



Sagan om det tyska tåget

Det var en gång en storstadsregion med brist på pendeltågsfordon. För att komma till rätta med bristen tog sig storstadens lokaltrafikföretag för att göra det som ingen gjort tidigare: köpa ett begagnat tåg från utlandet. Men helt lätt blev det inte..

Av Johan Hellström

Pendeltågstrafiken i Stockholm har ökat kraftigt de senaste tio åren, vilket bland annat har lett till ökat slitage. Måttliga underhållsambitioner har givetvis också bidragit och fordonsutnyttjandet är idag i stort sett maximalt.

Den utökade pendeltrafiken och den i mångt och mycket slitna och gamla rullande materielen har de senaste åren tydliggjort dels nyanskaffningsbehovet av nya pendeltågsfordon, dels den begränsade fordonsreserven som finns idag. Det finns idag totalt 146 enheter (å två vagnar), 94 litt X1 och 52 litt X10.

Många nödlösningar

SL har de senaste åren på olika sätt försökt parera den värsta fordonsbristen, samtidigt som man har projekterat nästa generation pendeltåg. Vägen till en pålitlig och stabil pendeltågsflotta har kantats av olika nödlösningar – Reginatåg, TGOJ-motorvagnar och danska vagnar och problem som sprickbildningar i X1-motorvagnarnas boggier. Mest uppmärksammad

är kanske historien kring de tyska pendeltågen av typen 420.

Den här berättelsen baserar sig dels på fakta, dels på glada och ibland absurda rykten. Därför har jag valt att kalla den för en saga. Min förhoppning är att bilden av en krokig bana fram till verkligheten trots allt ska vara något klarare efter genomläsning av denna berättelse. Detta typfall tycker jag är kännetecknade för järnvägsvärlden idag. Ryktena i sig har en egen dynamik och allt som oftast blir ryktena till absoluta sanningar. Ibland kan sanningen dock överträffa dikten, men oftast är det tvärtom.

För att få bukt med fordonsbrist och den allt högre medelåldern bland pendeltågen beställde SL tio fyravagnars Reginatåg som var tänkta att ge en försmak om kommande generationers pendeltåg. Tidigt konstateras dock att de inte skulle lämna sig för pendeltrafiken. Erfarenheterna från provkörningarna med Reginatåg på andra ställen i landet pekade på ett antal brister vilka sammantaget skulle leda till längre tid för uppehåll och gångtider jämfört med



På hemmaplan – 420 552-2 kommer upp ur underjorden vid München Hauptbahnhof i februari 1993. Som synes är 420-motorvagnarna inte obekanta med fenomenet snö. Foto Johan Hellström.

idag. SL ställdes inför fullbordat faktum och "lämnade tillbaka" tågen, som ännu ej var byggda, till vagnuthyrningsbolaget Transitio, som i sin tur hyrde ut tågen till SJ.

Tyska tåg?

Åter på ruta ett. Behovet av fler fordon kvarstod, och blev än mer akut ju längre tiden gick. Under vårvintern reste representanter för SL:s fordonsavdelning runt i Europa. Efter ett besök i Tyskland hade man hittat ett tåg som ansågs motsvara uppställda krav – DB:s pendeltåg BR 420 som för närvarande går i trafik i München, Stuttgart, Frankfurt am Main och delvis också i Rhein-Ruhr-området.

De äldsta av typen höll på att slopas och ersättas av nya tåg litt BR 423, varför ett antal nu skulle kunna stå till förfogande. Om planerna och förhandlingarna gick i läs och ef-

ter en del ombyggnader – bland annat installation av svenska ATC – skulle det första tågsättet kunna sättas i trafik i augusti 2001.

Under våren och sommaren pågick förhandlingar och studiebesök i Tyskland med representanter för SL och Citypendeln. Viss dokumentation erhöles informellt också, bland annat handhavandeböcker och utbildningsmaterial, vilka översattes till svenska. Förhoppningen var att den första enheten skulle kunna komma till Sverige vid midsommar, men det gick trögt.

