830-1935." (*I mellemrummet mellem den accelererede modernitet – en kulturhistorie om at vente på jernbaner 1839-1935*).

Vi bander og svovler stadig, når toget er forsinket, men siden hvornår har vi gjort det? Mennesket har jo været vant til at vente, men med jernbanens udbredelse i første halvdel af 1900-tallet får "dét at vente" en ny og anderledes karakter, der adskiller sig markant fra fænomenet i tidligere tider, hvor man f.eks. ventede på gunstige vejrforhold i høsten. Den nye ventetid er derimod kendetegnet ved at være meget kortere, mindre eksistentiel og usikker. Robin Kellermann kalder den nye tid "Zeitzwischenraum".

Hans fremstilling spænder over perioden mellem jernbanens allertidligste barndom og indtil bilismens genembrud i trediveerne. Kellermann indleder sin undersøgelse med helt overordnet at se på, hvad der i det hele taget udløser ventetiden. Herefter analyserer han udviklingen af stationsbygninger og brugen af ventesale for til sidst at vende blikket mod kunsten. Hvilken rolle og ikke mindst betydning tillægges fænomenet i litteratur og billedkunst i den nævnte periode?

Ifølge Kellermann har ventetiden i forbindelse med togdrift følgende hovedårsager: Infrastrukturelle (proble-



mer på jernbanenettet, signalanlæg og tekniske vanskeligheder med det rullende materiel), og operative udfordringer (begrænset rullende materiel til rådighed, mangel på personel). Her-til kommer vejrets luner samt strejker og personpåkørsler. Sidst men ikke mindst er der den selvvalgte ventetid: Vi tager højde for forsinkelser på vejen til toget, og tager derfor tidligere afsted. Da ekspeditionen på banegårdene tidligere ovenikøbet inkluderede den tidskrævende klassevise inddeling af passagererne, var det desto mere vigtigt at være i god tid.

Den moderne ventetid var på alle måder så nyt og omfattende et fænomen, at det krævede en tilvænnning og ikke mindst en håndtering af ventende passagerer. Og det afspejles i udviklingen, indretningen og brugen af ventesale. I den tidlige periode fra omkring 1830 til 1845 havde passagererne stadig forholdsvis frie tøjler og kunne bevæge sig frit. Det ændrede sig mærkbart fra midten af 1800-tallet, da ekspeditionen på banegårdene mest af alt mindede om nutidens lufthavne, og det ikke længere var tilladt at opholde sig på perronerne. Banegården var nu slusen mellem passagerer og perronen, og ventetiden skulle tilbringes i de dertil indrettede VENTESALE, der ligesom togvognene var inddelt klassevis. Tvangsopholdet i ventesalen blev gjort tåleligt ved at tilbyde mad, hvorfor mange mindede om store restauranter. Det var særligt tilfældet i

de franske, tyske og østrigske områder. Håndteringen af passagererne var derimod helt anderledes fri i England og Belgien, hvor der mange steder end ikke blev indrettet ventesale. På den måde afspejlede omgangen med ventetiden også den gældende samfundsorden i de enkelte europæiske lande.

Kellermann beskriver, hvordan den øgede passagertilstrømning resulterede i kravet om en hurtigere og mere gnidningsløs passagerekspedition, hvorfor også ventesalene skiftede karakter. Mange steder blev der indrettet biografte, hvor tiden kunne slås ihjel, og med tiden udviklede særligt banegårdene i trafikknudepunkter sig til deciderede indkøbscentre. Det skete fra omkring århundredskiftet, og primus motor i denne udvikling var Tyskland, hvor man gik systematisk til værks og ekspederede det stigende antal passagerer med fabrikslignende samlebåndseffektivitet.

Kellermann undersøger videre, hvornår og hvordan man kan spore en udvikling i opfattelsen af ventetiden i kunsten – og hvad det kan ses som udtryk for. I jernbanens spæde start bliver ventetiden stort set ikke tematiseret, hvilket han begrundet med en slags positiv jernbanefeber: Ventetiden opfattes som en grundlæggende positiv bivirkning af den moderne transports gennembrud.

