

Lyntoget »Uldjyden« kommer til Thisted

Af Ole Edvard Mogensen

DSB indsatte de nye og moderne lyntog i 1935. Først for 60 år siden, i 1959, nåede lyntoget til Thisted. Men ventetiden slog ingen skår i glæden. Ikke i Thisted i al fald.

Da sommerkøreplanen trådte i kraft den 14. maj 1935, var det med revolutionerende forbedringer for de rejsende i den indenlandske fjerntrafik. DSB indsatte fra denne dato de flunkende nye røde lyntog bygget af Vognfabrikken Scandia, Randers og Frichs A/S, Århus. Samtidig blev Lillebæltsbroen og en ny banegård i Fredericia taget i brug. Det betød samlet set en reduktion af rejsetiden mellem København og Århus på næsten tre timer. Lyntogene, der var et togsæt på tre vogne, havde motorvogn og førerrum i begge ender. De kunne køre ombord på og i land fra

Storebæltsfærgerne på ingen tid. Færgeoverfarten mellem Strib og Fredericia var nu en saga blot. Lyntogene havde kun standsning ved de største stationer og en tophastighed på 120 km/t. Nu gik det stærkt med at rejse mellem landsdelene. Det var også en stor behagelighed at kunne undgå skift mellem tog og færge ved Storebælt og Lillebælt.

Lyntogene blev hurtigt populære og var med til over for offentligheden at signalere en ny tid og et nyt DSB. Det var dengang også hårdt tiltrængt. 1920'ernes DSB havde været præget af tab af markedsan-



Lyntoget Uldjyden holder for første gang klar til afgang på Thisted Station søndag den 31. maj 1959. Foto: Thorwald Hjorth/ Lokalthistorisk Arkiv for Thisted Kommune.



Interiør fra 1. klasse. Her var der stofbetrukne sæder. De hvide betræk på nakkestøtterne blev kaldt antimarkassar. De var aftagelige, så de kunne vaskes. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.



I lyntogets restaurant nyder et par rejsende en pilsner. Bagved henter tjeneren kaffen og bagest i det lille køkken ses kokken. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.

dele til landevejstrafikken, store underskud, uheldigt brobyggeri, bureaukrati og – syntes mange – manglende kundeorientering. Bedre blev det ikke i begyndelsen af 1930'erne, hvor også den økonomiske depression satte ind.

De første fire togsæt, som blev leveret i 1935, bestod af tre vogne. En motorvogn i hver ende samt en mellemvogn i midten. Mellem motorvognene og mellemvognen hvilede vognkasserne på en såkaldt fællesbogie. De to motorvogne havde hver to Frichsmotorer. De gav togsættet en samlet trækraft på 1000 HK. En trækraft, som, efter datidens forhold, gav togsættet en ganske god acceleration. Lyntogene blev i øvrigt leveret som aftalt, så de kunne indsættes i driften fra sommerkøreplanen i 1935. Togene viste sig også at være ganske driftssikre. Et togsæt havde 156 siddepladser.

RESTAURANT I TOGET

Lyntogene havde i den ene ende af toget en lille restaurant. Den sørgede for, at de rejsende undervejs ikke skulle mangle mad og drikke. Det var soveselskabet, der drev og bemandede restauranten.

Selskabet hed »Compagnie Internationale des Wagens-Lits et des grande Express Européens« – i daglig tale kaldet Wagons-Lits. I restauranten var der tre borde med 12 stole og et køkken nærmest på størrelse med et kosteskab. Kokken havde sådan cirka halvdelen kvadratmeter at boltre sig på. I det lille køkken blev der gennem årene tilberedt en nærmest uendelig mængde forløren skildpadde. Denne ret var på spisekortet i årtier og var kendt viden om. Ud over kokken var der en tjener samt en såkaldt »ambulant tjener«. Han gik rundt og solgte drikkevarer, frugt mv. i toget.

