



MZ 1456 med G 9559 ved Myrup den 30. august 1989.

„Med kunden i centrum“

Af Thomas Hauerslev,
assisteret af Michael Jensen & Anne-Lise B Sørensen

Den 3. november 1986 kunne DSB åbne DanLink-ruten mellem Helsingborg i Sverige og Maschen i Tyskland. Ruten var en ganske anden måde at bedrive transitgods på end tidligere; dedikerede godsfærger, heltog, faste køreplaner, overvågning af transportforløbet, kvalitetssikring og ikke mindst information til kunderne hvor deres gods befandt sig. Kort sagt – at sætte kunden i centrum. Her kommer anden del af historien om DanLink; et nostalgisk tilbageblik på DSB's Transittrafik i perioden 1986-2000, set igennem medarbejdernes briller.



Jan Lundstrøm



Michael Jensen

Midt i 1980'erne etablerede DSB Driftscentral Fjern, eller blot DcF, i København hvorfra al jernbanetrafik i hele Kongeriget kunne overvåges og styres i samarbejde med stationerne og de regionale fjernstyringscentraler. Driftscentralen var betjent døgnet rundt, året rundt og de der havde vagten var ansvarlige for disponeringen af togtrafikken.

fektivitet og design. Siden overtog Ole Andreasen generaldirektørposten, og han gik endnu længere med at modernisere DSB. Væk med regelstyring og frem med initiativ og fokus på kunden.

DanLink var et prestigeprojekt for DSB, der fra starten blev forankret organisatorisk i Trafikkontoret, som også betalte omkostningerne. DSB Gods havde på den tid ikke penge til at drive DanLink-Info i den nyoprettede Driftscentral Fjern på Kalvebod Brygge. DanLink-Info blev senere overført til DSB Gods.

Konsulentbureauet McKinsey gennemgik i starten af 1990'erne DSB's struktur, og opfordrede ledelsen til at reorganisere virksomheden, så der kom meget mere fokus på udgifterne pr. kunde. Dette galt især godstrafikken, hvor man indtil da ikke rigtig vidste hvad forretningen tjente på transporterne. Det var nødvendigt at kunne finde ud af, præcis hvad det kostede at transportere en godsvogn helt ud til kunden med rangermaskine og det hele.

og det unikke var, at man for første gang kunne samle „Tjenester og Produkter“ under samme hat. Transitorganisationen bestod af cirka 200 mennesker fordelt i salg og administrationen på 5. sal på Kalvebod Brygge, samt DanLink-Info i Driftscentral Fjern (DcF), og personale på Lersøen/Østerport samt i Rødby Færge. Personalet på færgerne M/F Trekroner og Østersøens DSB færger hørte til DSB Rederi. Lokomotivpersonalet var også organiseret andetsteds i DSB. M/F Öresund samt personale hørte til SJ.

Salg af transporter

I 1987 rejste Anne-Lise B Sørensen (ALS) på kundetur i Sverige for at hilse på alle de store kunder og præsentere DanLink og dermed skaffe trafik til ruten. Rejserne skabte nogle meget gode personlige relationer, der holdt i mange år og sikrede DSB en stabil indtægt. En morsom anekdote i den sammenhæng var, at hun blev stoppet i den svenske told, og pågrebet med 12 videokassetter som det svenske toldvæsen bestemt mente måtte var danske pornofilm. Imidlertid var deres skuf-

Del 2 – Den daglige drift

Hvordan var DanLink organiseret i DSB?

Da DanLink startede i 1986, var det den foreløbige kulmination af, hvad den forhenværende generaldirektør Povl Hjelt havde startet i 1970'erne, i at vende virksomheden i retning af at være KUNDEorienteret.

I mere end 100 år havde det været en stolt regelstyret „siloorganisation“, men nu skulle DSB reformeres med faste køreplaner, ef-

På det tidspunkt var „butikken“ DSB groft sagt opdelt i Tjenester og Produkter. Tjenesterne leverede togene og sikrede driften, og Produkterne solgte transporterne. Nu blev det hele slået sammen så man bedre kunne måle på hvad udgifterne var pr. kunde. I Rødby Færge leverede man både ydelser til godstog og persontog, i modsætning til Lersøen, hvor det kun drejede sig om godstog.

I DSB Gods blev „Transitorganisationen“ født på baggrund af denne reorganisering,

felse nok stor, da der selvfølgelig var tale om 12 DanLink præsentationsvideoer.

Imens Anne-Lise i 1987 rejste til udlandet fortsatte Michael Jensen opbygningen af DanLink-Info i forhold til det ALS oplevede og dermed blev kundernes behov hørt og indarbejdet i DanLink-Info's forretningsgange.

Rigtigt mange transportaftaler blev indgået i Sverige, og det afledte meget trafik via DanLink i sydgående retning. Den anden



Michael Jensen

taler og repræsentant for DSB. Det havde aldrig fungeret med en mand i den rolle. Og i øvrigt var hun ikke officiel „sælger“ i DSB, men chefen for DanLink.

DanLink var naturligvis ikke ene om at flytte gods på jernbane. De nærmeste konkurrerende ruter, heriblandt Nordö linjen imellem Malmö og Travemünde, og ruterne fra Trelleborg i Sydsvrige direkte over Østersøen til Sassnitz, der var drevet af Deutsche Reichsbahn (DR), og til Travemünde i Vesttyskland, som det hed dengang, og som var drevet af Deutsche Bundesbahn (DB).

Da „Muren“ faldt i 1989, betød det også omlægninger af trafikken, og nogle transporter blev gradvist flyttet til Trelleborg ruten. 1992 var DanLinks største år, og der var generelt meget store mængder gods i starten af 1990'erne. Den øgede konkurrence fik også nogle svenske kunder til at „true“ med, at „de kunne jo bare sejle deres gods med coaster hele vejen fra Sverige og op ad Rhinen“, og få hele fragten afregnet i svenske kroner. Den normale jernbaneprocedure var at afregne i de enkelte landes valuta, som godsvognen nu passerede. For svenskerne var det dyrt, da den svenske kronekurs var lav i forhold til danske kroner og tyske D-mark.

Nogle kunder valgte at køre deres egne „heltog“, dvs. at hele toget kommer fra den samme kunde. Volvo-toget var et heltog fra Sverige til Gent og retur og var lagt an på „Just In Time“. Toget kørte fra Göteborg med dele til Volvos samlefabrik, og skulle ankomme om morgenen inden for et vindue af 30 minutter. Og det fungerede faktisk ganske fint. DanLink var også involveret i den allerførste SSAB heltogstransport af valsestål fra Sverige til Sheffield i England og retur via den dengang nye Kanaltunnel.

