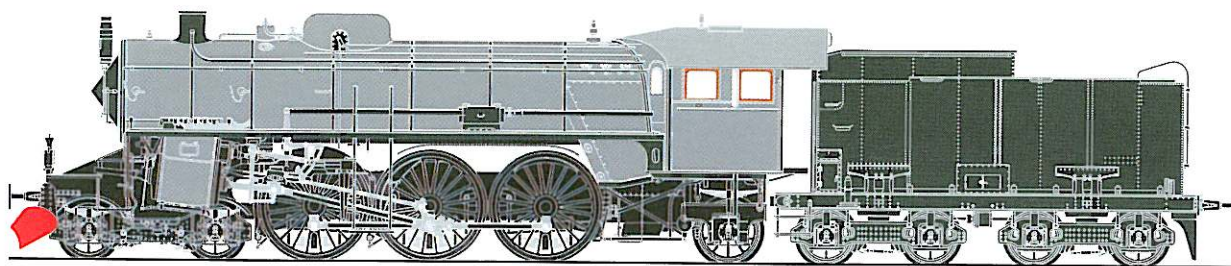


SJ Litt. F / DSB Litra E



Der hersker travlhed i HELJANs udviklingsafdeling. Alle kræfter bliver sat ind på at sikre, at HO-modellen af SJ Litt. F og DSB Litra E - såvel hvad angår udseende og detaljering som køreegenskaber - bliver af allerhøjeste kvalitet. Imens der arbejdes på dette skandinaviske dobbeltprojekt fortæller vi her historien om dette pragteksemplar af et lokomotiv, der så at sige fik to 'liv', et på hver sin side af Øresund.

Det svenske eksprestogslokomotiv SJ Litt. F er et enestående eksempel på en kraftig - og smuk - maskine, der som DSB Litra E senere skulle opleve sit 'andet' liv på danske skinner. På grund af den anden verdenskrigs mangel på trækraft lod DSB en anden serie fremstille under og efter krigen på lokomotivfabrikken 'Frichs' i Århus. I det følgende vil vi kort fortælle om dette 'Pacific'-lokomotiv, således at konstruktionen behandles i afsnittet 'SJ Litt. F', mens ombygningen til dansk lokomotiv samt bygningen af serie II vil blive omtalt i afsnittet 'DSB Litra E'.



SJ Litt. F

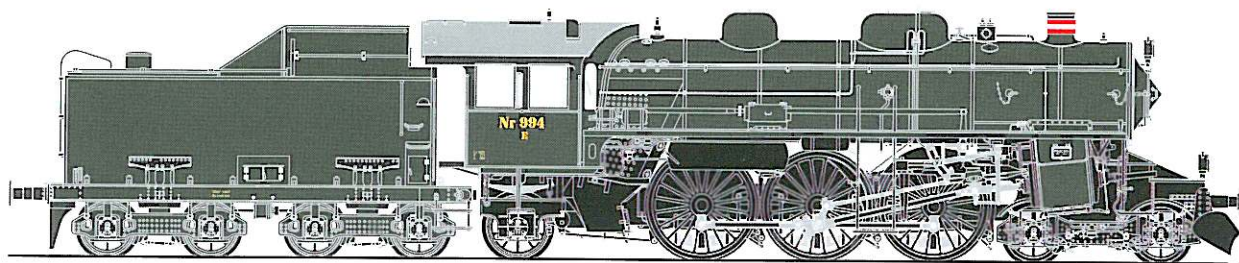
De svenske Statsbaner (Statens Järnvägar, forkortet SJ) besluttede i 1912 at udvikle et nyt stort eksprestogslokomotiv til brug på de svenske stambaner, Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö og Göteborg-Malmö. Det hidtil kraftigste og hurtigste lokomotiv, Litt. B, havde en maksimalhastighed på 90 km/t, og det fandt man ikke tilstrækkeligt, da man ønskede rejsetiden mellem de større byer sat ned. Resultatet blev Litt. F, SJs største damplokomotiv nogensinde (det kraftigste var Litt. R, det hurtigste Litt. H3s), der som nævnt var af 'Pacific'-typen efter en amerikansk benævnelse af hjulstillingen 2'-C-1'. Maskinen, der tydeligvis var inspireret af den sydtyske C-type, "Die schöne Würtembergerin", fra de Württembergske Statsbaner, blev udviklet af SJs maskinafdelings konstruktionskontor under ledelse af den legendariske 1. Byråingenjör og Chefkonstruktör, Maskiningenjör Carl Flodin.