REJSEGODS KAN INDSKRIVES

I 1935 var det en selvfølge, at de rejsende ikke selv skulle slæbe på deres bagage. Skulle man langt og havde stor bagage, indskrev man på afgangsstationen sin bagage som rejsegods. Ved vejs ende kunne man få den udleveret igen på bestemmelsesstationen. Lyntogene havde i den ene ende af toget et rejsegodsrum. Undervejs sørgede dragere og portører for at tage det tunge slæb. Skulle den rejsende videre med et tilslutningstog til en anden strækning, end der hvor lyntoget kørte, blev rejsegodset undervejs læs-

set om til forbindelsestogets rejsegodsvogn. Ved vejs ende kunne den rejsende få udleveret sin bagage igen. Nemt og bekvemt.

Taksten for befordring af rejsegods var afhængig af afstanden. I 1959 var taksten København-Thisted 3 kr. Rejsegods kunne indskrives til direkte befordring med lyntoget, men så kostede det 50 øre ekstra. Rejsegodset skulle indleveres på afrejsestationen senest 15 minutter før togets afgang. På Thisted Station var der ved siden af billetkontoret en rejsegodsekspedition. Ekspedition skete gennem en luge, der kunne lukkes op ud mod forhallen. Vel fremme på bestemmelsesstationen kunne den rejsende få sit rejsegods udleveret snarest efter togets ankomst.

FLERE LYNTOG

De første lyntog kørte mellem København og Århus. Da togene hurtigt blev en succes, blev der snart råbt på lyntog i alle egne af landet. DSB var naturligvis også interesseret i at udbrede succesen. Efterhånden blev lyntogssystemet udbredt over store dele af Jylland, som derved fik gode forbindelser til hovedstaden. I 1937/38 blev der bygget yderligere fire togsæt af Frichs/Scandia. Denne leverance bestod af togsæt på fire vogne. To motorvogne – en i hver ende af to-



Interiør fra 2. klasse. Her var der læderbetrukne sæder. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.

get – og to mellemvogne. Disse lyntog havde 206 siddepladser pr. sæt.

LYNTOGET »ULDJYDEN«

Den 16. maj 1949 ankom det første lyntog til Herning. Det havde meget passende fået navnet »Uldjyden«. Toget kørte på strækningen København-Herning-Struer tre dage om ugen. Da det første lyntog rullede ind på banegården i Herning, blev toget modtaget af en stor menneskemængde med byens borgmester i spidsen. Glæden over at være blevet koblet på lyntogsnettet var stor i hedens hovedstad. Og så var »Uldjyden« ikke engang et rigtigt lyntog. Toget havde en almindelig motorvogn i hver ende samt en personvogn i midten. Først fra 1955 bestod »Uldjyden« af et egentligt lyntogstogsæt.

»ULDJYDEN« KOMMER TIL THISTED

Fra sommerkøreplanen, der trådte i kraft den 31. maj 1959, blev »Uldjydens« kørsel forlænget til Thisted. Det var en vældig forbedring på Thybanen. Her havde man ikke just været forvænt med gode forbindelser. Det var også usædvanligt, at der blev indsat lyntog på en sidebane. DSB's sidebaner havde været vant til at arve de ofte noget bedagede personvogne, som var blevet til overs ved indkøb af nye vogne til hovedstrækningerne. Nu var det pludselig muligt at gøre rejsen fra Thy til hovedstaden uden togskitte. Og rejsetiden blev afkortet med 40 minutter. Tidligere kunne man nok komme med lyntoget til Struer, men agtede man sig videre til Thisted, måtte man tage til takke med en rutebil. Den var knap så komfortabel som toget, og det tog sin tid. Man kunne være fremme i Thisted klokken lidt over to om natten.

Lyntoget afgik fra København H klokken 18:10 og var fremme i Thisted klokken 01:26. I den modsatte retning var der afgang fra Thisted klokken 06:35 med ankomst København H klokken 13:35. Da det første lyntog afgik fra Thisted, blev afgangens overværet af omkring 500 tilskuere. Selv om det var en søndag morgen klokken halv syv, så myldrede det frem med folk, som havde retning mod stationen.