Kombitog med DanLink

Kombitog fra de danske kombiterminaler er et særligt kapitel. Fra Taulov og Høje Taastrup kørte der daglige heltog til destinationer i Italien, Hamburg og Basel. Togene bestod af vogne læsset med veksellad. En særlig relativ let ladcontainer med presenningssider, der var velegnet til at transporteres på lastbil fra kunden i lokalområdet og ned til kombiterminalen, hvor Lgis bærevognen – som sådan en vogn kan hedde – står og venter. Når toget var læsset med veksellad kørte hele togstammen samlet til f.eks. Italien, hvor vognene gradvist blev koblet af i Verona, Modena, Bologna, Luino og Castelguelfo. Når vekselladene så var tømt, blev de genlæsset med pasta og kurvestole i Italien, og kørt retur til Danmark i samme heltog. Frem og tilbage som i et pendul.

Kunderne som f.eks. Skandi eller Euroshuttle (som de hed i starten af 1990'erne), sendte lister via telefax til DanLink-Info, der så checkede ved togafgang, at alle disse vogne nu også var kommet med toget. Det var veksellad, der kørte i fast rutefart imellem danske og svenske stationer og f.eks. Basel

Villy Schophuus designede den imponerende DanLink stand til IFA transport & salgsmesse i Hamburg, hvor der i øvrigt blev serveret dansk wienerbrød. Yderst til højre og venstre ses DSB salgsmedarbejdere fra Jylland og Sjælland. I midten DanLink's Michael Seefeld, til venstre for Michael ses Anne-Lise B. Sørensen, og kvinden i den røde uniform er fra DSB togservice.

vej var det en lidt anden historie, idet det skulle vise sig at være sværere at lave aftaler på kontinentet. DanLink oprettede to tyske repræsentationskontorer for at etablere sig på det tyske marked. Det ene kontor lå i Frankfurt og blev ledet af Ib Petersen, og det andet repræsentationskontor lå i Hamburg, og blev ledet af Michael Seefeld. I de første år hvor den nye transitrute skulle etableres var DanLink med på de store transportmesser med en imponerende stand, designet af Godsdivisionens markedsføringschef Villy Schophuus. Ved en af messerne i Frankfurt havde han „oprangeret“ hele frokostbuffeten som et vikingskib.

De største kunder hos DanLink var bl.a. Intercontainer i Schweiz, Transwaggon, Nordwaggon, Cargowaggon, SSAB (Svensk Stål AB), papirfabrikken AssiDomän, Volvo, Skandi, Nordisk Transport Rail (NTS = frugt, NTR = jernbanedel) og Euroshuttle.

DanLink-Info havde mange kundebesøg i de første år af DanLinks levetid. Og de gode relationer med kunderne afledte flere ting, bl.a. et årligt fodboldmesterskab i Rødby Færge, arrangeret af Transwaggon. De gode relationer med kunderne kan tilskrives ALS' ageren i en mandeverden, hvor hun med charme, vid og forståelse var en feteret gæst,

Tungt godstog med MZ 1455 på vej op ad Storstrømsbroen fra Masnedø i september 1993. Mellem Vordingborg og Rødby er banen enkeltsporet med krydsningsmulighed i Orehoved, Nr. Alslev, Eskilstrup, Tingsted, Nykøbing F og de tre krydsningstationer på Lolland (Nord, Midt og Syd).



Thomas Haucstev

i Schweiz. Fra Danmark kørte heltogene til Italien fra Høje Taastrup i tog 42789.

Fra Københavns Godsbanegård kørte også TEEM tog. F.eks. det daglige 42743 container tog til Hamburg Süd, Hamburg Hafen og Bremerhaven. Det kørte omkring kl. 19:30, og var fremme den følgende morgen, så containerne kunne nå at komme med containerskibene fra havnen i Hamburg og ud i den store verden.

Grand Danois

Et ganske særligt heltog, der ikke har noget med DanLink at gøre – bortset fra at pladsreservering foregik via DanLink-Info – var Grand Danois-toget fra Kolding til Paris' store rangerbanegård, Le Bourget lidt uden for byernes by. Toget kørte et par gange om ugen hver vej, og var en stor succes, idet det var et heltog, der ikke blev rangeret undervejs. Det kørte direkte frem og tilbage imellem de to nationer. Produktet blev markedsført med et fint logo med en stiliseret Grand Danois hund. To RIV mærkede Hbis vogne (den ene med nummer 21 86 225 0 476-3) blev malet i det særlige logo, og vognene blev endda markedsført af modeltogsfabrikken Märklin med produktnummeret 4837.

Søren Rasmussen, direktør DSB Gods: „Endelig en bemærkning om Grand Danois. Det var et meget usædvanligt produkt, idet det blev konstrueret på initiativ af speditiønsfirmaet Mahé (direktør Sten Vedel Jørgensen) med stor hjælp fra SNCF (M. Josselin) og DSB (Ole Andresen, Peter Langager, Peter Heiberg og mig selv), men uden den involvering af transitbanerne DB og SNCB som jernbane-samarbejdsreglerne ellers foreskrev“.

Kvalitet

I 1993 bliver DanLink samlet i én organisation, der kaldes DSB Gods Transit. For første gang er et helt produkt samlet under ét tag. Ledelsen beslutter at samle alle medarbejdere fra Rødby, Østerport og DanLink-Info til en række kvalitetsserviceseminarer på hotel Vinhuset i Næstved for at afstemme krav og forventninger med medarbejderne.

De ti kvalitetsserviceseminarer afholdes i efteråret 1993, ti uger i træk fra mandag til tirsdage med en enkelt overnatning. På den første dag blev krav og forventninger til medarbejderne gennemgået, og dagen efter blev krav og forventninger til ledelsen gennemgået. Samtidigt havde DSB Gods Transit inviteret en kunde til at komme og besøge medarbejderne og fortælle hvilke krav de havde til DanLink. Medarbejderne kunne derfor høre (formentlig for allerførste gang) at kunden faktisk gentog hvad ledelsen lige havde sagt.

Dagene var særligt udvalgt, da de sidste vogne fra nord var kørt sydpå søndag morgen, og de sidste vogne sydfra var kørt afsted søndag eftermiddag. Stationerne var tømt for vogne, og der gik nu et par dage inden



Michael Jensen

Thomas Hauerslev og Paul Clarke (BVQI) auditerer i Padborg august 1997. Til venstre Kim Andersen, og til højre Godscenterleder Palle Rosendahl Larsen.

kunderne havde nye læssede vogne med DanLink. Med andre ord var mandag/tirsdag de bedste dage, da de krævede færreste medarbejdere på arbejde.

Medarbejderne blev opfordret til at dokumentere, hvad der skulle til for at muliggøre ledelsens krav og forventninger. Mange plancher med gode ideer og ønsker om simpelt værktøj og dræning af spor blev skrevet ned. Der kom så mange gode ting frem, at det senere blev besluttet at systematisere og dokumentere det hele i et kvalitetsstyringssystem.

ISO 9002 certificering

Et af midlerne til at fastholde kvaliteten var at certificere DanLink efter ISO 9002 standarden. Som den første jernbane i Europa, blev DanLink's danske del certificeret den 3. februar 1995 ved en ceremoni og certifikatoverrækkelse på DSB Skolen på Østerport. Samme dag blev certifikaterne hængt op i Rødby, på Østerport, i DanLink-Info, og om aftenen blev den nye ære højtideligholdt på Færgen Sjælland sammen med en masse inviterede kunder og DSB's administrerende direktør, Henrik Hassenkam.