Ganska snart upptäckte DB också att SL hade gemensamma intressen med Connex (i tunnelbanebolaget Connex Tunnelbanan AB), att Citypendelns ägare är Keolis och att Connex och Keolis bedriver upphandlad

trafik i Tyskland i konkurrens med DB.

DB ville alltså inte riskera att 420-enheterna skulle dyka upp igen i Tyskland, efter att SL använt dem färdigt, under Connex eller Keolis "flagg" i någon framtida upphandling. För DB vore det alltså önskvärt med någon form av "slutanvändarintyg".

Det lästa förhandlingsläget över sommaren gjorde naturligtvis att desperationen över fordonsbristen förstärktes. Någon 420-enhet dök aldrig upp under sommaren, ej heller i augusti. I juli trodde man att trafikstarten skulle kunna ske i november, men de förhoppningarna kom ånyo på skam.

Vem ska egentligen köra?

Under förhandlingarnas gång har det diskuterats i vems regi tågen skulle köras. Ursprungligen var väl tanken att SL skulle hyra eller köpa enheterna från DB, sedan hyra ut dem till Citypendeln, precis som sker med X1 och X10. Ganska snart utkristalliserades en bild där DB på ett eller annat sätt skulle behålla kontrollen över fordonen.

Enklast var naturligtvis att inte släppa iväg dem norrut, utan skicka dem till skrot, som flertalet övriga 420-enheter som närmade sig den yttersta växeln. Ett annat sätt var att köra tågen i egen regi. Det kan ju göras på flera sätt, till exempel skulle man kunna köpa in sig i Citypendeln eller söka eget trafiktillstånd hos Järnvägsinspektionen.

Ryktet hävdade emellanåt att DB faktiskt var på väg att köpa in sig i Citypendeln, men att de franska ägarna inte var intresserade av att ge konkurrenten DB tillträde till pendeltrafiken i Stockholm via bakdörren. Av samma skäl höll man sig kallsinnig till att DB skulle köra tågen i egen regi, som underleverantör till SL och/eller Citypendeln.

Destination Schweden

Enheter som ska sättas i SL-trafik

- 420 006
- 420 020 eller 021
- 420 026
- 420 027
- 420 044
- 420 047
- 420 058
- 420 060 (redan i Sverige)
- 420 062 (kom till Sverige vecka 31)
- 420 064
- 420 067
- 420 108
- 420 117
- 420 118
- 420 119



Den modernaste färgsättningen på 420-motorvagnarna är den som 420 818-7 visar upp i Frankfurt i juli 1978. Foto Johan Hellström.

Det sistnämnda verkar dock ligga helt nära sanningen, man talar om ett brevlådeföretag – *DB Regio Svenska AB* – som ska vara underleverantör till Citypendeln, och därmed få betalt för det, men samtidigt ska man betala Citypendeln för lokförare, underhåll med mera, varför pengarna egentligen bara ska byta plats!

Bland annat denna något absurda situation ledde till att färgsättningen på tågen kom att ventileras. Inom SL diskuterades att eventuellt måla om dem i samma designprogram som de ombyggda X10:orna. En billigare lösning var att bara förse enheterna med SL-logotyper, oavsett tysk färgsättning.

Men om DB självt skulle köra tågen skulle det kunna innebära att de blev målade i DB:s nuvarande "Verkehrsrot" (fritt översatt trafikröd), eftersom DB Regio AG (som ansvarar för all pendel- och regionaltrafik i DB:s regi) har beslutat att alla deras fordon i trafik snarast ska målas om i denna färgsättning. En hel del 420:or rullar redan runt i Tyskland i denna målning.

Klart är dock nu att motorvagnarna ska målas i traditionell "pendelblå" (SJ blå 32) med vita dekorrande, som X1:orna, för att signalera till resenärerna att det inte rör sig om något nytt tåg, vilket i och för sig kan vara rimligt. Oavsett "flagg" har det dock va-

rit i stort sett givet att Citypendelns egna lokförare ska köra tågen.