Arrangementet for de indbudte gæster blev holdt i jernbanerestauranten og startede klokken seks. Her

var der kaffe, taler og gaver. Fra DSB deltog generaldirektør P. E. N. Skov og trafikinspektør N. L. Nielsen fra 8. Trafiksektion i Struer. Desuden deltog amtmand Egedorf, byråds- og amtsrådsmedlemmer samt repræsentanter fra forskellige erhverv og foreninger. Borgmester Aksel Mikkelsen bød velkommen og fortalte, at det længe havde været et mål for byen at få lyntoget til Thisted. Nu var det her så. Bedre sent end aldrig! Borgmesteren sluttede med en personlig tak til generaldirektøren og overrakte en stor vase af kongeligt porcelæn med Thistedes byvåben til P. E. N. Skov.

Amtmand Egedorf fortalte om arbejdet i amtets trafikudvalg og forhandlingerne med DSB og generaldirektøren. Amtmanden sagde, at det havde været en glæde at forhandle med generaldirektøren, der var en realiteternes mand og som i særlig grad havde blikket åbent for, hvad der tjener befolkningen. Amtmanden overrakte en stor blomsterkurv til generaldirektøren.

Generaldirektøren var imponeret over det store fremmøde. Han tog det som et godt tegn på, at der

var interesse for lyntoget og dermed også for at benytte det. Generaldirektøren takkede for modtagelsen og for gaverne.

Gartner O. Gade fra Turistforeningen takkede generaldirektøren og hans medarbejdere for lyntoget. Han håbede, at det ville fremme rejselysten, og ønskede held og lykke med lyntoget.

Borgmesteren overrakte blomster til personalet på lyntoget. Han takkede amtmanden og amtets trafikudvalg for arbejdet med at få lyntoget til Thisted. Han sagde også til generaldirektøren, at hvis man skulle have et nyt navn til lyntoget, håbede man, det ville komme til at hedde »Thyboen«. Det turde generaldirektøren dog ikke love. Det med lyntogenes navne var noget, som man dengang lokalt gik meget op i. Lyntogene skulle helst have lokale navne. Da det første lyntog med navnet »Østjyden« kom til Struer, var man heller ikke der helt tilfredse med det navn. Det passede ikke helt til limfjordsbyen. Men for DSB var det ikke nemt at stille alle tilfreds. Lyntogene kørte fra København og til mange byer fra nord til syd i



Selv om det var tidligt om morgenen, og det var søndag var tilskuere mødt op i hundredvis for at se det nye lyntog. Foto: Thorwald Hjorth/Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.



Lyntogene havde navneskilte i sølv. Foto: Thorwald Hjorth/ Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

Jylland, Så ikke alle kunne få et navn, som passede til deres egn.

På stationen i Hurup var der også mødt mange borgere frem. Formanden for Håndværker- og Borgerforeningen, bogtrykker Hilmer Andersen takkede for lyntoget og overrakte blomster til generaldirektøren og en kasse cigarer til togets personale. På sognerådets vegne takkede overlærer K. M. Vittrup for den trafikale forbedring, banerne havde givet Hurup, og der var atter blomster til generaldirektøren.

Også i Hvidbjerg på Thyholm var der stort fremmøde. Håndværker- og Borgerforeningen havde pyntet op med flag på stationen. Næstformanden i sognerådet, realskolebestyrer Jensen overrakte generaldirektøren en kasse cigarer, bestemt for personalet i toget, som erkendtlighed for, at lyntoget kom til at standse i Hvidbjerg. Håndværker- og Borgerforeningens formand, installatør Hye-Knudsen overrakte generaldirektøren en buket røde og hvide nelliker.