Forud for den store dag, havde arbejdsgrupper i Rødby, Østerport og på Kalvebod Brygge arbejdet i mere end 10 måneder med at beskrive deres dagligdag, rydde op i arkiverne og få et overblik over arbejdsopgaverne. Bo Haaning fra DSB's Trafiktjeneste var projektleder på opgaven, og rådgiver for arbejdsgrupperne. Han skulle sikre, at procedurerne/beskrivelserne og systemet som helhed, kom til at overholde kravene i ISO 9002 standarden. Der var skrevet en handlingsplan, der bestod af fem faser i forløbet fra start i forår 1994 til certificering i februar 1995.

Styregruppe og projektgruppe bestod af DSB Gods Transit's ledelse, og andre ledende

medarbejdere. De skulle koordinere arbejdet og ressourcerne til arbejdsgrupperne. Hver arbejdsgruppe bestod af 5-6 personer, så man sikrede sig at beskrivelserne var dækkende for arbejdet. Det var medarbejderne i Rødby, Østerport og på Kalvebod Brygge, der selv lavede hele arbejdet for at sikre ejerskab af indholdet af deres kvalitetshåndbog. Arbejdet med at få dette overblik og lave beskrivelserne tog 10 måneder, og en stor del af medarbejderne blev inddraget i dette arbejde for at sikre ejerskab af systemet.

En anden populær facon at skrive kvalitets-håndbøger på, er at lade en ekstern konsulent skrive det hele. Man kan så efterfølgende være nogenlunde sikker på, at systemet ender som en antikvarisk støvsamler i reolen. En kvalitetshåndbog SKAL skrives af dem der skal bruge den, ellers er det spild af energi og ressourcer.

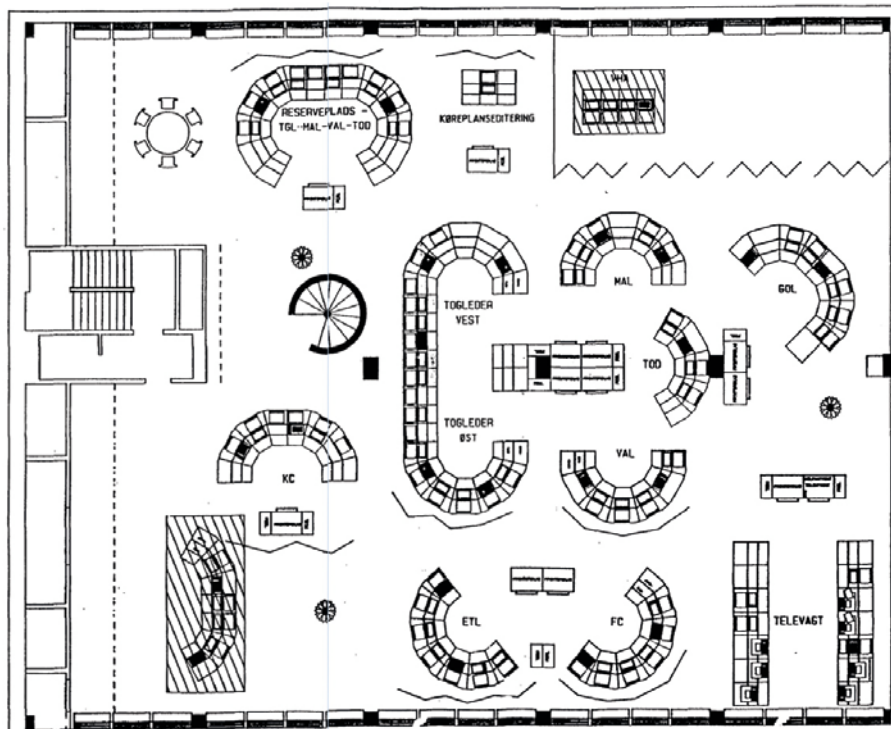
Certificeringen af DanLink-produktet omfattede:

- Behandling af transisterende godsvogne, såvel konventionelle som kombi, på Godscenter Østerport og Godscenter Rødby Færg.
- Disponering af godsvogne på den danske del af DanLink-strækningen.
- Overvågning af det totale transportforløb på skinner.
- Transportaftaler vedrørende transittrafik.

Kvalitetsmålsætningen for DanLink var:

- „Med kunden i centrum“,
- at befordre transitgods via DanLink til den aftalte tid.
- at overvåge transportforløbet og sikre information til vore kunder og samarbejdspartnere.
- at kunne håndtere vogne med læssesædse og tekniske fejl korrekt.

„Dette opnår vi gennem kvalificeret personale og velfungerende arbejdsforhold“.



Aktiv Thomas Hansen

Stedet var Driftscentral Fjern, eller blot DcF. DcF lå på Kalvebod Brygge 34, 3. sal, og var bemandet med maskinleder, personvognleder, tjenestefordeler for det kørende personale (morgen og aften i myldretiden), togledere for øst og vest, kørestrømscentralen og nogle år senere med en godsleder, der havde ansvaret for alle ca. 13.000 godsvogne, der til enhver tid befandt sig i Danmark.

Driftscentralen var betjent døgnet rundt, året rundt og de der havde vagten var ansvarlige for disponeringen af togtrafikken. DcF var en fantastisk arbejdsplads, og meget forud for sin tid.

Det unikke ved DcF var det faktum, at alle disponenterne for første gang blev samlet i samme lokale, og kunne snakke og se hinanden. Før i tiden havde de samme funktioner siddet på forskellige adresser i København, og kunne kun kommunikere via telefon.

Omkring 20 år senere, blev DcF opløst og erstattet af et nyt center nær Københavns Hovedbanegård, kaldet Metropolen, hvor DSB og BaneDanmark flyttede ind med deres disponenter. Den bedste løsning for KUNDEN er, når infrastruktur (Banedanmark) og operatørerne (DSB m.fl.) arbejder sammen i et fælles lokale.

DanLink-Info

I DcF etablerede DSB DanLink-Info som en del af aftalen imellem SJ og DB. En del af DanLink aftalen gik ud på, at de tre baner hver skulle betale en tredjedel af driften af DanLink-Info i Danmark. En udgift der primært bestod af løn til de ansatte. DanLink-Info bestod af et antal medarbejdere, der hver dag døgnet rundt kontrollerede, at togene kørte rettidigt, og at alle vognene kom med de rigtige tog.

Ligesom der findes køreplaner for passagertog igennem hele Europa, findes der lignende planer for godstog. Dvs. at en kunde kan sende sin ladning friske appelsiner af sted fra Sydspanien i en stor kølecontainer, og så slå op i nogle planer og se, at den ankommer i Stockholm tre dage senere. Et system af hurtige TEEM godstog, der alle kørte med s-mærkede godsvogne (der kunne køre 100 km/t) forbandt alle de store byer på kryds og tværs i hele Europa. Øvrige godstog på tværs af Europa kørte med vogne, der ikke var s-mærkede godsvogne, der kun måtte køre 80 km/t.