Den første maskine, Nr. 1200, blev bestilt i februar 1913 og leveret af NOHAB samme måned året efter (NOHAB er jo i øvrigt dén fabrik, der senere leverede DSBs diesel-lokomotiver Litra MY, MX og MZ i 1950'erne, 1960'erne og 1970'erne, men det er en anden historie). Maskinen var, ligesom DSBs Litra P-maskine, fire-cylindret af den såkaldte "compound"-type, hvor dampen først arbejder i højtrykscylindrene for derefter via en fælles glider efter system "Vauclain" at arbejde i lavtrykscylindrene inden den slippes ud gennem skorstenen. Styringen var af Heusinger-typen. Ligesom DSB Litra P havde maskinen et spidst "vindkløverførerhus", der gav den et strømlinet udseende. Litt. F var udstyret med en stor tender af amerikansk oprindelse, en "semi-vanderbilt" tender, populært kaldet "badekars-tender" p.g.a. dens form. Det var første gang denne type blev anvendt i Europa. Som noget nyt blev lokomotivet udstyret med kuglelejer i stedet for de sædvanlige glidelejer, kun driv- og kobbelhjulene havde glidelejer. Det var første gang et damplokomotiv blev udstyret med kuglelejer, så ved sin fremkomst i 1914 var Litt. F absolut et moderne lokomotiv, "en högteknologisk produkt med ansenliga dimensioner" ("Järnvägen 150 år, 1856-2006", Informationsförlaget, 2005).



Som nævnt var F-maskinen konstrueret som et eksprestogslokomotiv, og da den uden besvær løb 120 km/t med tung last må den siges at leve op til kravene. SJ fik i alt 11 F-maskiner; den sidste, F 1271, leverdes i 1916. Herefter kunne alle eksprestog mellem Stockholm og Malmö køres med F-maskiner.

Sveriges mange store elve giver som bekendt mulighed for intensiv udnyttelse af vandkraft og landet råder derfor over rigelige - og billige - mængder af strøm. Allerede så tidligt som i 1895 åbnedes den første elektriske strækning, og i 1926 påbegyndtes elektrificeringen af SJs hovedstrækninger. I 1933 var hele Stockholm-Malmö banen elektrificeret, og da "Västkostbanan" mellem Malmö og Göteborg (og videre til Oslo) også blev elektrificeret 1935-1937, blev F-maskinerne overflødige, eller "overkomplette", som det hedder. Med udgangen af juni 1936 var alle F-maskiner hensat i Örebro.

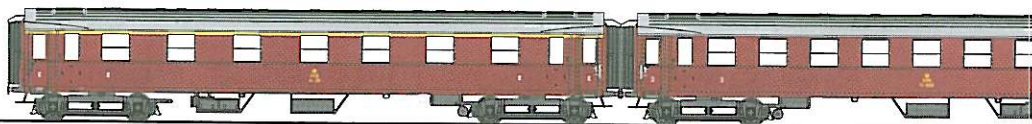


DSB Litra E

Selv om DSB allerede i 1932 - noget optimistisk, må man sige - proklamerede, at "dampens tid var forbi og at det sidste damplokomotiv bygget i Danmark" (Steffen Dresler: "DSB Litra E", Lokomotivets Forlag, 2006) skulle det komme til at gå ganske anderledes. Udviklingen af kraftige diesellokomotiver gik langsomt - først med MYs indsættelse i midten af 1950'erne fik man en maskine, der på alle punkter var de største damplokomotiver overlegen - så i virkeligheden stod man og manglede damplokomotiver. Man havde beregnet, at omkostningerne ved at få et nyt kraftigt damplokomotiv fremstillet i udlandet ville løbe op i over 300.000 kr. - pr. stk.!