De første reaktioner på ventetiden kommer i midten af 1800-tallet, da man efterhånden har vænnet sig til den nye

dreng i klassen. Det er dog ikke så meget tanken om at skulle vente på toget, men derimod ideen om at maskinen ikke venter på mennesket, der problematiseres. Samtidig ser man de første tegn på en socialkritisk opfattelse af ventetiden som et rutinepræget onde, et tegn på ulighed, både hvad angår klasser og køn. Udover at være opdelt i fire klasser, havde mange ventesale nemlig også særlige områder for udvandrere og kvinder. Igen var ventesalene et spejl af den gældende samfundsorden.

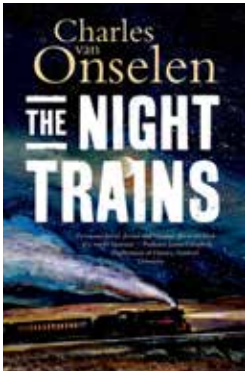
Fra omkring århundredskiftet til 1934 er det særligt 1920'erne, der stikker ud. Ventetiden og opholdet i ventesalene fremstilles som uværdig og underklassens lod, et symbol på den sociale ulighed.

Det er en evig-aktuel side af jernbanelivet, som Kellermann minutløst og elegant piller fra hinanden. Og netop fordi langt de fleste af os på et eller andet tidspunkt udsættes for ventetid i forbindelse med en togrejse, kunne man ønske sig en mere populærvidenskabelig udgave af hans konklusioner, som i høj grad er et indslag i debatten om fremtiden af den kollektive trafik, for hvordan håndterer vi ventetiden, når det mest værdifulde, vi har, netop er...tid?

*Gese Friis Hansen*

#### **Noter**

1. Andrew J. Weigert, *Sociology of every day life*, New York, 1981, s. 227.



Charles van Onselen, *The Night Trains, Moving Mozambican Miners to and from the Witwatersrand Mines, 1902-1955, sparsomt illustreret, 247 sider, London: Hurst & Co., 2019, ISBN: 978-1-78738-404-0*

Jernbanen var en epokegørende ny transportteknologi, som i løbet af sit første århundrede skabte et nyt forbindende netværk mellem lande og regioner, og på alle kontinenter. Men det blev også i mange tilfælde et redskab – og måske nogle gange en forudsætning – for nogle af menneskehedens mindre pæne sider. Jernbanens rolle i holocaust kan ikke overvurderes, og der kan argumenteres for, at teknologien har spillet en uheldig rolle i kolonihistorisk sammenhæng. Et nyere eksempel på litteratur om temaet er udgivelsen *In the Forest of No Joy: The Congo-Ocean Railroad and the Tragedy of French Colonialism* fra 2021 – med fokus på de mange menneskeliv som etableringen af koloniale jernbaner kunne koste – i dette tilfælde mellem 20.000 og 60.000 – ved bygningen af 500 km jernbane fra Brazzaville til kysten i Fransk Congo i det centrale Afrika i perioden 1921-1934. Historien om afrikanernes lidelse blev hurtigt glemt i Frankrig, og

forfatterens J.P. Daughtons mål er at give disse lidelseshistorier retfærdighed – og få historien frem i nutidens bevidsthed. Det samme gælder genstanden for denne anmeldelse: Charles van Onselens bog *The Night Trains*, der tager fat i en omtrent samtidig lidelseshistorie i det sydøstlige hjørne af Afrika – det nuværende Sydafrika og Mozambique. Her er det ikke etableringen af jernbanen men dens anvendelse som transportmiddel for arbejdere fra kysten i den portugisiske koloni til minerne i Sydafrika i perioden 1902 til 1955, der er i fokus. En kolonialistisk togtransport af arbejdskraft.

