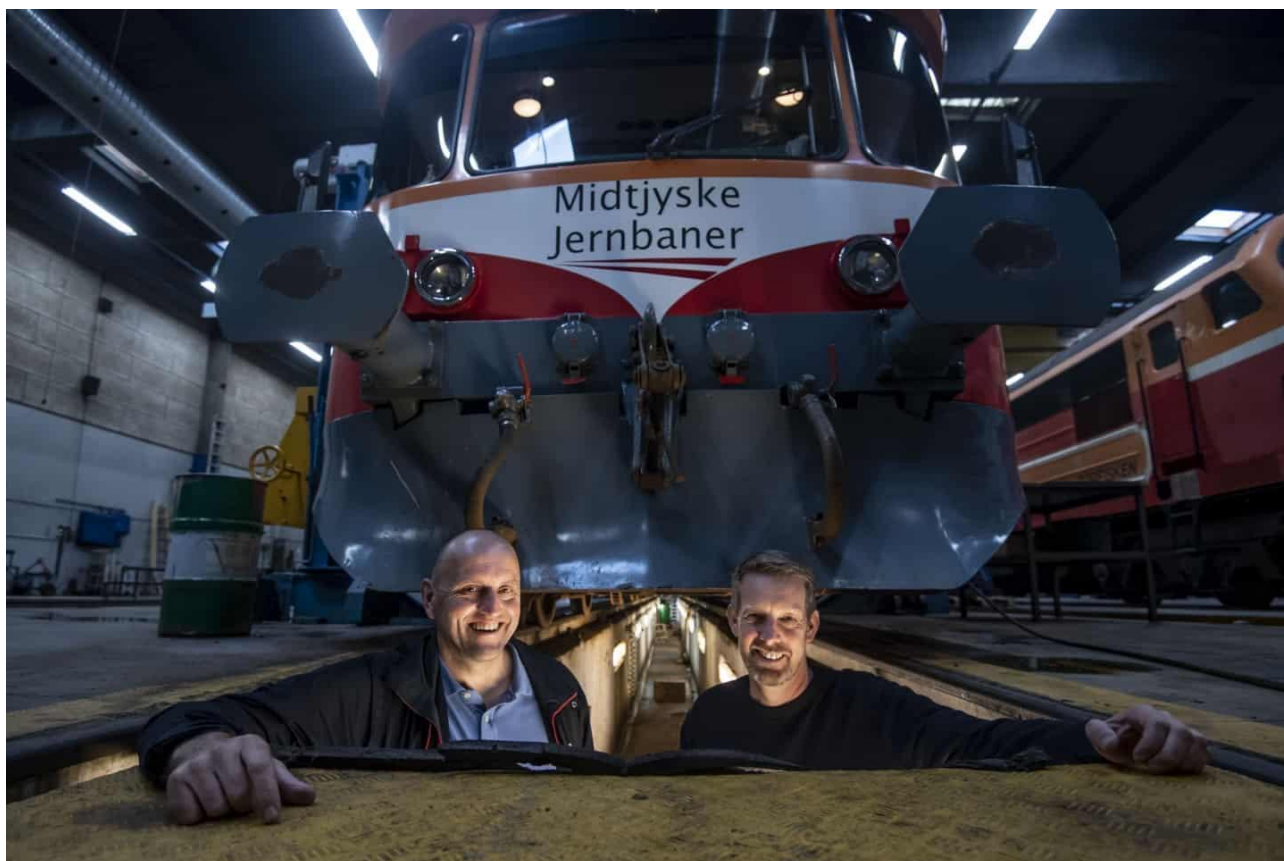


Folkebladet, Lemvig, 16. oktober 2023

## 'Grisen' fylder fyrrer og er faktisk også færdig: - De får lidt mere kærlighed, så de kan holde lidt længere



Privatbanernes togsæt blev navngivet Y, mens statsbanerne havde anden navngivning. Hos DSB blev toget også kaldt "Lynetten" ved indfasningen, da DSB også havde lyntog. Så det var en slags lille lyntog. Den absolutte tophastighed siges at være 98 kilometer i timen. Her ses Bjarne Christensen (til venstre) og Søren Kallesø under Kysten - YM39 og YM40 - som består af to motorvogne og derfor også har ekstra motorkraft. Foto: Morten Stricker

**Engang kørte Y-tog eller "Lynetten" på mange privatbaner og hos DSB. Nu er der kun fire togsæt tilbage, og de holder fødselsdag på onsdag. Det har slet ikke været meningen, at de skulle være i drift i 40 år.**

16 okt. 2023 kl. 06:10

Henrik Lind Jørgensen [heljo@folkebladetlemvig.dk](mailto:heljo@folkebladetlemvig.dk)

Lemvig: Bjarne Christensen ved næsten alt om Y-toget. Han må både køre det, han har skruet på Lemvigbanens togsæt i årevis, og han kender status på reservedels-lageret. Det er væsentligt, da der ikke findes andre af den togtype i drift, og der går cirka halvandet år, inden slideren fra Uerdingen bliver erstattet af andre tyske tog, som dog er batteridrevne.

