

Helgoland – et værksted med en lang historie

Fra Svanemøllen til Helgoland

Historien om Helgoland begynder længe før selve værkstedet blev bygget. Området omkring Svanemøllen forandrede sig gennem mange år i takt med udviklingen af København og jernbanen.

Da Kystbanen mellem Østerbro og Hellerup åbnede i 1897, blev jernbanen ført gennem området ved Svanemøllen. I de følgende årtier blev sporene ændret og udbygget flere gange. I forbindelse med anlægget af S-banen og Svanemøllen Station i begyndelsen af 1930'erne blev området endnu en gang ændret markant.

Mellem jernbanen og Strandvænget lå på dette tidspunkt et stort kolonihaveområde, mens Øresundshospitalet lå vest for banen. Efterhånden måtte en del af området vige for jernbanens udbygning og etableringen af en ny opstillingsbanegård med remiseanlæg til lyntogene.

Det nye jernbaneanlæg fik navnet **Helgoland**. Navnet stammede fra den store badeanstalt Helgoland, som indtil kort tid forinden havde ligget i umiddelbar nærhed. Det gamle navn levede dermed videre, selv om området nu fik en helt ny funktion.

Et nyt værksted til en ny generation af tog

I begyndelsen af 1930'erne var DSB på vej ind i en ny periode. Dieselelektriske motorvogne og de nye lyntog var på vej ind i trafikken, og det stillede helt andre krav til vedligeholdelsen end de traditionelle damplokomotiver.

Der var derfor brug for et anlæg, som fra starten var indrettet til den nye type materiel.

I **april 1935** blev Helgoland Maskindepot taget i brug. Det blev Statsbanernes første depot, der udelukkende var bygget til motorvogne, og Helgoland blev hjemsted for både lyntog og MO-motorvogne.

Det første anlæg havde seks spor. På hvert spor var der plads til enten et trevognslyntog eller tre MO-motorvogne.

Lyntogene blev hurtigt populære, og trafikken voksede. Allerede få år efter åbningen var der derfor behov for mere plads. I **1937** blev der opført endnu en remise med fire spor, som kunne rumme de længere firevognslyntog. Samtidig blev to af de eksisterende spor forlænget.

Udviklingen gik så hurtigt, at udvidelsen endnu ikke var helt færdig, da de nye tog ankom. Helgoland måtte altså næsten fra begyndelsen vokse i takt med trafikken.

Et moderne værksted

Da Helgoland blev bygget, var der lagt vægt på at samle mange forskellige funktioner på ét sted.

Anlægget kom til at bestå af to remisehaller med tilhørende sidebygninger og en mellembygning. Rundt omkring på området fandtes værksteder, kontorer, lagre til reservedele og smøreolie samt faciliteter til medarbejderne som omklædning, vask, bad og kantine.

Hallerne var indrettet, så medarbejderne kunne komme ordentligt til togene under arbejdet. Under sporene fandtes dybe eftersynsgrave, og gulvene mellem sporene var sænket, så både eftersyn og reparationer kunne udføres lettere.

Dieselmotorerne gav samtidig nogle helt nye udfordringer inde i værkstedshallerne. Når motorerne skulle prøvekøres, kunne særlige udsugninger fra taget føres ned til toget og lede udstødningen ud af bygningen. Sammen med ventilation og oplukkelige ovenlysvinduer var det med til at holde dieselrøgen væk fra arbejdsområdet.

Selv om Helgoland var moderne efter datidens forhold, var arbejdsforholdene langt fra luksuriøse. En beskrivelse fra 1938 fortæller blandt andet om vaskekummer af jern, omklædningsskabe langs væggene og et forholdsvis enkelt indrettet værksted med blandt andet drejebænk, boremaskine og slibesten.

Der fandtes også særlige omklædnings- og soverum til motorførerne.

Arbejdet på Helgoland

På Helgoland kunne mange forskellige vedligeholdelsesopgaver klares på selve området.