Thisted Dagblad og Thisted Amts Tidende bragte en fyldig omtale af det første lyntog på Thybanen. Bladene sluttede reportagen af med følgende: »Allerede ved afgang fra Thisted var Uldjyden forsinket på grund af højtideligheden, men for fremtiden må man regne med, at det går præcist!«

Glæden på Thybanen var stor – især i Thisted, Hurup og Hvidbjerg. I Snedsted og Bedsted var man knap så fornøjede. Når lyntoget ankom om aftenen, standsede det kun i de to stationsbyer, hvis der var rejsende at afsætte. Om morgenen standsede lyntoget til København slet ikke i Snedsted eller Bedsted.

Wagons-Lits bemandede i retning fra København restauranten indtil Herning. Så havde de fleste spist aftensmad enten på Storebæltsfærgen eller i togets restaurant. I den modsatte retning åbnede restauranten først efter Holstebro, så her måtte de morgenfriske vente lidt med morgenmaden.

I 1964 blev afgang fra København rykket ca. en time frem til 17:15. Dermed ankom lyntoget til Thisted klokken 00:26. Det passede bedre. De fleste syntes, at ankomsten 01:26 var lidt vel rigeligt over normal sengetid.

PLADSBILLET KRÆVES

Til lyntogene krævedes der pladsbillet. Dog kunne lyntoget benyttes uden pladsbillet ved rejser lokalt i Jylland – hvis der var plads. En pladsbillet kostede 3,50 kr.; til lokale rejser i Jylland kunne man nøjes



Statsbanernes generaldirektør P. E. N. Skov, der ses nærmest toget, gør klar til at stige ombord. Foto: Thorwald Hjorth/ Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.



Toget afgår og tilskuerne vinker farvel til Lyntoget Uldjyden. Foto: Thorwald Hjorth/Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

med en pladsbillet til 2 kr. Siden blev det til, at der kun var krav om pladsbillet, hvis man skulle rejse over Storebælt. Skulle man ikke det, kunne man benytte lyntogene, hvis der var plads. Og pladsbilletter blev der solgt. Året efter "Uldjyden" blev indsat, kunne man på Thisted Station med tilfredshed konstatere, at salget af pladsbilletter var steget med 75%. Tidligere havde man også på Thisted station solgt pladsbilletter. Det var til de lyntog, der kørte fra Struer.

SORT LYNTOG

I 1965 havde de ældste lyntog efterhånden 30 år på bagen og var ikke helt tidssvarende mere. Til erstatning havde DSB i 1963 anskaffet nogle nye lyntog fra Tyskland, men det rakte ikke. Der var behov for langt flere lyntog end de nye kunne overkomme. DSB hittede på et nyt koncept, som internt blev kaldt »sorte lyntog«. De blev kaldt lyntog, fordi der var gennemgående vogne, som blev overført over Storebælt. Betegnelsen »sorte« kom af, at de blev trukket af et lokomotiv. Vognene i toget var nye personvogne, og der var kupévogne med såvel 1. som 2. klasse.

Som noget nyt var der også en vogn med »hvilestole«. Det var en storrumsvogn med midtergang. På hver side af gangen var der to sæder, der individuelt kunne indstilles med en hældning på op til 45 grader. Under sædet foran var der en bevægelig fodstøtte. Så kunne den rejsende slange sig i afslappet stilling. Indretningen var tydeligvis inspireret af flytrafikken. Velstandsstigningen havde medført, at flere og flere fik egen bil samt havde mulighed for en flyrejse til sydens sol. Statsbanerne var trængt i konkurrencen, og man måtte hitte på noget nyt for at kapre kunder. De nye vogne var en betydelig komfortforbedring. Idéen var, at vognene skulle byde på »*større komfort på lange, trættende rejser*«.