Alle transporter var planlagt ned i mindste detalje af kunderne, og hvis jernbaneselskaberne ikke levede op til deres del af aftalen, og leverede tog til tiden, afledte det ofte store logistikproblemer for kunderne.

Peter Langager havde forfattet det iørefaldende „Tog til Tiden“-slogan, som var mantræet for passagertrafikken, men det gjaldt i endnu højere grad også for godstrafikken. For kunden var jernbanetransport kun en del af transportvejen, og de var afhængige af tog til tiden.

Kort over Driftscentral Fjern (DcF) med de forskellige funktioner. DcF lå på Kalvebod Brygge 34, 3. sal, og var bemandet med maskinleder, personvognleder, tjenestefordeler for togpersonalet (morgen og aften i myldretiden), togledere for øst og vest, kørestrømscentralen og nogle år senere med en godsleder, der havde ansvaret for alle ca. 13.000 godsvogne, der til enhver tid befandt sig i Danmark. Herunder et kig ind i et tomt DcF ved aften tid.

Medarbejdere gik til arbejdet med krum hals, og flere blev uddannet som auditorer, så de var klar til at efterprøve systemet ved de regelmæssige interne audits. Uddannelse, træning og indøvelse af personale var et særligt kapitel i Kvalitetshåndbogen, der blev taget meget seriøst. I DanLink-Info blev der udarbejdet checklister med alle de emner nye medarbejdere skulle indøves i. Det tog seks uger at indøve en DanLink disponent. Træner og elev skulle begge kvittere når punkter var gennemgået og forstået, og igen når de følte, at eleven kunne bestride tjenesten.

Ved de halvårslige eksterne efterprøvnninger af DanLinks kvalitetsstyringssystem var Paul Clarke lead-auditor. Han kom fra firmaet BVQI. Ved certificeringen af Padborg station

i 1997, opnåede DanLink den sjældne ære at bestå en grundig efterprøvning af systemet – UDEN at have et kvalitetsstyringssystem klart. Imidlertid var der en meget detaljeret handlingsplan klar for hvornår og hvordan kvalitetsstyringssystemet skulle bygges og implementeres. Og med den i hånden bestod DanLink den sommerdag. Planen holdt naturligvis, og certifikatet kunne hænges op af en stolt stationsleder i december 1997.

Driftscentralen

Midt i 1980'erne etablerede DSB et center i København hvorfra al jernbanetrafik i hele Kongeriget kunne overvåges og styres i samarbejde med stationerne og de regionale fjernstyringscentraler.



Michael Jensen

For Peter Langager, der var trafikchef på dette tidspunkt, var der kun to begrænsninger i alle DcF disponenteres arbejde: „DSB's formåen, og disponentens fantasi“. Nu handlede det om at få alle vogne frem til tiden med en høj kvalitet, og for at få det til at lykkes, var det alle disponenteres opgave at disponere med de midler der var til rådighed.

Flemming Lunds mening var at „den rette holdning og indstilling var vigtigere end kvalifikationer og faglighed. Faglighed kunne man lære“. Det var nytænkning så det baskede i DSB's rekrutteringsstrategi! Flemming Lund var dengang chef for Trafikkontoret, hvorunder DcF var organisatorisk placeret.

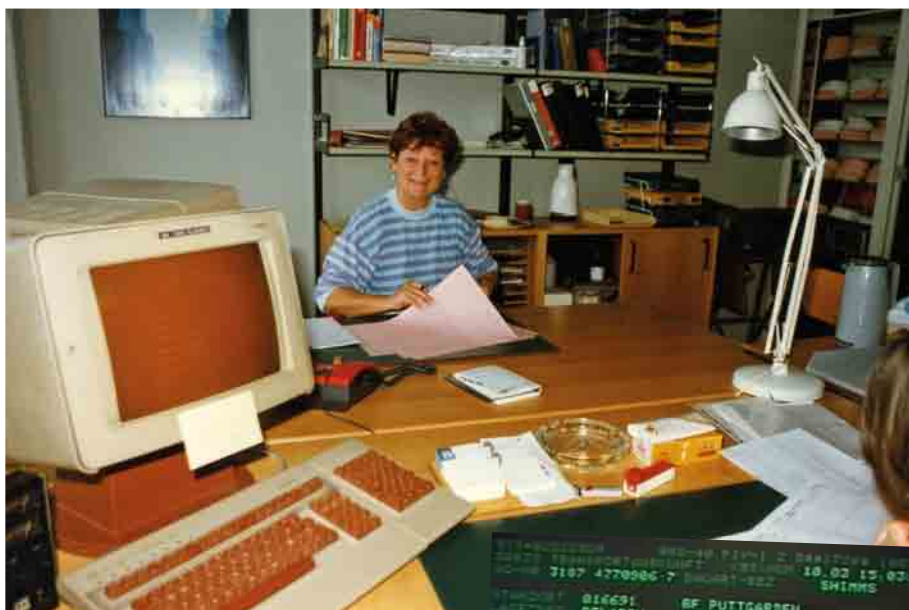
Forsinkede, efterladte og udsatte vogne

DanLink-Info åbnede den 1. september 1986 med en lille medarbejderstab på fem mennesker. I DSB's jargon var det tre assistenter i 12. lønramme, en overassistent og en trafikkontrollør. Den forenemmste opgave for DanLink-Info var at overvåge, at vognene kørte i de rigtige tog, og ikke blev forsinkede. Hvis vognene blev forsinkede, skulle de disponeres på plads i det omfang det var muligt, og kunden skulle underrettes, så kunden kunne disponere herefter. Til hjælp for DanLink-Info var der EDB adgang til både de tyske (FIV) og svenske (VET) baners systemer, hvor man kunne slå vognene op på en skærm, og se status på den enkelte vogn.

Imidlertid kunne meget gå galt undervejs for godsvognene. Godsvogne kunne tages ud af et tog på grund af mekaniske fejl med vognen. Bremses kunne være defekte, bremseslanger kunne være utætte, håndbøjler kunne være knækket osv. Men vognene kunne også blive forsinket pga. forsinkede tog og færger, vejrlig og nedbrud/havarier og endeligt pga. manglende plads i toget.

En helt tredje grund til at vogne kunne udsættes, var pga. forskudt læs eller forklert læsning. Især veksellad, der er en slags container, der kan transporteres både på lastbil og jernbanevogn (men ikke kan stables), blev ofte sat ud pga. uhensigtsmæssig læsning. Når vekselladet køres med tog, kører den ofte 100-120 km/t, hvilket er hurtigere end på landevejen med 80 km/t. Det er nogle enorme kræfter der er på spil når vognene passerer sporskifter og kurver med høj hastighed. Godset på vekselladet kan nemt bevæge sig når vognen rykker fra side til side under kørsel i kurver og sporskifter. Derfor væltede godset en gang imellem så det kom til at „hænge“ i presenningen. Det tænkte man måske ikke altid på når vekselladet blev læsset, og gjort klar til befordring med tog i Luino, Milano eller Castelfoglio i Italien.