Så da Kungliga Järnvägsstyrelsen i november 1936 tilbød DSB de 11 svenske F-maskiner til skrotværdien - godt 23.000 kr. pr. stk. - var der sådan set ikke noget at raffe om. Da DSB tillige indkøbte SJs reservedelslager for F-maskinerne, kom hele historien til at stå DSB i 336.000 kr., m.a.o. omkring 30.000 kr. pr. lokomotiv - eller sagt på en anden måde: man fik 11, godt nok brugte, men dog ikke mere end en snes år gamle og fuldt funktionsdygtige lokomotiver for en pris, der ikke var meget højere, end hvad et ét nyt, udenlandsk fremstillet lokomotiv ville have kostet. Ingen dårlig handel!

F-maskinerne - der ved DSB fik Litra E og numrene 964-974 - ankom til Danmark i april-maj 1937. Inden de kunne sættes i drift skulle de 'fordanskes', og denne operation begrænsede sig ikke til at lokomotiverne blev malet sorte og fik det karakteristiske danske rød-hvide skorstensbånd.





Den største ændring skyldtes, at SJ havde venstrekørsel, så styringen måtte flyttes om på den anden side, ligesom manometre, håndtag m.m. måtte anbringes som på danske lokomotiver. I forbindelse hermed blev førerhusets front, sider og tag ændret.

Litra E Nr. 972 blev overgivet til drift i midten af juli 1937. Det lykkedes m.a.o. Centralværkstedet i København at ombygge den svenske maskine til danske normer på godt tre måneder, og det var godt gået. Udover modifikationer på maskinerne måtte der også foretages ændringer af faste anlæg som remiser og drejeskiver. E-maskinerne var længere end de hidtil største DSB-lokomotiver Litra R og H, så de eksisterende drejeskiver i Gedser, Korsør, Nykøbing Falster og Frederikshavn måtte udskiftes med 20 meter drejeskiver, DSBs længste type.

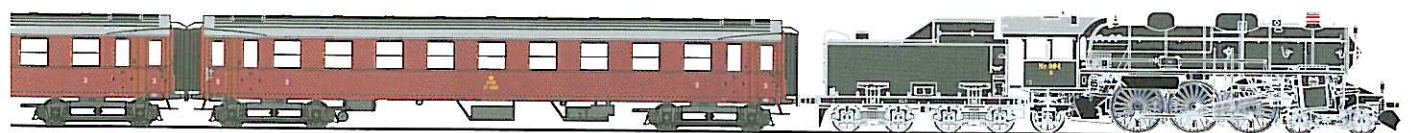
Geografisk blev 7 af de 11 E-maskiner stationeret i 2. Distrikt (Jylland/Fyn), mens resten fik deres virke i 1. Distrikt (Sjælland/Falster). De blev først og fremmest anvendt til hurtigtog, men trak også godstog. At Litra E regnedes for DSBs fornemste lokomotiv ses bl.a. af, at Nr. 972 fremførte indvielsestoget ved Storstrømsbroens - dengang den længste bro i Europa - åbning 26. september 1937.

Udbruddet af 2. Verdenskrig i september 1939 medførte at motordriften måtte reduceres til et minimum, og bedre blev det naturligvis ikke efter den tyske besættelse 9. april 1940. Da automobiltrafikken hurtigt blev indstillet oplevede DSB en markant stigning i passager- og godstransporterne, og presset på damplokomotivparken øgedes voldsomt. Hertil kom, at DSB også måtte udføre transportopgaver for den tyske værnemagt. I første omgang søgte man at klare skærene ved at leje lokomotiver af De Tyske Rigsbaner (DRG), men det var og blev en stakket frist, eftersom tyskerne selv snart fik brug for alt, hvad de rådede over.