En ulempe var det dog, at toget ikke havde noget rejsegodsrum. Det var derfor ikke mere muligt at indskrive rejsegods til toget. Ville man indskrive sit rejsegods, skulle det være til de ordinære tog. De var ikke gennemgående og kørte ikke med lyntogs fart. Det betød i praksis, at man skulle en ekstra gang på stationen – ofte dagen før – for at indskrive sit rejsegods. Desuden var der heller ikke restaurant i toget. Toget afgik fra København H 17:20 og ankom til Thi-



Den forreste vogn i det lokomotivtrukne lyntog var vognen med 1. klasse. I 1966 blev der indsat helt nye 1. classes vogne bygget af Scandia, Randers. Foto: Tage Jensen/Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

sted om aftenen klokken 00:25. Næste morgen var der afgang 06:43. Toget hed stadig »Lyntoget Uldjyden«, dog med den lille finesse, at DSB fandt det for godt på Thybanen at kalde toget for »iltog«. Fra 1968 ophørte DSB med at anvende begrebet »iltog« for »Uldjyden«, som endelig fik lov til at være lyntog hele vejen.

Den tidligere køreplan med ingen stop i Snedsted og Bedsted om morgenen fortsatte. Flere års gentagne bønsskrivelser til DSB's køreplanskontor havde begrænset virkning. Først i 1970 fik morgenlyntoget standsning i Snedsted, og endelig i 1973 blev det også muligt at stige på i Bedsted. En sidegevinst var, at morgenlyntoget nu også standsede i Uglev på hverdage. Så kunne børn og unge komme i skole og på gymnasium i Struer. Ved samme lejlighed blev det også til, at aftenlyntoget nu altid standsede i Bedsted og Snedsted.

AMBULANT TOGSALG KOMMER TIL I 1969

I de sorte lyntog var der ikke indrettet køkken og restaurant. DSB vurderede derfor, at der var et udækket behov for livsnødvendigheder i togene, samt at



Interiør fra vognen med 1. klasse. Foto: Tage Jensen/Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.



Interiør fra vogn med hvilestole i 1966. Foto: Jens Bruun-Petersen.

det var muligt at forbedre servicen over for de rejsende. De første togstewardesser var ansat hos Brødrene Jakobsen i Skødstrup og gjorde i første omgang deres entré i DSB's tog vest for Storebælt. Når Brødrene Jakobsen fik opgaven, var det fordi firmaet i forvejen havde en aftale med DSB om drift af kiosker på en lang række stationer. Samme firma stod også for salg af chokolade i de automater, som dengang fandtes på mange stationer.

Det »ambulante togsalg« – sådan kaldte man det dengang – kørte som forsøg. Betjeningen stod togstewardesserne for. Hele konceptet var tydeligvis inspireret af luftfarten, som dengang var inde i en rivende udvikling. En udvikling, som det kneb Statsbanerne at holde trit med. Skulle den rejsende ønske fortæring undervejs, var der jernbanerestauranterne på de større stationer. Restauranterne havde mange steder haft deres bedste tid. Lokaleindretning og møblement var ikke ganske moderne og kunne nogle steder også have et noget brugt udseende. Menuen var med typisk dansk madkultur i højsædet, hvilket der for så vidt ikke var noget ondt i, men lige netop i de glade tressere var det ikke just tidens trend.

DSB og Brødrene Jakobsen høstede mange roser for arrangementet, som også skabte en del opmærksomhed og positiv presseomtale til Statsbanerne. For-

ståeligt nok; det med kvindelige ansatte i et tog var dengang noget helt nyt. Togpersonalet var traditionelt gennem årtier rekrutteret fra stationsbetjentes og portørernes rækker. Disse personalekategorier havde de dengang nødvendige forkundskaber. En togbetjent skulle kunne rangere og sørge for ind- og udlæsning af rejsegods og ilgods. Begge typer af arbejde kunne nok kræve sin mand. Datidens togpersonale var tjenestemænd i funktion, som også havde den meget betydningsfulde opgave at kontrollere, at den rejsende, som det hed, var i besiddelse af gyldig rejsehjemmel. Det var ikke en form for hovedbeklædning, men billet eller kort til den valgte rejse. Var den rejsende ikke i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, var han »defraudant«, hvilket kort og godt betyder »snyder« – og den slags så etaten bestemt ikke på med milde øjne. Datidens togpersonale var naturligvis for manges vedkommende venlige og hjælpsomme folk,