Alt i alt betød det i praksis, at DanLink-Info skulle sikre, at alle DanLink-vogne, der forlod stationer i Sverige hhv. Tyskland, rent faktisk kom med det rigtige tog hele vejen frem til bestemmelsesstedet. Men ikke nok



Det elektroniske GTS-system blev brugt til at styre godsvogne i DSB. Her ses en terminal i DanLink-Info, mens Lisbeth ser til i baggrunden. Terminalbilledet er den tyske FIV.

Herunder Hanne Pedersen ved en af arbejdspladserne i DanLink-Info på DcF.

med det, også efter hver togafgang på stationerne undervejs blev det kontrolleret, at der ikke var nogen efterladte vogne.

Det var også DanLink-Info's opgave, og første prioritering ved uregelmæssigheder og forsinkelser, at disponere vognene på plads og hvis det ikke kunne lade sig gøre, skulle kunden informeres så tidligt som muligt, så han kunne disponere herefter. Hvis en godsvogn blev udsat pga. fejl eller læsseproblemer, skulle kunden underrettes, og der blev fulgt op på reparation og hvornår vognen kunne viderebefordres.

Der blev ført statistik på alle tog- og færgeafgange, så DanLink-Info hele tiden havde styr på de efterladte vogne, og hvor mange vogne der kørte i de enkelte tog.

Kunderne kunne sende en fax til DanLink-Info og bede om at få omdestineret en vogn fra f.eks. Høje Taastrup til Älmhult i Sverige.

Personale og miljø

Personalet i DanLink-Info delte turskifte med Godslederen. Det gav et godt dynamisk miljø og en stor forståelse for drift, kunder og trafikken. Hver fredag morgen var der fælles morgenmad med brød, the, kaffe og cacaomælk.

Glæder, sorger, historier og nyheder blev udvekslet imellem ledelse og medarbejdere. Når der var fødselsdage hændte det også, at der var fælles morgenmad og gaver samt, hvis kollegaerne havde været tilpas kreative, et fødselsdagskort. Der var et godt fællesskab i den



Thomas Haurislev

Michael Jensen



Michael Jensen

Vejle og Randers mfl. Det samme gjorde sig gældende den modsatte vej imod øst.

Posttogene havde den højeste prioritet og havde faktisk højere prioritet end persontog. Posttogene havde oven i købet postsortering undervejs i toget. Stykgodstogene kørte også som „heltog“ fra terminalerne i København, Odense, Århus, Padborg og Aalborg. Nogle kunder kørte med deres egne private vogne i fast rutefart imellem produktionsstederne. Dette gjaldt f.eks. Kemira (Superfos), der 2-3 gange om ugen kørte med rutevogne imellem Fredericia og Frederiksberg. Rutevognene havde meget høj prioritet, der krævede ekstra opmærksomhed fra stationer og DcF. Endelig var der im- og exporttrafikken imellem Danmark, Tyskland og Sverige. Nogle af de sidste store heltog til Danmark var kali-transporter fra det tidligere Østtyskland til Fredericia.

Et par eksempler på de nye vinde inden for disponering af togtrafikken:

Da DanLink stadig kørte ad Kystbanen i sommeren 1986, klagede en medarbejder over at hans persontog blev sat til side og fik fire minutters forsinkelse i Nivå. Hans tog skulle overhales af Volvotoget, der var et stort dagligt heltog fra Sverige med bildele til fabrikken i Gent. Han havde ALDRIG oplevet noget lignende før i hele hans karriere. Hans togførrapport førte til, at han blev inviteret op i DcF for at få en rundvisning og snakke med disponenterne og cheferne. Togføreren var rystende nervøs, for han forventede en alvorlig tjenestelig samtale. Imidlertid blev han budt på kaffe og kage. Leder af DanLink-Info, Anne-Lise B. Sørensens gav kollegaen en udførlig forklaring om hvorfor hans tog bevidst blev forsinket. Omtalte togfører forlod DcF med en meget større indsigt, og forståelse for disponering i en større sammenhæng, end nogensinde før.

I Rødby Færge kørte godstogene døgnet rundt, og ligeså passagertogene. En sen aften manglede en togmaskine, så det ikke var muligt at trække DanLink-toget til Østerport. Imidlertid blev det besluttet at tage maskinen fra passagertoget og sætte den foran godstoget, idet de ganske få passagerer nemt kunne transporteres i en bus eller sågar i taxier hele vejen frem til deres bestemmelsesstation. Det samme kunne ske ved Storebælt, at man ikke kunne få godstoget over, fordi der ikke var plads på færgen af en eller anden grund. DcF disponenter sikrede, at passagererne i stedet kunne gå ombord og gå iland, og selvfølgelig kunne blive transporteret videre på den anden side. Pointen var, at godstog blev overført og alle kom med. Passagererne blev kompenseret med en kop kaffe på færgen, og alle var „glade“. Det var et paradigmeskift og revolutionerende inden for DSB's tankegang.

Passagerer kan ofte tage et tog en time senere hvis et tog forsinkes, eller blive transporteret i en bus. Det kan man ikke med godsvogne, for ofte er forbindelsen væk, hvis toget taber tid. En godsvogn kan ikke bare „smides“ i et tog en time senere.

DanLink-Info personale på en tilfældig arbejdsdag omkring 1995: Pia, Britt, Michael, Lone, Charlotte, John og siddende: Jesper og Thomas (forfatteren bag denne artikel).

sammentømrede gruppe af medarbejdere. Nogle kollegaer mødtes også privat, bl.a. i Rosenklubben, hvor man mødtes i hinandens haver og så på roser. DSB snak var bandlyst, og det kostede en omgang hvis reglen blev brudt. Nogle kollegaer gik skridtet videre, flyttede sammen og stiftede familie.

Hvert år den 3. november blev DanLinks fødselsdag fejret med lagkage til alle på stationerne fra Helsingborg til Maschen, på færgerne og i DanLink-Info. En dejlig tradition, der var med til at styrke DanLinks „corporate spirit“.

Stemningen i DanLink-Info kunne af og til være løssluppen på en fornøjelig måde. Peter Koch fra Skandi ringede ind for at forhøre sig om en forsinket vogn. „Den er udsat i Münchhausen!“, blev der råbt igennem lokallet, hvilket ukritisk blev gentaget i telefonen til kunden. Der blev stille i røret indtil det gik op for disponenten, at det var en joke, og herefter blev der grinet godt igennem.

Hvis DanLink-disponenten i øvrigt var i tvivl om den til en hver tid gældende forholdsordre for disponering af vogne, fandtes den altid på Michael Jensens kontor. På reolen stod en stribe modeltogvogne, der indikerede hvilke vogne der var de vigtigste. Når DanLinks kunder kom på besøg, donerede de gerne en modelvogn til Michaels tog for at sikre, at netop deres vogn kom op til maskinen.