Lad os begynde med at sætte rammen. Bogen indledes med at omtale Cecil Rhodes og hans tanker om at forbinde Afrika med jernbane fra nord til syd – fra "Kapstaden til Cairo", hvilket som bekendt aldrig fandt sted. I stedet ses der på den øst-vestgående jernbane, Eastern Main Line, i det sydlige Afrika – fra østkysten til området omkring Pretoria og Johannesburg – der kom til som resultat af nationalistiske visioner. I årene op til perioden, som bogen skildrer, var det store land delt i den britiske Kapkoloni og Boer-dominerede områder. Kapkolonien var hollandsk fra 1700-tallet, men blev overtaget af Briterne i 1806. Briterne afskaffede slaveriet i 1834, hvorfor mange Afrikaanere/Boere udvandrede mod nord – og republikkerne Orange Free State, Natalia

og Transvaal blev etableret. Natalia blev indlemmet i Kapkolonien i 1843, og Natal-kolonien blev udskilt i 1856. Tanker om en jernbane mellem den Sydafrikanske Republik (Transvaal) og kysten i Portugisisk Østafrika (Mozambique), der fødtes i 1870'erne, handlede om at sikre sig adgang til kysten udenfor britisk kontrol til militære forsyninger men også transport af landbrugsvarer. Sammenhængen med minedrift og guldudvinding blev dog hurtigt afgørende for jernbanen. Diamantudvinding begyndte i 1870'erne og en veritabel guldfeber på højderyggen Witwatersrand i 1880'erne gav grundlag for etableringen af Johannesburg, som hurtigt blev den største by i det område, der senere blev Sydafrika. Landet blev først en samlet enhed i 1910 efter briternes sejr i Boerkrigen (1899-1902).

Sydafrikas hovedjernbaner på dette tidspunkt løb fra nabolandet – det nuværende Botswana – mod syd til Kimberley (ved diamantminerne) og herfra ned til Cape Town (senere landets lovgivende hovedstad). Syd for Kimberley var der sidelinjer til kystbyerne Port Elizabeth og East London, som også var forbundet med Bloemfontein (i den tidligere Orange Free state og ved samlingen landets juridiske hovedstad, ca. 170 km fra Kimberley) med en parallel jernbanestrækning til Johannesburg og Pretoria (landets nuværende administrative hovedstad) i nord. Nord for Kimberley fandtes til-

svarende en sidelinje til Johannesburg og herfra en strækning mod sydøst til Durban, og fra Pretoria gik en strækning op til Pietersburg såvel som strækningen mod øst til Lourenço Marques (hovedstad i Mozambique fra 1898, navneskifte til Maputo ved landets selvstændighed i 1976) i kolonien Portugisisk Østafrika: strækningen som bogen handler om. Den 562 km lange smalsporede (1067 mm) strækning mellem Lourenço Marques og Pretoria åbnede i 1894- og der var forbindelse fra Pretoria til Johannesburg (helt til Capetown) fra 1893. Eastern Main Line blev dog først forbundet med Johannesburg i 1911. Herfra var der 620 km til kysten, og det var en strækning med betydelige stigninger. Johannesburg ligger 1.700 meter over havet, og især i nærheden af grænsebyen Komaatipoort tæt ved Mozambique var der en stigning på 200 meter over 7 km i retning mod Witwatersrand og Johannesburg.

*The Night Trains* handler om, hvordan strækningen mellem det fattige og hårdt kolonialistisk styrede Portugisisk Østafrika – en Portugisisk provins frem til så sent som 1976 – og mineområdet i Witwatersrand blev del af en kolonialistisk og racistisk maskine, der transporterede billig arbejdskraft. Bogens titel refererer til, at transporten oftest foregik om natten – til dels for at skjule det for den lokale hvide befolkning, der dog udmærket var klar over hvem, der arbejdede i

minerne. Jernbanens formål var egentlig transport af kul til havnen og tungt udstyr til minerne – ikke passagerer – hvilket blev et af problemerne. Togene blev i hele perioden af statsbanerne, South African Railways (SAR), betragtet som godstog og havde derfor ikke faciliteter som de passagervogne, der transporterede hvide. På strækningen kørte nemlig også andre tog: det hurtigste var et posttog, med hvide passagerer – det tog 17-18 timer – migranttoget tog mindst 24 timer i gennemsnit. Der blev transporteret over 5 mio. migrantarbejdere mellem stationen i Johannesburg og stationen på grænsen mellem de to lande i perioden 1910-60 – i tog, der var kategoriseret som godstog.