Togstewardesse fra firmaet Brødrene Jacobsen er på vej rundt med salgsvognen. Foto 1970: Klüver Jepsen/Arkiv: Lokalhistorie, Hovedbiblioteket Aarhus.

men at de var ansat i en etat, som havde en kontrolfunktion at udøve, fornægtede sig ikke.

Ganske anderledes var det med togstewardesserne. De skulle servicere de rejsende – samtidig med altså, at de pyntede ganske gevaldigt på udsigten. Hvilket ikke var tilfældigt. Da ordningen året efter blev udvidet til at omfatte hele landet, og der blev ansat i alt 60 togstewardesser, var der strenge regler for togstewardessernes fremtoning. Det hed sig: *»Enhver, der er pligtig til at bære uniform, er ansvarlig for dennes tilfredsstillende udseende og skal nøje iagttage, at uniformen forpligter til en optræden, der er Brødrene Jakobsen og DSB værdig.«* Videre hed det: *»Der skal på toget bæres hat, og togstewardesserne skal året rundt ved deres færden til og fra tjenesten bruge de obligatoriske blå handsker.«* Der var stil over det! Endelig hed det: *»Make-up må være nobel og diskret. Bruges neglelak, må den være neutral. Håret skal være velplejet og velfriseret. Hestehale, hårbånd m.m. er ikke tilladt.«*

Skrappe krav, vil mange nok mene her fem årtier senere. Men det afskrækkede ikke nogen dengang. Tværtimod, der var tre gange så mange ansøgere, som der var job til. Ved ansættelsen blev der lagt vægt på en vis modenhed, og det lød: *»Gennemsnitsalderen for de ca. 60 damer ligger på omkring 35 år.«* Det med modenheden var ganske fornuftigt. Varesortimentet blev udvidet til også at omfatte små portionsflasker med vin og spiritus, så kunne det være nødvendigt med en fast hånd. Det skulle jo nødig udarte sig.

Den 1. marts 1972 blev DSB Togservice oprettet, og DSB overtog selv salget i togene.

»HOSEKRÆMMEREN«

Udover »Uldjyden« har der også ved højtiderne været indsat ekstra lyntog på Thybanen. Således kørte der i flere år i forbindelse med hjemrejsetrafikken efter jul og nytår et lyntog ved navn »Hosekræmmeren« med gennemgående vogne fra Thisted til København. De sidste ekstra lyntog mellem Thisted og København kørte ved årsskiftet 1973/74. Disse tog var dog ikke navngivet, men benævntes blot »ekstralyntog« med tilføjelse af den strækning, som de gennemgående vogne løb over.

INTERCITYTOG TAGER OVER

Da sommerkøreplanen trådte i kraft søndag den 26. maj 1974, lancerede DSB et helt nyt begreb. Det var »intercitytog«. Nu kørte der hver time dagen igenem et tog fra Københavns Hovedbanegård mod Jylland. Togene afgik hver hele time og havde faste minuttal. Fra Fredericia kørte togene skiftevis mod nord, syd og vest.

Det største kvalitetsløft ombord på intercitytoget var, at pladsforholdene på 2. klasse blev stærkt forbedret. Tidligere havde der været otte pladser i hver kupé; nu var antallet reduceret til seks. Det tidligere røde kunststofbetræk på sæderne blev skiftet ud med stofbetræk, og der kom nye gardiner. Der kom nyt design og farver i tidstypisk 1970'ers stil. Til personalet var der nye uniformer, og overalt var der nyt design. Udvendigt blev vognene malet røde med forkortelsen »DSB« i hvidt. Lokomotiverne fik også nyt design. Sort på midten og rød i begge ender. Vingehjulet og den gamle brune farve, der blev kaldt »vinrød«, forsvandt.