Disponering, godsleder og DanLink-Info i DcF

I de „gode gamle dage“, satte disponenter og stationsbestyrere rask væk godstogene til side for at give plads til persontogene – eller sågar at „stjæle“ lokomotivet fra godstogene for at benytte det til et nedbrudt persontog. Passagererne kunne jo give sig til at klage

over forsinkelser, hvorimod man aldrig hørte noget fra godstogskunderne. „Det er jo bare godstog!“, men disse godskunder klagede i høj grad, og det blev der gjort noget ved.

I forsinkelsessituationer er det fristende at „smide“ et godstog til side, så et passagertog kan køre udenom det langsomtkørende godstog. Hvis stationsbestyreren ikke er klar over konsekvenserne, kan det blive en dyr fornøjelse for jernbaneselskaberne at lade passagertog holde planen og lade godstogene „falde“. Et godstog kører ikke så hurtigt som passagertog. De er meget tungere, og det tager lang tid at få dem bremsed ned og accelereret op i fart igen. Et godstog, der derimod kører en konstant hastighed på f.eks. 100 km/t, flytter sig lige så hurtigt som et regionaltog med 140 km/t, der skal stoppe på forskellige stationer. Der kan derfor være god mening i at lade godstogene køre uden om persontog, og dermed indhente eventuelle forsinkelser, eller blot holde køreplanen.

I starten af DcF's liv, var det toglederen der styrede godstrafikken. For at få mere fokus på godstogene, blev der oprettet en godslederfunktion i DcF, hvis opgave det var at overvåge godstrafikken i hele kongeriget. Det betød at Godsleder skulle kigge efter alle togene, og disponere ved uregelmæssigheder. Det var en særdeles stor udfordring med alle de godstog der dengang kørte hver dag, og ikke mindst skulle med Storebæltsfærgerne imellem Fyn og Sjælland. Godslederfunktionen blev oprettet efter at DanLink-Info blev oprettet.

Gradvist blev godslederfunktionen og DanLink-Info opgaverne knyttet sammen til en stærk enhed med knusende fokus på kunden. Den nationale godstrafik kørte vest på fra Københavns Hovedbanegård til Esbjerg, Padborg, Herning, Århus og Aalborg. Undervejs blev der udvekslet vogne i Glostrup, Ringsted, Køge, Odense, Fredericia, Taulov,

Togene kunne være forsinket fra Sydeuropa, så vognene ikke ville nå den videre forbindelse ud af Maschen på vej mod nord. Vognene ville herefter „falde“ 2-3 timer til næste tog (hvis der var plads), men det kunne betyde, at det sidste tog så var kørt fra Helsingborg, og vognene derfor ofte ville blive forsinket i et døgn videre imod bestemmelsesstationen i forhold til køreplanen. Så var det igen DanLink-Info's opgave at forsøge at få svenskerne til at sikre den videre transport fra Helsingborg, med de midler og ressourcer der var til rådighed hos dem.

Det samme gjorde sig gældende når togene kørte sydpå, så kunne vogne udsættes på Østerport til reparation, med en efterfølgende forsinkelse af denne vogn. Kunden skulle underrettes, så han kunne tage sine forholdsregler. Alt dette foregik i tæt samarbejde med jernbaneselskaberne i Sverige (Kontinentinfo i Malmö) og Tyskland (Güterabfertigung Hamburg), men også i mange andre europæiske lande.

Al information imellem kunder, jernbaner og leverandører forgik døgnet rundt fra DanLink-Info på Kalvebod Brygge. Det var spændende tider for alle parter.

Køreplan Trafikmønster, nord/syd

Officielt startede DanLink-ruten på Røngerbangsgården i Helsingborg. Godsvognene blev sejlet over Øresund til København af de to store jernbanefærger. SJ havde oprangeret vognene fra Sverige i en DanLink del, og en Danmark del. Når vognene blev trukket i land, blev begge tog færdig- og klargjort til afgang.

Danmark har som et ørige haft færgefart i mange år, og det har givet Danskerne en førende videnmæssig placering omkring lastning og losning af færger – såvel biler som jernbanevogne. I mange år har Storebæltsoverfarterne dannet forbillede ikke kun i Danmark, men også i udlandet.

Da DanLink startede blev denne erfaring anvendt til at sikre kortest mulig liggetid i havn. I Frihavnen blev vognene trukket i land af togmaskinerne. Kun 35 minutter var der til rådighed for at trække 800 m godsvogne i land fra færgernes fem spor og laste med nye 800 m. Det kunne kun lade sig gøre ved nøje forberedt oprangering af de godstog/-vogne, der skulle overføres samt nøje arbejdsplanlægning for rangerpersonalet (se afsnit om modelbane til indøvelse i et kommende nummer af *Jernbanen*!).

I Frihavnen var der fem lange opstillingsspor til at placere de vogne, som skulle med færgen og de blev placeret i de tre af sporene. De to sidste spor skulle friholdes til at placere de vogne som kom med færgen.

Der var to spor over klappen og der kunne derfor rangeres på færgens spor 1-2 hhv. 4-5 samtidig, men ikke til/fra spor 3, da dette betjentes



Tommy O. Jensen

Indtil 1986 kørte godstogene via Kystbanen til og fra Sverige. Det kunne godt give udfordringer, når godstogene skulle indpasses i den tætte persontogtrafik på mellem Hellerup og Helsingør. Desuden blev Kystbanen elektrificeret i 1983-86, hvilket primært skete om natten med spærring af hovedspor. ME 1508 passerer Humlebæk den 18. juni 1983 med G 9557 på vej mod Rødby F.

Eksempel på overfartsplan for køreplansperioden K92 vinter mellem Maschen og Helsingborg. Over Femernforbindelsen måtte godstogene ofte deles op over tre færgeoverfarter, inden toget kunne fortsætte videre mod Frihavnen.

09.1992
26.10

GÜTERVERKEHR MASCHEN - HELSINGBORG
WAGENÜBERGANGSPLAN SÜD - NORD
Gültig 27.09.1992 - 22.05.1993
Ersatzt Plan vom 12.07.1992