Tysk premiär

I oktober 2001 började det hända saker. Den första 420-enheten (nummer 420 060 +421 060+420 560) satte sina hjul på svensk mark den 16 oktober och transporterades till Motala Verkstad för en första ombyggnad.

Tågsättet var för övrigt det första som blev ommålade i DB:s 80-talsdesign, med orange fönsterband kompletterat med en gul rand nertill, samt med röd DB-logo i stället för blå. 420 060 var ljusgrå med blått fönsterband från början, eftersom den gick i München. Enheten fick också en invändig uppfärskning under 90-talet, men åt förarmiljön gjordes inget.

Efter ombyggnad vid Motala Verkstad presenterades enheten i Hagalund den 30 november. Ombyggnaden bestod i ändringar som skulle kunna leda till ett godkännande av Järnvägsinspektionen; förar- och resandemiljö och annat lämnades därhän. Enheten hade fått strålkastare av svensk standard, upp- och ner-vända kraftigare X10-frontrutor (ett alternativ enligt en SL-intern PM var skyddsfilm på insidan eller *skyddsgaller* på utsidan!), ATC-utrustning av ATSS tillverkning och en koppelkäpa. Ett provfotsteg för resenärerna

fanns också. Därefter vidtog provkörningar, bl.a. för att testa ATC-utrustningen. Enligt uppgift är tåget lättkört och ATC-testerna lär ha utfallit till belåtenhet. SL:s förhoppningar var då att ett första tåg med tre enheter skulle kunna komma i trafik någon gång under april-maj 2002.

Anmärkningar från facket

I mitten av december visades enheten till sist upp för de fackliga företrädarna för dem som de facto ska arbeta på tågen. Reaktionen blev minst sagt allt annat än överväldigande. Sekos representanter sammanställde en tätt skriven sjuksidig PM med synpunkter och anmärkningar. ST kompletterade med att låta Arbetsmiljöinspektionen besiktiga fordonet, med ett antal anmärkningar och krav som resultat.

Här följer ett urval av alla synpunkter och anmärkningar på den prototypombyggda X420-enheten (utan inbördes rangordning):

- AC saknas i förarhytterna.
- värme- och ventilationsutrustning i förarhytterna är otillräcklig.
- obefintlig värmeisolering i delar av frontpartiet.

420-motorvagnarna har också gått i förortstrafiken runt Stuttgart. Här ses 420 209-9 på Esslingen Hauptbahnhof i september 1972. Foto Jan Lindahl.





420 001 har nyligen rustats upp till originalskick i München, så kallat Traditionszug. Inredningen dock inte ändrad ännu. Här ses tåget, med 420 501-9 främst, i Engelschalking 22 maj 2002. Foto Dirk Mattner.

- kokplatta saknas i förarhytterna,
- förarstolen är undermålig och sitter heller inte fast i golvet.
- dörrförreglingen skiljer sig från X1/X10, man kan bland annat magasinera en hävning under färd och då hävs den så fort man stannat, oavsett var.
- en indikeringslampa tänds om ett eller fler dörrpar är öppna, men vad händer om lampan är trasig? (på X1/X10 är det tvärtom).
- det är svårt att komma åt mellanvagnen (eftersom övergång mellan vagnarna saknas), den enda vägen är via handtag och fotsteg på utsidan, men dessa ville SL ta bort p.g.a. risk för "train-surfing". Detta kan innebära svårigheter vid brand, evakuering etc.
- de utvändiga fotstegen vid passagerardörrarna måste anpassas till svensk plattformshöjd.
- ATC-antennens placering är olycklig eftersom den sitter längst fram under fronten (på X1/X10 sitter den strax bakom främsta boggin), vilket kan leda till balisfel o.dyl. eftersom balisernas placering på många trafikplatser i pendelområdet är snäv i förhållande till stopplats, signal m.m.
- banröjare (små plogar) saknas.
- backspeglarna är monterade på de inåtgående hytdörrarna, vilket gör att den är i vägen när man ska ta sig in i och ut ur hytten.
- X1-backspeglarna som använts tillverkas inte längre, likaså förefaller det vara ont om X10-frontrutor.
- Översättning och ommärkning av alla skyltar, dekal, märkningar m.m. från tyska till svenska.