Men Bjarne Christensen ved efter 30 års tjeneste hos nu Midtjyske Jernbaner ikke, hvorfor Storåen, Heden, Kysten og Tangen bliver kaldt for "grisen", og vedligeholdelseschef Søren Kallesø - med to års anciennitet - står også efterladt på folkeviddets perron i det spørgsmål.

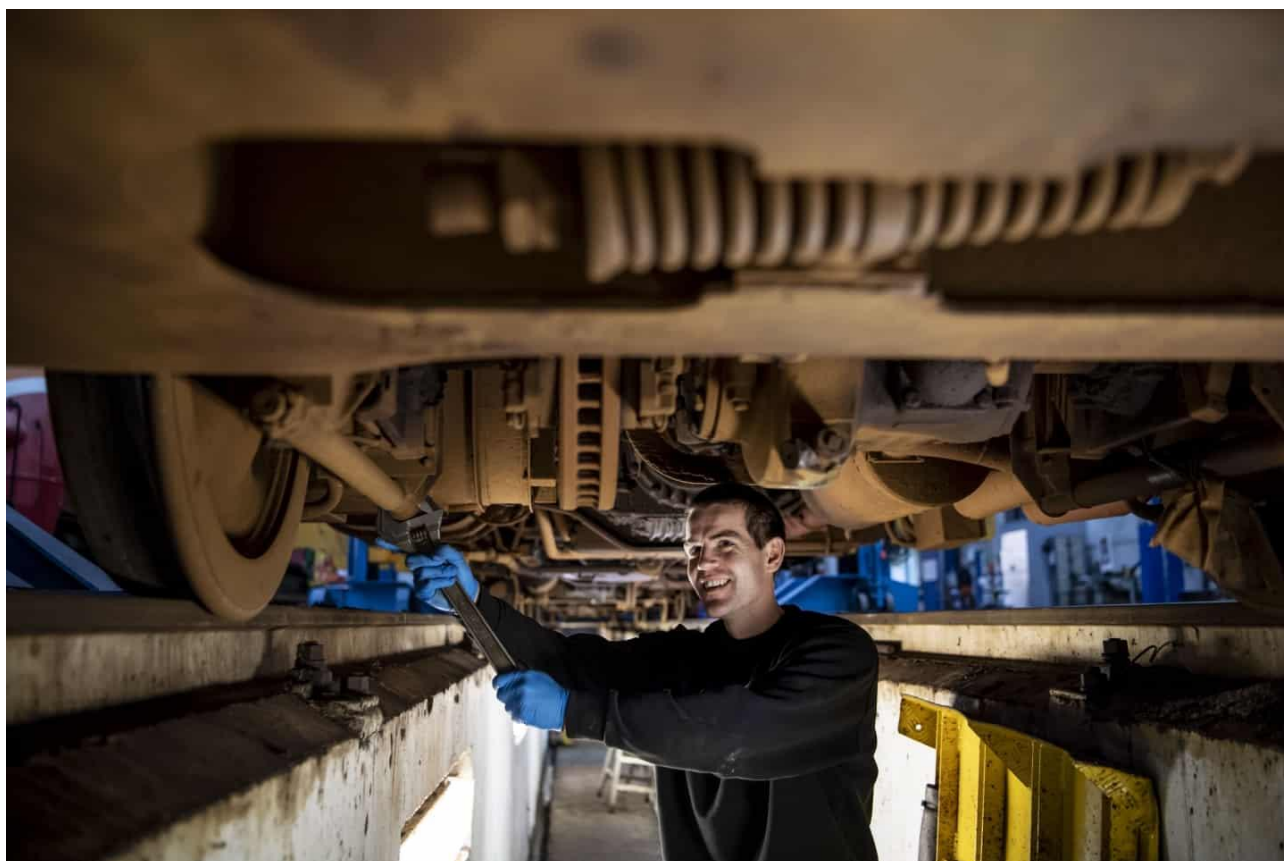
## De ser gamle ud

De må begge vente lidt på forklaringen, for selv efter 40 år er der andre spørgsmål, der kræver svar.