DSB - ZÜGE				TRAJEKTIERUNG				DSB - ZÜGE				TRAJEKTIERUNG			
Zug	Verkehr	Ma ab	Fu an	Kap Gleise	Fu ab	FB	FB Umlauf	Rf an	Zug	Rf ab	Verkehr	Lar an	Fu ab	FB	Hörs an
				P Str G							ab Rf				
42762	Di-Fr	20.29	23.54	- 3 -	00.10	6000	I	01.00							
45770	Di/Mi-Sa/So	21.07	00.37	- 1 2 -	00.45	96004 (Ho)	VI*	01.35							
				- 2 1 -	01.10	6010	II	02.00							
				- 1 2 -	02.10	6020	III	03.00	16.00	04.43	Mo-Sa	07.24	10.36	51103	12.25
42530	Mo	10)	02.30	- 1 2 -	02.40	6023	IV	03.30	42762						
40722		23.30	02.57	- 1 2 -	03.10	6030	I	04.00							
42062	Mo+Do+So	15)	03.40	- 1 2 -	03.45	96034 (Ho)	VI*	04.35							
42534	So	10)	04.00	- 1 2 -	04.40	6043	II	05.00							
				- 1 2 -	05.10	6050	III	06.00	18.00	08.33	Mo-Fr	12.28 ²⁾	13.00	51130	14.49
43750		01.38	05.12	- 1 2 -	05.40	6053	IV	06.30	40722						
40726		03.38	06.36	- 1 2 -	06.10	6060	VI*	07.35	42762						
				- 1 2 -	07.10	6070	II	08.00	43750	10.26	Mo-Sa	13.44	15.24	51152	17.13
				- 2 1 -	07.40	6073 (So)	V	08.30							
				- 1 2 -	08.40	6080	III	09.00							
				- 1 2 -	09.10	6083 (Ho)	IV	09.30							
				- 1 2 -	09.40	6090	I	10.00							
42794	So	4)	07.44	- 1 2 -	07.45	96094	VI*	10.35	18.00	13.00	Di-Sa	18.24	20.12	51201	22.01
52051	(So+ns)	5)	07.50	- 1 2 -	10.10	6100	II	11.00	40726						
42764	Do	4)	08.30	- 1 2 -	10.40	6103 (So)	V	11.30	40725	13.00					
41555	(Di)	7)	09.44	- 1 2 -	11.10	6110	III	12.00							
45750	B Mo	06.15	10.24	- 1 2 -	11.40	6113 (Ho)	IV	12.30	15.00	14.40	Di-Sa	18.24	20.12	51201	22.01
45754	So	06.51	10.24	- 1 2 -	12.10	6120	I	13.00	41712						
41712	(So+ns)	06.58	10.24	- 1 2 -	12.45	96124	VI*	13.35							
45756	(So+ns)	08.37	12.24	- 1 2 -	13.10	6130	II	14.00							
				- 1 2 -	13.40	6133 (So)	V	14.30							
				- 1 2 -	14.10	6140	III	15.00	12.00	17.30	Di-Fr	20.44	22.36	51223	00.25
				- 1 2 -	14.40	6143 (Ho)	IV	15.30	45756	17.45	So	20.42 ³⁾	-	51223	Mo/Di-Fr/So
42026	So	6)	14.24	- 1 2 -	15.10	6150	I	16.00	9250						
42740	Sa, B Mo-Fr	9)	14.41	- 1 2 -	15.45	96154 (So)	VI*	16.35							
41718	(So+ns)	11.57	15.20	- 1 2 -	16.10	6160 (Ho)	II	17.00							
				- 1 2 -	16.40	6163 (So)	V	17.30	12.00	19.43	Di-Fr	23.05	01.00	51010	02.49
45760	(So+ns)	12.41	16.21	- 1 2 -	17.10	6170	III	18.00	41718						
				- 1 2 -	17.40	6173 (Ho)	IV	18.30	42026	20.40	So	23.34 ³⁾	-	51010	Di-Sa
				- 1 2 -	18.10	6180	I	19.00							
				- 1 2 -	18.45	96184 (So)	VI*	19.35							
				- 1 2 -	19.10	6190	II	20.00	16.00	22.06	Di-Fr	01.37	03.24	51032	05.13
				- 1 2 -	19.40	6193 (So)	V	20.30	45760	22.06	Sa	01.37		51032	Di-Sa
40211	Di - Sa	15.45	19.46	- 3 -	20.10	6200	III	21.00	9296	23.43	Mo-Fr	03.11 ²⁾	-	51054	07.37
				- 1 2 -	20.40	6203 (Ho)	IV	21.30	9200	00.30	ns	03.28 ³⁾	-	51054	Di-Sa
				- 1 2 -	21.10	6210	I	22.00							
42070	Mo	16.36	20.47	- 1 2 -	21.45	96214 (So)	VI*	22.35	18.00	00.55	Di-Sa	04.10	05.48	51054	07.37
42760	S (So)	16.36	20.47	- 1 2 -	22.10	6220	II	23.00	42070	02.55	(Ho)	06.05	08.12	51081	10.01
42762	Mo	1)	22.12	- 1 2 -	22.40	6223 (So)	V	23.30	40211						
				- 1 2 -	23.10	6230	III	24.00							
				- 1 2 -	23.40	6233 (Ho)	IV	00.30							

Ro-Ro Fährte nur für Strassenfahrzeuge - Fu ab Min 40 - Rf an Min 35

* RID-Fährte

1) von Hamburg Waltersdorf
2) København G (Zug 9296 Heje Taastrup an 02.20)
3) Heje Taastrup
4) KLV von Bologna Int. über die Schweiz
5) KLV von Lübeck Hbf mit Vg aus Sgk 52049 von Bochum-Langendreer
6) KLV von Lüne
7) von Wölpe
8) von Hamburg Hbf aus 42536
9) KLV von Hamburg Rothenburgsort
10) KLV von Donauwörth
11) Güterwagen nur nach Bedarf
12) So 20.12.92 - 28.01.93 P-Wintersport 3 Gleise
13) So 14.02.93 und 21.02.93 P-Wintersport 3 Gleise
14) Güterwagen nur Mo
15) KLV von Castelquelfo
16) De KLV von Lüne



Tommy O. Jensen

de fem spor. Derfor skulle der altid rangeres helt i bund, således at den første vogn kunne fastgøres i færgens kobling. Koblingerne var det eneste der under normale vejrforhold fastholdt vognene – udover at de var afbremset – og koblingerne kunne i øvrigt udløses automatisk fra færgens rangercentral.

I rangercentralen kunne de automatiske ballastsystemer ligeledes overvåges. Ballastsystemet sikrede, ved at pumpe vand mellem store tanke i hver side af færgen, at færgens balance blev opretholdt uanset vognenes placering og vægt i sporene. Det var derfor ikke nødvendigt at rangere til eller fra færgens spor samtidig eller med lige tunge vogne.

Hvis færgerne ikke var fyldte gik rangeringen hurtigere, og da der ikke var personbefordring kunne færgen afgå før tid. Det betød nemlig at farten kunne nedsættes med oliebesparelse til følge.

Vognene fra færgen blev trukket til Østerport og gjort klar til at køre til Lersøen hhv. Københavns Godsbanegård. „Danmarksdelen“ skulle til Godsbanegården, og DanLink-delen til Rødby Færge.

Lige uden for Østerport, passerede togene to niveauoverkørsler: Ovk. 25 Århusgade og Ovk. 24 i Vordingborggade. Overkørslerne var forsynet med bomme og klokker. Imellem de to overkørsler, passerede toget ind under Kystbane- og S-togsporene.

Efter et kort ophold på Lersøen, kørte de store MZ-dieselmaskiner med de tunge tog op ad bakken ved Nørrebro station, igennem godsforbindelsesbanen og i Hvidovre Fjern flettede godstoget med banen til Roskilde. Herefter var der omtrent 160 km til Rødby-havn ad den gamle Fugleflugtslinje.