Listan kan göras längre. En prislapp på modifieringarna som nämnts är ca 10 miljo-

ner kronor per enhet, eller ca 105 miljoner kronor totalt.

När utprovningen ansågs avslutad skulle enheten åter till en verkstad för vidare anpassning och ombyggnad. Valet av verkstad var inte självklart, men Motala eller någon tysk verkstad föreföll rimligast.

Ryktet fastställde att enheten skulle tillbaka till Tyskland, bl.a. för asbestsanering. Här rörde det sig dock om en begreppsförvirring, 420-enheterna i Tyskland undergår en "Rahmensanierung", det vill säga sanering av sprickor i rambalkarna på mellanvagnen, som är byggd i aluminium (till skillnad från ändvagnarna som är byggda i lätt stålkonstruktion) och en "Modulsanierung" som innebär förstärkning av boggikonstruktionen. Viss asbest finns dock, bland annat i värmekaminerna i förarhytten och i ramarna för körmotstånden.

I SJK:s internetforum Postvagnen har diskussionerna gått högt och lågt, liksom åsikterna. Faktum kvarstår dock: Arbetsmiljö går före "diggabilitet". Ingen som idag arbetar på ett normalt utrustat kontor skulle väl finna sig i att flytta ut i en barack, utan isolering, men med en liten extrakamin som enda värmekälla, pinnstol och en gammal handmanövrerad skrivmaskin på obestämd tid, t.ex. fem år? Skulle det visa sig att tågen inte kommer i trafik p.g.a. att arbetsmiljön är för dålig får alla som tycker att det vore skoj och udda med ett tyskt tåg i svensk trafik tyvärr finna sig i det.

I januari hoppades SL att "under februari få klart med Deutsche Bahn om att hyra femton vagnar..." Enheten vintertestades också på Storlienbanan, vilket lär ha fallit ut till belåtenhet. Det förekommer faktiskt vinter i München också, men klimatet är annorlunda. Efter ett antal provkörningar i pendelområdet har enheten mest stått uppställd på Älvsjö bangård i väntan på vidare öden. Ryktet fastställde så småningom att "det blir nog ingenting".

Nya tag

Under större delen av våren stod 420 060-enheten på ett sidospår på Älvsjö bangård, liksom en strandad val. I början av maj sades det att tre enheter (motsvarande ett tågsätt) ska vara klara för trafik i oktober 2002 och att alla 15 enheterna ska vara i trafik i månadsskiftet mars/april 2003.

Ett tecken i den riktningen var att enheten "luftades" ett antal gånger i maj och början av juni. Anledningen var utbildning av instruktionsförare för att snabbt kunna komma igång med utbildningen av resten av lokförarkåren vid Citypendeln om tågen skulle sättas i trafik under hösten. En initierad källa konstaterade att "SL är desperata, tågen ska

Det första tågsättet

Nummer	420 060 + 421 060 + 420 560
Tillverkare mekanisk del	Linke-Hoffmann Busch, 1971.
Tillverkare elektrisk del	AEG, BBC och Siemens.
L.ö.b	67 400 mm
Tjänstevikt	138 ton
Antal sittplatser	194
Antal ståplatser	254
Sth	120 km/h
Acceleration (från 0 till 120 km/h)	0,9 m/s ²
Startacceleration (från 0 till 60 km/h)	1,0 m/s ²
Effekt	2 400 kW

sättas i trafik till varje pris, man har accepterat alla krav från facklig sida". SL styrelse gav klartecken till att projektet skulle fortsätta, även om uppörelsen med DB ännu ej var klar.