12 private jernbaner samt DSB har kørt med togtypen siden midten af 60'erne, men de seneste godt 10 år har de 58 kilometer skinner mellem Vemb og Thyborøn været eneste sted, hvor motor- og styrevogne har kunnet opleves i den udgave med maksimalt 75 kilometer i timen.

- Det er et godt tog, som har kørt langt over sin levetid, fastslår Bjarne Christensen, som har titel af infrastrukturchef ved Midtjyske Jernbaner.

- Vi har altid haft ry for at have pæne tog, men de er kommet til at se lidt gamle ud, erkender Bjarne Christensen.

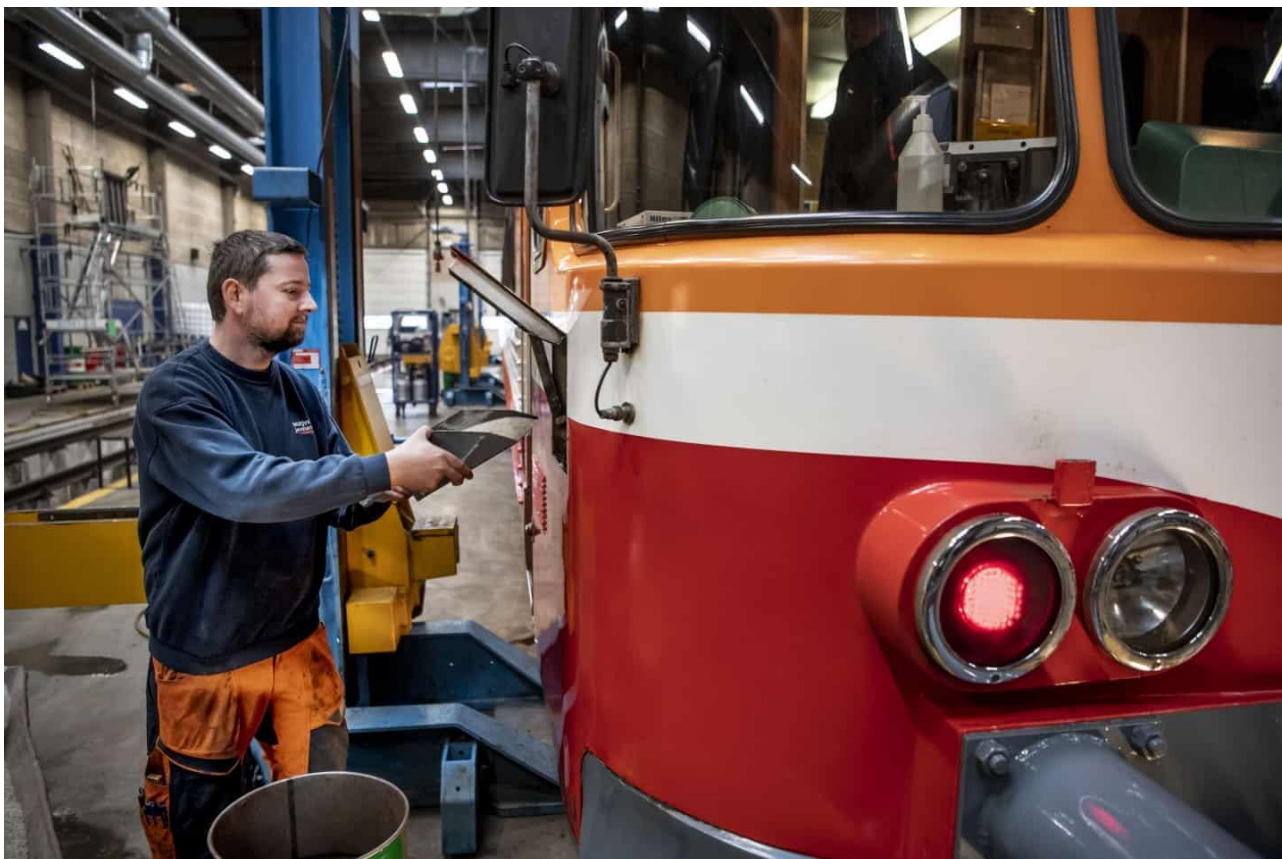


Kenneth Østerby Kirkegaard er togmekaniker. Når Midtjyske Jernbaner udfaser både de fire Y-tog og de fire Desiro-tog, skal værkstedet bygges væsentligt større for at de nye batteritog kan være der. De nye tog kommer i første halvår af 2025. Foto: Morten Stricker

Kun ét af de fire togsæt er "født" i Lemvig. Det er Tangen. Storåens motorvogn har også kørt på strækningen fra ny, mens den anden halvdel blev importeret fra Sjælland i forbindelse med et havari.