Portugisisk Østafrika blev udnyttet hårdt af det portugisiske styre bl.a. i kraft af shibalo-systemet, som var en blanding af kontrakt-arbejde (ufrivilligt) tvangsarbejde og slaveri. Sul do Save, som leverede migrantarbejderne, er området syd for floden Save i Mozambique. Det udgør ca. 1/5 af landet, og befolkningen levede i en subsistensøkonomi baseret på ringe landbrugsjord. Det blev ikke bedre af at blive drænet for arbejdskraft. Shibalo-systemet var ifølge forfatteren medvirkende til at skubbe de indfødte til minearbejde i nabolandet, hvilket gav bedre muligheder. Alternativet til minerne var tvangsarbejde for den portugisiske kolonimagt til meget lav eller ingen løn.

Forfatterens pointe er, at de to regimer var i gensidig "befrugtning" i de behandlede år, hvilket gav fortsat ringere kår for de sorte arbejdere: portugiserne strammede skruen i forhold til shibalo, og reallønnen i de sydafrikanske miner var konstant faldende.

Forfatteren peger på, at brugen af billig afrikansk arbejdskraft fra nabolandet var et grundlag for den guldmineindustri, der voksede eksplosivt i mellemkrigsårene, og som dannede grundlag for Sydafrikas rigdom, og understøttede det hvide overherredømme i et århundrede. Samtidig blev det understøttet af, at et privat mineselskab, Witwatersrand Native Labour Association (WNLA), blev tilladt at drive jernbanedrift på en statslig bane, SAR. Dette offentlig-private partnerskab gav konflikter og skabte et lovmæssigt vakuum, som gik ud over de afrikanske migrantarbejdere. WNLA, som udsprang af mineministeriet, fik monopol på at rekruttere minearbejdere i Sul do Save i 1901, arbejdere som skulle transporteres til og fra af WNLA-tog. Portugal sikrede sig på den anden side andel af togtrafikken til havnen i Lourenço Marques. Minerens anvendelse af sorte arbejdere voksede fra 77.000 årligt i 1903 til 300.000 i 1930'erne og perioden ud – og 60% faldende til 30% var hentet i Sul do Save. Og det lykkedes mineejerne i over 50 år konstant at mindske de sorte minearbejderes realløn.



Togrejsen rummede mange problemstillinger, og migrantarbejderne blev udnyttet på forskellig vis – dels af de involverede selskaber og regimernerne, dels af lokale handlende og af forbrydere. Turen op fandt sted to gange om ugen med et tog med 14 vogne. Afgang tidlig eftermiddag, ankomst middag næste dag. Turen ned fandt også sted to gange ugentligt med afgang tidlig eftermiddag og ankomst ved grænsebyen Ressano Garcia i Mozambique ved 7-tiden næste morgen. Herfra var der forbindelser videre ind i landet. Begge tog medbragte ca. 450 personer. Ca. 400.000 blev transporteret årligt i slutningen af 1950'erne.

Problemerne på turen op til minerne relaterede dels til vilkårene, der drev migrantarbejderne til minerne – helt eller delvis tvang for nogle og for andre nød, dels til systemets opfattelse af migrantarbejderne og den behandling de som følge heraf fik. De blev "skjult" for omverdenen, de blev forhindret i at desertere, de blev betragtet som gods snarere end mennesker. Den halvanden dags rejse fandt sted uden nogen synderlig forplejning eller adgang til vand – der var ofte tale om tvangsudskrevet arbejdskraft og ofte blev arbejderne direkte låst inde i de kvægvogne, toget var udgjort af. Selv stationerne var konstrueret, så migrantarbejderne kunne være usynlige for de hvide – bl.a. på Boosens station i Johannesburg, hvor en tunnel førte fra perronen direkte til min-

ens ankomststed og fordelingscenter. Forfatteren peger på, at hovedfunktionen som ved alle andre perontunneler var sikkerhed, men her desuden sekundært at forhindre desertering og at skjule de sorte for de hvide. Migrantarbejderne skulle desuden betale for turen op – og begyndte således med at stifte gæld, da de ikke havde råd. Billetprisen svarede til en månedsløn ud af en 1-årskontrakt.