Intercitytoget med afgang fra København H klokken 08:00 kørte mod Herning-Struer-Thisted. Toget ankom til Thisted 15:13 og returnerede til København med afgang 16:04. Der korte ophold i Thisted betød, at der ikke var tid nok til den indvendige rengøring af toget under opholdet i Thisted. Rengøringspersonalet var derfor med et tidligere tog fra Thisted



Intercitytoget fra Thisted er i 1989 på vej mod København. Her fotograferet syd for Ydby. Foto: Ole Edvard Mogensen.

til én af mellemstationerne, hvor de skiftede til intercitytoget. Så kunne de begynde rengøringen undervejs til Thisted.

Nu var der togservice hele vejen til og fra Thisted. Intercitytogene fik efterhånden en såkaldt kioskvogn. Her havde togstewardessen en kiosk med en lille bar. Det var her muligt at købe diverse mad og drikkevarer, chokolade, tobak, aviser og ugeblade.

Også om aftenen var der forbindelse fra København. Intercitytoget kørte dog kun til Struer. Ved togskifte var der forbindelse videre til Thisted. Om morgenen var der stadig direkte forbindelse. Intercitytoget kørte fra Thisted klokken 07:36 med gennemgående vogne til København. Dette tog var dog lidt længere om turen, da de tog vejen over Herning-Skanderborg i stedet for den direkte rute Herning-Vejle. Gennem årene blev tiderne justeret lidt. Afgang fra Thisted blev blandt andet rykket til klokken 07:25. Intercitytogene havde standsning i Hvidbjerg, Hurup, Bedsted og Snedsted i begge retninger. Intercitytoget om morgen havde også gennemgående vogne til Århus over Herning-Skanderborg. Kørslen med intercitytoget om morgen bortfaldt i 1979.

Vognene til intercitytoget om morgen fra Thisted blev befordret i et godstog tidligt om morgenen. Her blev der ikke medtaget rejsende. Intercitytoget var indgået til Struer aftenen før, men fortsatte ikke til Thisted. En lidt mærkelig konstruktion. Omkostningerne til kørsel og personale var langt hen ad vejen

de samme, som hvis man havde taget rejsende med. Men indtægterne udeblev af gode grunde.

ATTER LYNTOG FOR EN KORT BEMÆRKNING

I sommeren 1990 indsatte DSB de nye IC3-tog i lyn-toget »Limfjorden«. Dette tog kørte København H-Århus-Langå. Her blev toget delt med én afdeling til Frederikshavn og en anden til Struer. Nyt var det, at »Limfjorden« nu også fik en togdel til Thisted. Den blev koblet fra i Fredericia og kørte via Herning-Holstebro. Lyntoget kørte fra København H klokken 07:10, ankom til Thisted 13:41, returnerede 15:40 og var i København 21:59. Toget udgik fra og blev gennemført til Helsingør. Så nu kunne man blive siddende i det samme tog mellem Thisted og Helsingør. Det var naturligvis fornemt, men der var ikke mange rejsende i den relation; derfor hørte den kørsel op igen.

Fra sommerkøreplanen i 1991 lancerede DSB et helt nyt koncept, hvor de nye IC3-tog kørte alle fjerntogene over de lange afstande. Nu hed IC3-togene InterCity eller InterCityLyn.

Ole Edvard Mogensen

Født 1952. Tidl. trafikregionschef hos Banestyrelsen og stationsleder hos DSB.

Kilder

Danmarks Rejseforbindelser.

DSB Bladet.

DSB Køreplan.

DSB Togplan.

DSB Togplan 6 Personførende togs oprangering.

Poulsen, John: *Lyntog. Trafikrevolutionen i 1935*. Bane bøger 1985.

Thisted Dagblad.

Thisted Amts Tidende.

»Vingehjulet«.

Forfatterens eget arkiv.