Der fandtes både et hovedværksted og mindre specialværksteder. Her kunne komponenter fra blandt andet dieselmotorernes brændstofsysteem og togenes bremsesystemer kontrolleres, justeres og repareres.

Trykluft var en vigtig del af det daglige arbejde. To kompressorer forsynede værkstederne, og tryklften blev blandt andet brugt ved afprøvning af bremsesystemer og ved rengøring af elektriske motorer og generatorer.

Der var også strømforsyning rundt omkring i remiserne. **380-volts kraftstik** gjorde det muligt at tilslutte transportable omformere, som blandt andet kunne bruges til at oplade batterierne på lyntog og MO-motorvogne, mens togene stod på Helgoland.

Brændstof og smøreolie krævede også deres egne anlæg. Under området lå tre store dieseltanke, der hver kunne rumme omkring **35.000 liter**. Toget blev tanket ved særlige udleveringssteder uden for hallerne.

Smøreolie blev opbevaret særskilt, og brugt olie kunne renses for vand og urenheder, så den kunne anvendes igen.

Også rengøring var en fast del af arbejdet. Togets yderside blev blandt andet rengjort ved hjælp af olierensning, mens gulvene inde i togene blev vasket med sæbelud. Hver remise havde sit eget anlæg til at blande sæbeluden.

Krigen ændrede hverdagen

Anden Verdenskrig satte et tydeligt præg på Helgoland.

Efter den tyske besættelse af Danmark i april 1940 blev lyntogsdriften kraftigt reduceret, og en del af medarbejderne blev flyttet til andre arbejdssteder. Kun en mindre styrke blev tilbage på Helgoland.

Lyntogene kom til at stå oplagret på værkstedet, men de blev ikke bare efterladt. Maskiner og kølesystemer blev løbende kontrolleret, og togene blev vedligeholdt, så de ikke forfaldt under stilstanden. De blev også bevogtet mod blandt andet tyveri.

Efter befrielsen i maj 1945 begyndte hverdagen langsomt at vende tilbage. Medarbejderne kom tilbage, og efter flere års stilstand skulle både tog og værksted igen gøres klar til normal drift.

Den **12. oktober 1945 kl. 17.10** afgik det første lyntog efter krigen fra København mod Jylland.

Efterkrigstiden var dog ikke problemfri. Der var mangel på både reservedele og materialer, og medarbejderne måtte derfor ofte finde alternative løsninger for at holde togene kørende.

Helgoland i tal omkring 1947

Omkring 1947 var Helgoland et stort og travlt jernbaneanlæg.

På dette tidspunkt hørte **fire trevognslyntog, fire firevognslyntog og 12 MO-vogne** hjemme på depotet.

Aktiviteten var omfattende. Lyntogene tilbagelagde omkring **1.835.000 kilometer om året**, mens MO-vognene kørte omkring **1.168.000 kilometer om året**.

Det store aktivitetsniveau kunne også ses på forbruget. På et år blev der brugt omkring **3.723.000 liter dieselolie** og cirka **93.000 liter smøreolie**. Dertil kom omkring **110 m³ bremsegrus**.

Helgolands tre underjordiske dieseltanke kunne hver rumme omkring 35.000 liter. Det gav depotet en samlet lagerkapacitet på cirka **105.000 liter dieselolie**. Fra tankene blev brændstoffet ført frem til udleveringssteder uden for remisebygningen, hvor togene kunne tankes.

Det krævede naturligvis mange medarbejdere at holde det hele i gang. På depotet arbejdede **38 håndværkere og 55 remisearbejdere** – altså 93 medarbejdere alene i disse to grupper.

Dertil kom det kørende personale. Ved Helgoland var der stationeret **7 lyntogslokomotivførere, 37 motorførere I og 7 motorførere II**.

Tallene giver et godt indtryk af Helgolands størrelse på dette tidspunkt. Det var langt mere end et sted, hvor togene stod parkeret. Det var en stor arbejdsplads, hvor vedligeholdelse, reparation, rengøring, klargøring, brændstofforsyning og den daglige togdrift var samlet på ét område.