Turen ned fra minerne og hjem rummede andre problemer: der var mange tilskadekomne fra minearbejdet, og mange var blevet vanvittige, hvilket afstedkom særlige kupéer til denne kategori. Turen gik nedad og toget kunne komme op i fart – med risiko for ulykker, de returnerende minearbejdere havde penge, og det betød, at der var planlagt langt flere stop på turen ned end op, så alskens handlende kunne få del i de hårdt tjente penge. Konsekvenserne af selve minearbejdet var stærk mistrivsel hos mange. Alkoholisme, dårlig ernærings-tilstand, udmattelse og stress gav grobund for sygdomme som lungebetændelse, og sammen med silicose (lunge-sygdom som følge af indånding af kisel), der ofte førte til tuberkulose, var det store dræbere. Tuberkulose og silicose slog titusinder sorte migrantarbejdere ihjel i 1902-1920'erne. På turen ned indførtes særlige hospitalsvogne i tiden omkring 1. verdenskrig. Vogne var dog ikke fuldt udstyret, der var ikke nok, og der var ikke sundheds-

personale, og de mange stop gav mulighed for plyndring af de syge og halvdøde.

På dele af strækningen – især 7 km ved Waterval Boven og Waterval Onder – var der en meget høj stigning, og der var potentiale for store ulykker, hvilket da også skete i hhv. 1918 og 1949. En af forfatterens pointer, der måske fylder lidt meget i den samlede fortælling, er, at da togene var kategoriseret som godstog og ikke persontog, medførte det, at lokomotivførerne ikke var kompetente – hvilket resulterede i, at det endte galt, da man nærmede sig den kritiske del af strækningen. Et af bogens få billeder viser resultatet af ulykken.

*The Night Trains* er bygget op i fire dele med i alt ni kapitler og en konklusion. Første del handler om jernbanelinjens afgørende betydning for den sydafrikanske mineindustrielle revolution i første halvdel af det 20. århundrede og den forandrede økonomiske raison d'être. Banen kaldes "navlestrengen". Anden del handler om den koloniale opfattelse af arbejdskraften – tvangsarbejde og markeds kræfter og sorte mænd i transit. Rejsen op til minerne ses som mobilt fængsel. Tredje afsnit tager fat på migrantarbejdernes mentale tilstand, da de drog hjem. Rejsen hjem karakteriseres som returnering af levende døde – og plyndring af de returnerende arbejdere. I sidste afsnit ses der på jernbaneulykker, der skyldtes koloniale tankegange.

Kildematerialet består bl.a. af rapporter fra togpersonale, årlige rapporter fra selskaberne til parlamentet, og korrespondance mellem mineselskabet WNLA og operatøren SAR såvel som udredninger om de store ulykker og enkelte øjenvidneberetninger. Det bruges bl.a. til at underbygge opfattelsen af migrantarbejderne – som "boys" og ikke "minearbejdere" hvilket ville have indikeret færdigheder. Transporten af grupper af migrantarbejdere omtales som "parti af indfødte", som var de gods og ikke mennesker. Det blev i jernbaneselskabet også opfattet som transport af indfødte som gods med godstog gennem hele perioden. I årtierne under britisk administration op til 1910 foregik transporterne i åbne kvægvogne. Vognene ændrede karakter over de fire årtier fra kvæg- og kulvogne, over storrumsvogne til sidegangsvogne – men forholdene forblev primitive.

Bogen er forsynet med ganske få illustrationer: nogle enkle kort, der viser hovedlinjerne omkring 1910 og den østlige hovedlinje med stationer på turen op hhv. ned samt et par tegninger og fotos gengivet i ringe kvalitet af hospitalsvogne, en jernbanebro samt resultatet af ulykken i 1949.