## Ekstra kærlighed

Uanset om togene har kørt i Hjørring, ved Odder eller Høng-Tølløse i deres yngre dage, så fylder de 40 år i år, og den officielle fødselsdag er planlagt til på onsdag. To af togene bliver indsat på den særlige dag. De to andre er til service og i reserve, og det er nødvendigt.



Noget ændrer sig ikke - heller ikke, når de nye batteritog kommer. Der skal sand på et tog, så sandet kan drysses ned foran hjulene i tilfælde af glatte skinner. Her fylder togmekaniker Brian Skriver op på toget Kysten. Foto: Morten Stricker

- De får lidt mere kærlighed, så de kan holde lidt længere. Ud over det eftersyn hver syvende dag, som vi skal holde, og hvor der kontrolleres olie og bremses, så laver vi nogle flere skift mellem togene, så de er inde hver anden dag og blive kigget efter, siger Søren Kallesø.

- Vi kan jo ikke gå ud at købe nyt, så det er vigtigt, at vi holder gang i vores tog, tilføjer Søren Kallesø, som har glæde af Bjarne Christensens forudseenhed. Han har i tide indkøbt ekstra reservedele, og et tog fra Odderbanen blev "slaget", da det ikke længere skulle bruges der.

- Den sidste motorblok har vi brugt, og vi har ikke flere knastakslers tilbage. Stempler og dyser mangler vi også, fortæller Bjarne Christensen med et nostalgisk smil.

## Y-toget

Et togsæt består af en motor- og en styrevogn, så toget kan køre i begge retninger uden at skulle vende. Et togsæt havde en mellemvogn på et tidspunkt, men så er toget for langt til perronerne. Mellemvognen blev transporteret til en have i Nees.

Der er to motorer i hver motorvogn - én pr. aksel. Det er en Mercedes med 180 hestekræfter og seks cylindre. Den automatiske gearkasse har to gear og skifter ved cirka 50 kilometer i timen.

Brændstofforbruget er 1,7 kilometer pr. liter diesel.

Toget er godkendt til at måtte køre 80 kilometer i timen, men Lemvigbanen er kun godkendt til 75 kilometer i timen.

Han er ret rolig, og han har en trumf i baghånden.

- Hvis det bliver helt galt, så må vi jo tage reservedele af et af de tog, der kører. Så må vi nøjes med tre, men det vil så betyde, at vi skal til at vedligeholde dem om natten, siger Bjarne Christensen, som håber, alle fire togsæt bliver på skinnerne til det er store skiftedag i første halvdel af 2025.

## Levetidsforlænget

40 år er ingen alder for et menneske. For et tog er det alt for meget.

- Mellem 1998 og 2001 blev vores tog levetidsforlænget. Det gør man ved et tog efter 15 år. Togkasse, motor, gearkasse - alt blev skilt ad, renoveret, sandblæst, malet. Der kom nye sæder og et mere moderne styrebord. Vi fik lovning på, at der kom nye tog i 2008, og det kørte vi vores vedligeholdelse efter, men tidspunktet blev så rykket igen og igen og igen, siger Bjarne Christensen.



Der er ikke alene jubilæum på onsdag med gratis togkørsel og festivitas. Der er også halloween-markering, som togkontrollør Annette Berg Olesen her pynter Kysten op med. Så der bliver lidt spindelvæv over de gamle "damer" på jubilæumsdagen. Foto: Morten Stricker

Hvis den uddannede lastbilmekaniker havde kunnet spå, så havde togene fået yderligere en hovedrenovering, men det er altid nemt at være bagklog. Også for Søren Kallesø.

- Oliefyret er gammelt, træls og det ryger for meget. I stedet for, at vi reparerer en masse på oliefyrene, så skulle vi jo have skiftet dem for mange år siden, så vi havde haft glæde af nogle nye i stedet for at bruge kræfter og penge på de gamle, siger Søren Kallesø, som er uddannet skibsmontør og tidligere har været hos Egholm og Vandborg Karrosserifabrik. Bjarne Christensen begyndte med at reparere Lemvigbanens busser, og som 21-årig blev han uddannet lokomotivfører, kørte afløser i et halvt år og fik tilbudt fast job som det.