En stor arbejdsplads

Bag den omfattende drift stod en organisation med mange forskellige funktioner og ansvarsområder.

Den daglige ledelse lå hos en sektionsingeniør med ansvar for motordriften. En ledende værkmester stod for de planlagte eftersyn, mens fire værkmestre og fire remiseformænd havde ansvar for en stor del af de daglige eftersyn, reparationer og rengøringen.

Det kørende personale havde sin egen planlægning under en lokomotivmester.

Helgolands ansvar stoppede heller ikke, når et tog var færdigrepareret. Depotet havde ansvaret for den tekniske klargøring og sikkerheden, indtil toget forlod området og gik ud i drift.

For medarbejderne var der desuden opført en opholdsbygning. Her kunne personalet hvile og i nogle tilfælde overnatte. Det var blandt andet en mulighed for lyntogspersonale fra andre dele af landet, når de opholdt sig i København.

Nye tog – nye opgaver

I begyndelsen af 1960'erne stod Helgoland igen foran et generationsskifte.

De første lyntog havde efterhånden mange år på bagen, og en ny generation skulle overtage trafikken. Fra **1963** begyndte de nye MA-lyntog at komme til Danmark, og senere fulgte flere tog.

Dermed fortsatte Helgoland sin rolle som værksted for DSB's lyntog.

For medarbejderne betød de nye tog samtidig, at arbejdet ændrede sig. Ny teknik krævede nye arbejdsmetoder, ny viden og løbende tilpasninger af værkstedet.

Det samme skete igen i **1981**, hvor Helgoland blev hjemsted for to prototype-togsæt, der skulle bruges til forsøg med en ny generation af tog.

Prototype-togene var blandt andet bredere end det eksisterende materiel. Derfor måtte dele af Helgoland tilpasses, blandt andet ved at skabe mere plads mellem sporene.

Sådan har udviklingen været mange gange gennem Helgolands historie: Når nye tog er kommet til, har værkstedet og medarbejderne måttet følge med.

Mere end tog og maskiner

Helgolands historie handler ikke kun om bygninger, værktøj og tog. Den handler mindst lige så meget om de mennesker, der gennem generationer har haft deres daglige arbejde på stedet.

Et lille, men meget menneskeligt indblik i den gamle værkstedskultur er de mange øgenavne blandt medarbejderne.

På Helgoland kunne man blandt andet møde personer, der var kendt som **Motor Las, Kong Kille, Kaffebønnen, Fine Petter, Trompeten, Sorte Jacob og Pølse Claus**.

For nogle blev øgenavnet så almindeligt, at kollegerne næsten ikke brugte deres rigtige navn.

Det fortæller noget om Helgoland, som ikke kan aflæses af tekniske tegninger eller oplysninger om tog. Det var en arbejdsplads med sit eget fællesskab, sine egne historier og sine egne traditioner.

En lang tradition på Helgoland

Da Helgoland åbnede i 1935, var værkstedet skabt til en helt ny generation af DSB's materiel.

Siden har både togene, teknikken og arbejdsmetoderne ændret sig mange gange. Nye togtyper har stillet nye krav til både værkstedet og de mennesker, der arbejder der.

Men én ting har været bemærkelsesværdigt konstant gennem historien:

Togene skal efterses, fejl skal findes og repareres, og materiellet skal gøres klar til at komme sikkert tilbage i drift.

Det er den røde tråd gennem Helgolands historie – fra de første lyntog og MO-motorvogne i 1930'erne og videre gennem generationer af tog og medarbejdere.

Kilder

Depotværksted Helgoland 1935–1985 – 50 år i lyntogets tjeneste, Banebøger, 1985.

De Danske Statsbaner 1847–1947, Generaldirektoratet for Statsbanerne, 1947, bl.a. s. 444–446.