Jernbanekultur som erindringskultur er en del af omdrejningspunktet i *The Night Trains*. Den uofficielle nationalmelodi i Sydafrika, den traditionelle minesang Shosholozza (fremad), handler om netop togtransporten af

migrantarbejdere fra mange steder (Zimbabwe, Namibia, Mozambique mm. til Sydafrikanske miner) – og der synges "stimela" (damplokomotiv), som også er titlen på et berømt jazznummer med samme tema af trompetist Hugh Masakela. Også vedvarende heksemyter om et "Zombietog" om natten med levende døde som bortførte mænd, ses som en erindring om nattogene mellem Lourenço Marques og minerne omkring Johannesburg.

Den forholdsvis korte bog giver et fint og skræmmende indblik i jernbanens rolle som instrument i et kolonialt system, hvor sorte migrantarbejdere var nederst i hierarkiet – under de sorte indbyggere – i et racistisk styret land. I en ekskurs peger forfatteren på, at udryddelsen af Armenerne i tiden omkring 1. verdenskrig og Holocaust på ingen måde kan sammenlignes med de sydafrikanske nattog til minerne, men at det måske er den samme tankegang, som ligger bag – såvel som brugen af redskab: toget. Bogen giver stof til eftertanke og kan varmt anbefales.

*René Schrøder Christensen*

# Bidragydere

---

**Lars Bjarke Christensen**, mag.art. i forhistorisk arkæologi, konsulent ved Slots- og Kulturstyrelsen. Har skrevet flere artikler om kulturhistorie og jernbanehistorie til bl.a. Weekendavisen og jernbanetidsskrifter. Forfatter til bøgerne *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke historiens dom* (2011) og *Poul Hjelt og DSB. En rejse i tiden* (2014). Medforfatter til *Danmarks jernbanemiljøer* (2022).

**René Schrøder Christensen**, ansv. redaktør for Jernbanehistorie, historiker, ph.d., vicedirektør ved Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet med kulturlandskaber, industri- og teknologihistorie. Har publiceret flere artikler og skrevet bidrag til bøger, bl.a. *Industrisamfundets havne 1840-1970* (2008), *Thrige - mennesket & virksomheden* (2010), *Odense Staalskibsværft 1918-2012* (2016), *Nye industrihistorier* (2020). Medforfatter til *Danmarks jernbanemiljøer* (2022).

**Gese Friis Hansen**, historiker, cand.mag., museumsinspektør ved Danmarks Jernbanemuseum. Tidligere ansat ved Justitsministeriet, Østfyns Museer samt Langelands Museum. Har skrevet speciale om nationalpolitisk historie i Danmark og Tyskland i det 20. århundrede.

**Jørgen Mikkelsen**, historiker, ph.d., arkivar og seniorforsker ved Rigsarkivet. Har især forsket i dansk og international byhistorie, men også skrevet artikler og bidrag til samle værker om mange andre emner inden for dansk historie. Af publikationer kan bl.a. nævnes forskningsoversigten *Urbanisering og bysystemer i Europa indtil ca. 1800*, bidrag til værker om Viborg, Ribe, Slagelse og Præstø, bogen *Arkivgutterne fortæller* (sammen med Kenn Tarbensen) samt en række kapitler i et sammenfattende værk om dansk byhistorie 1550-1850, som udkommer medio 2023.

**Steen Ousager**, historiker, cand.mag., direktør for Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet bredt med trafikhistorie og har udsendt monografierne *Politik på skinner* (1988), *Guld-snore på sporet* (1991) samt vejledningen *Tog og historie* (1993) og *Bogenseslagteren* (2022). Har bidraget til jubilæumsskriftet om DSB med bind 2: *Krige og Fornyelse* (1997) og artikler og antologier, leksika og tidsskrifter. Har desuden arbejdet med forvaltnings- og administrationshistorie samt udvandring til Brasilien.