Imellem Vordingborg og Rødby er der kun et enkelt spor som trafik i begge retninger skulle deles om. Køreplanen var naturligvis tilrettelagt således, at togene krydsede hinanden på stationerne, men på det lange stykke imellem Nykøbing Falster og Rødby Færge, er der ingen publikumsstationer. Imidlertid er der fra banens start i 1960'erne anlagt tre krydsningsstationer (Lolland Nord, Lolland Midt og Lolland Syd), hvor DanLink-godstogene kunne krydse andre tog. Når der ikke var forsinkelser foregik dette i en smuk balance hvor alt passede sammen som planlagt. Men når der var forsinkelser på et enkelt tog, kunne disse forsinkelser nemt „slå“ til andre tog på denne enkeltsporede strækning.

I Rødby Færge blev DanLink-toget skilt ad igen, således at de enkelte vognstammer passede på de enkelte spor på de tresporede færger til Puttgården. Da færgerne imellem Rødby og Puttgården også sejlede med passagerer, biler og lastbiler, var der helt faste aftaler om sporbenyttelse på alle afgang. En enkelt færge kunne ikke sejle hele godstoget over på én gang, så der skulle mindst tre til fire færgeafgange til at sejle hele toget over.

Tommy O. Jensen

Opstillingssporene i Frihavnen set mod syd den 17. maj 1993. MX 1012 er ved at trykke resten af en stamme ombord på M/F Trekroner, mens MX 1024 og MZ 1456 venter på næste træk.



I Helsingborg var der også fem lange opstillingsspor til at placere de vogne, som skulle til og fra færgen. Her rangerer SJ V5 153 og 173 vogne simultant fra M/F Öresund i land den 5. september 1997.

via sporskifter på færgeklappen fra begge spor. Derfor var det en del af planlægningen, at spor 3 blev losset/lastet først eller sidst.

Hvert af sporene i Frihavnen var så lange, at der kunne være vogne til to spor på færgen. I det 3. spor blev de vogne, som skulle rangeres til færgens midterspor (spor 3) placeret med det ene lok bagpå. Når færgen ankom, var det andet lok placeret foran klappen parat til at tømme færgens midterspor. Det første lok skubbede straks herefter de vogne, som skulle i midtersporet ombord og fortsatte herefter med at tømme færgens spor 1-2 eller 4-5.

Det lok, der tømte spor 3 placerede vognene i et ledigt spor i Frihavnen og kørte herefter straks tilbage og tømte færgens anden side

(1-2 eller 4-5). Vognene fra færgen blev placeret i de to ledige opstillingsspor og begge lok kørte herefter bagpå hver sit spor med vogne til færgen og rangerede dem ombord. Hvordan de to togmaskiner blev disponeret afhang af hvilket af dem, der skulle til Rødby Færge hhv. til Københavns Godsbangård.

Færgerne var ikke helt ens. Bl.a. var Öresunds sporlængde nogle få meter længere end Trekroners – og det selvom, at Trekroner var blevet både forlænget og forsynet med „kinder“ i stævnen, og hvor de yderste spor (1 og 5) kunne sideforskydes i agterenden for at øge sporkapaciteten.

Hvad der dog var ens var, at begge færger var indrettet med koblinger i bunden af hvert af

I Puttgarden blev toget samlet igen, og alle vognene blev nidkært kikket igennem for fejl og mangler. Hvis en vogn var defekt eller hvis læsset havde forskubbet sig, blev den sat ud til reparation, og DanLink-Info blev informeret, så kunden kunne underrettes.

Imellem Puttgarden og Lübeck var strækningen også kun enkeltsporet, så der gjaldt de samme begrænsninger som imellem Vordingborg og Rødby Færge. Syd for Lübeck er der dobbeltspor og der kørte DanLink helt til Hamburg, hvorefter det tog kursen mod syd til Maschen. Maschen var i princippet endestation for DanLink-ruten, men vognene skulle jo videre ud i Europa. I Maschen blev alle vognene sorteret og oprangeret til tog til Italien, Frankrig, Tyskland, Belgien, Schweiz, Holland osv.

Trafikmønster, Syd/Nord

Nordgående godsvogne startede deres DanLink rejse i Maschen. Langt de fleste kom syd fra og blev samlet til DanLink-tog på den enorme rangerbanegård. Nogle timer senere ankom togene til Puttgarden, hvorefter de blev sejlet til Danmark.

Det almindelige var at vognene blev oprangeret „hulter til bulter“ i det ene spor som Maschen havde stillet til rådighed for DanLink.

Alle vognene blev sorteret i Puttgarden, og sendt over bæltet til Rødby Færge i større samlede grupper.

Vognene blev hevet i land fra færgerne og kørt til Rødby Færge Øst, hvor togene blev samlet og klargjort til den videre kørsel mod Østerport.

Nogle DanLink-tog blev en gang imellem anvendt til at levere vogne til Vordingborg, Nykøbing F, Glostrup og kombiterminalen i Høje Taastrup, hvis det var disponeringsmæssigt muligt. Disse lokale vogne skulle fortrinsvis rangeres op til maskinen, der så kunne flytte dem på plads på de omtalte stationer, alternativt som bagtog, så maskinen kunne „smide en bagenden“.

DanLink-togene ankom til Lersøen fra Rødby Færge/Flintholm samtidigt med togene fra Godsbanegården med de lokale vogne fra Danmark til Sverige. Efter papirhåndtering og rangering fortsatte de to tog til Østerport.

Rangerarbejdet blev altid udført i GTS-systemet (DSB's elektroniske Gods Transportstyrings System) flere timer før toget ankom. Alle vogne blev overvåget af DanLink-Info i tæt samarbejde med rangerformænd og rangermestre i Danmark, Sverige og Tyskland. Der blev brugt meget papir til GTS udskrifter når vognene blev overvåget.

Transittrafikken i dag

I dag er transittrafikken overtaget af DB Schenker Rail Danmark Services A/S sammen med Green Cargo samt nogle andre operatører bl.a. HectorRail og TXL. De store godstog kører i dag direkte fra afgangstationer højt oppe i Sverige, via Malmö og Øresundsbroen til Sydeuropa. Togene kører hen over Sjælland og Storebæltsforbindelsen, passerer Fyn, og så sydpå via Padborg og Hamburg til Maschen. Om ca. 8-10 år er det meningen, hvis tyskerne giver lov til bygningen af Femernforbindelsen, at transit-togene igen skal køre via Lolland på den nye faste Femernforbindelse. Togene skal køre på den nye dobbeltsporede bane via Køge, og derefter sydpå efter Ringsted og Vordingborg.

Efter lukningen af DanLink i 2000, blev DanLink-Info omdøbt til DanInfo, og transitruten mistede muligvis hermed en del af den klang og goodwill, som det oprindelige navn besad.

(fortsættes)

DanLink

Togmaskinerne MZ 1448 og MX 1001 rangerer til og fra M/F Dronning Ingrid i Frihavnen november 1986. M/F Dronning Ingrid var indlånt fra Storebæltsoverfarten den 28. oktober til den 22. december, hvor den blev indsat på DanLink ruten, inden den danske færge M/F Trekroner kunne indsættes den 21. december 1986.



Thomas Haurslev