I mitten av juni lämnade så "tysken" Stockholm och kördes ner till Motala verkstad för installation av luftkonditionering, tilläggsisolering med mera. Den återkom till Stockholm i början av augusti men återvände efter en vecka till Motala. Senare ska den åter få sätta sina hjul på tyska spår och genomgå ytterligare ombyggnad i Berlin som den sista av de 15.

Det enda som i midsommartid återstod var enligt uppgift ett kontrakt mellan SL och DB, vilket ju har varit den centrala frågan hela tiden! En muntlig överenskommelse mellan alla inblandade parter var dock klar i juli. Samtidigt gjorde ryktet gällande att SL av ATSS hade beställt installation av ATC-utrustning i de 15 tågen och Motala verkstad har tydligen fått en order på ombyggnaden av de 15. Enligt uppgift kräver ombyggnaden 600 arbetstimmar per enhet.

DB har tydligen dragit tillbaka sina krav på direkt inflytande, ett tag var det även tal om tyska fordonsreparatörer. Citypendeln ska sköta underhållet och Älvsjöverkstaden ska anpassas för 420-tågen.

Närmaste framtiden

När ni läser det här har enhet nummer två kommit till Sverige. Den har då genomgått en del anpassningar hos Bombardier i Berlin och förflyttats till Motala för vidare ombyggnad.

Om allt går som alla inblandade vill ska

det finnas ett komplett trenenheters tågsätt ("Langzug") redo för den stockholmska trafiken i höst. Fordonsutbildning för Citypendelns instruktionsförare och lokförare förväntas sätta igång i september och allmänheten kan kanske räkna med att få åka "tyskt" i månadsskiftet november-december.

25-tågen

Troligast kommer X420 att sättas in i de så kallade 25-tågen, det vill säga kvartstågen mellan Kungsängen och Västerhaninge. Antalet X1 som frigörs torde inte bli många jämfört med situationen idag. Personligen tror jag inte att 15 X420 kommer att medföra någon snabbare utrangering av X1, det handlar snarast om komplettering av befintlig vagnpark. Uppgifter gör dock gällande att SL har option på ytterligare 15 enheter, vilka teoretiskt skulle kunna ersätta ca 20 X1-enheter. I vilket fall anser man att det finns ett antal X1:or som är så dåliga att de borde skrotas så snart som möjligt.

Det ska också bli intressant att se hur många år tysktåget kommer att gå i trafik. Ursprungligen räknade man med ca fem år från augusti 2001, vilket skulle innebära hösten 2005 – våren 2006. Då lär serieproduk-



Förarplatsen i den första 420-motorvagnen efter montering av bland annat svensk ATC. Foto Johan Hellström.

tionen av nya pendeltåget X60 vara i full gång. Om slutdatumet står fast blir det ca tre års trafikarbete. Troligast är ändå att de kommer att användas mer än fem år.

Bra tåg?

Självklart har 420-enheterna sina fördelar. Det rör sig om ett renodlat pendeltåg som med en del modifieringar ändå ganska enkelt skulle kunna köras i Sverige. De lär vara lättkörda och är driftsäkra.

I tyska järnvägsretsar talas om en 30-årig succé, trots sina brister såsom trilskande dörrar vintertid och olidligt invändigt klimat sommartid (värmen från bromsmotstånd används för värme vintertid, men tenderar att höja den invändiga temperaturen även sommardag...). Totalt har det tillverkats 480 enheter, den sista så sent som 1997. För svenskt vidkommande handlar det dock endast om enheter ur den första serien, jämnårig med X1:orna. De nyaste lär vi nog aldrig få se i Sverige.

Slutet på sagan har vi ännu inte sett, men i skrivande stund – augusti 2002 – tyder de flesta tecknen på att X420 i stockholmsk pendeltrafik verkar bli verklighet under förutsättning att arbetsmiljön blir till belåtenhet. Det finns väl all anledning att återkomma till dessa tågsätt om och när de väl är satta i trafik och vi vågar kanske hoppas på att även denna saga får ett lyckligt slut. 🚂



Riktigt så elegant blir det inte – SL föredrog senare en färgsättning påminnande om den som X1-motorvagnarna har.