- Jeg takkede nej. Det ville jeg dø af. Jeg ville kede mig ihjel. Sådan tænkte jeg dengang. Nu er jeg blevet 50, og jeg ville bedre kunne det i dag, siger Bjarne Christensen, som i stedet har været materiellets mand.

## Nu er vinduerne tætte

Togdriften nyder godt af, at de "rigtige" lokomotivførere kender deres tog, så de lige kan banke lidt på de gamle relæer, hvis en motor ikke vil starte. Nok er toget kun 40 år gamle, men det er udviklet flere årtier tidligere.

- Det svarer jo til, at man tager en gammel Mercedes eller en Ford Taunus og bruger den til taxakørsel med 100.000 kilometer årligt, siger Bjarne Christensen, som netop har forbedret komforten for føreren en smule. Der er kommet nye vinduer i deres aflukke.

- De gamle var blevet utætte. Det trak ind. Jeg havde nogle andre vinduer på lager, siger Bjarne Christensen.



Ved levetidsforlængelsen for nu 25 år siden blev styrebordet blandt andet opdateret lidt. Dengang var forudsigelsen, at togsættene skulle køre yderligere 10 år. Foto: Morten Stricker

Søren Kallesø understreger, at sikkerheden er i orden, togets alder til trods. Den største ulempe er, at det er slidt. Bremserne er heller ikke for gode. De er dimensioneret til en lastbil med kun én skive på hver aksel, og motor- og styrevogne vejer henholdsvis 32 og 19 ton. Farten er som nævnt begrænset, og når der er efterårsløv på sporet, eller havgus gør skinnerne glatte som is, kan ovntørret sand med kornstørrelse fire drysses ned foran hjulene.

## Ekstra motor

Et fyldt morgentog op ad bakken ved Strande kan også give problemer, med mindre det er Storåen, der kører.

- Det er en "Ferrari", fordi det består af to motorvogne, hvor én af motorerne dog er koblet fra, så der er tre motorer. Den er hurtig i optrækket, og den har ingen problemer med at holde køreplanen, siger Søren Kallesø, som trådte ind i en ny verden, da han steg op i toget med sin nye titel.

- Det er en interessant verden, som nemt kan fange. Jeg er kommet i en branche, hvor folk har en særlig passion omkring deres arbejde, og jeg mærker stort engagement og hjælpsomhed, uanset hvem jeg kontakter andre steder. Jeg kalder alle for kolleger, siger Søren Kallesø.



Togsættet med navnet Storåen - eller Y12 som det hedder på jernbanesk - har også tilnavnet "Salt og Peber", fordi den ene vogn har en lys træbeklædning, mens den anden er mørk. Storåen er nemlig sat sammen af en motorvogn, som oprindeligt blev indkøbt til Lemvigbanen, og så en styrevogn fra Sjælland, der blev anskaffet fra Sjælland. Foto: Morten Stricker

Interessen for de aldrende tog er stigende blandt nørder og turister, og Søren Kallesø vurderer, at der kommer endnu mere tryk på billetmaskinen, når den endelige endestation for Y-toget nærmer sig. Toget er noget særligt, og det er dørlukningslyden åbenbart også.

- En dag dukkede en mand fra Sjælland op. Han havde en modeljernbane, og han ville optage "duttelut-lyden", når døren lukker, fordi den er helt speciel. Den lyd ville han så bruge på sin bane, siger Bjarne Christensen.

## **Hornet er elektrisk**

Netop lyde har måske også noget med kælenavnet "Grisen" at gøre. Det siges, at togtypen blev kaldt "Grisen" i Nordsjælland, fordi dens fløjten lød som et grisehyl, og at banen - også før Y-togets ankomst - blev kaldt for "grisestien".



Verden har ændret sig på 40 år. Engang var motorvognene også rygervogne. Nu er der rygning forbudt i alle tog, og toiletterne er aflåst, fordi der ikke er indbygget tank. Der er også kommet e-cigaretter til, og det nederste piktogram skyldes, at nogle e-cigarettdampere ikke kunne forså, at de var omfattet af piktogrammet, der forbød rygning. Foto: Morten Stricker

Navnet passer i hvert fald ikke på modelserie 7. Her er to elektriske horn, som lokomotivføreren kan tyfonere med, og ingen af dem minder om en gris.

Uanset navnet, vil nogle af dem komme på græs engang, forudser Bjarne Christensen og Søren Kallesø.

- Der er stor efterspørgsel fra private, som vil bruge en vogn som havehus. Et eller måske flere af sættene vil også komme til veteranbaner.