Der måtte anskaffes nye lokomotiver, og de måtte p.g.a. krigen nødvendigvis fremstilles her i landet, og her var der kun én leverandør, lokomotivfabrikken Frichs i Århus. I første omgang bestilte DSB seks godstogslokomotiver Litra H i 1940 til levering året efter, men det hjalp jo ikke persontrafikken. En overgang overvejede DSB at anskaffe de tyske enhedslokomotiver Baureihe 03 og 23 (med Litra H II og P tendere!), men man opgav hurtigt tanken, da levering først ville kunne finde sted i 1945/46. Herefter stod det klart, at lokomotiverne skulle fremstilles af Frichs, og spørgsmålet var så, om det skulle være en R II- eller en E-maskine. Selv om Litra E var et langt mere kompliceret lokomotiv at bygge end Litra R II, var det kraftigere, og det er nok dét, der gjorde udslaget. I hvert fald bestilte DSB seks nye Litra E II Nr. 975-980 i november 1940 til levering 1942/43. De danskbyggede E-maskiner adskilte sig i det ydre fra de svenskbyggede ved at tenderen var svejset og ikke nittet, at der var en ekstra dome på kedlen, samt at førerhuset fik større sidevinduer.

At det overhovedet var muligt at få materialer til bygning af lokomotiverne under krigen skyldtes Danmarks særstatus i det tyskbesatte Europa, samt at Frichs påtog sig at bygge 10 godstogslokomotiver Baureihe 44 til DRG. Sidstnævnte fik tyskerne nu ikke megen glæde af, da de tre første blev udsat for sabotage og måtte færdigbygges i Tyskland.

De seks første E II-maskiner blev leveret i foråret 1943, men allerede i juli 1941 havde DSB bestilt yderligere seks lokomotiver af samme type ved Frichs med numrene 981-986, som blev leveret i 1944. Denne ordre efterfulgtes af en bestilling på endnu syv E-maskiner med numrene 987-993 i august 1942. Det trak imidlertid i høj grad ud med leveringen, der først fandt sted i 1947, - to år efter krigens afslutning.



Værre var, at kvaliteten log meget tilbage at ønske. At man ikke kunne leve op til de lovede leveringstidspunkter kan vel forklares med de krigsforårsagde forsyningsvanskeligheder, men det undskylder ikke de mange mangler og fejl. Som Steffen Dresler skriver i "DSB Litra E" var Litra E Nr. 991 et "langt 'jammerkatalog' over fejl".

Det kan derfor undre, at DSB så sent som i 1947 afgav en sidste ordre på seks E-maskiner, der fik numrene 994-999. Måske skyldtes det de vanskelige tider efter krigen, valutamangel og hensynet til at beskæftige dansk arbejdskraft. Faktisk var DSB mere eller mindre bundet op af en "køb dansk" politik helt op til NOHAB fik bestillingen på MY-lokomotiverne i 1950'erne; og også her gik der som bekendt politik i sagen med det resultat, at Frichs fik bestilling på de to danske My'ere Nr. 1201 og 1202 - der aldrig blev nogen succes og blev hensat allerede i 1968. Frichs nåede i alt at fremstille 25 E-maskiner, den sidste, Nr. 999, blev leveret i 1950. Det blev samtidig det sidste damplokomotiv, Frichs fremstillede.

E-maskinen var DSBs største damplokomotiv til fremførsel af hurtigtog, og for dem, der nåede at opleve dampdriften, vil den altid være omgærdet af en særlig atmosfære. At der var en E-maskine i spidsen for de tog, der førte majestæterne Kong Frederik IX og senere Dronning Ingrid ud på deres sidste rejse fra København H til Roskilde i henholdsvis 1972 og 2000, er bestemt ingen tilfældighed.

Litra E var et flot lokomotiv, og der skulle da også noget ganske nyt og stort, nemlig diesel-lokomotivet Litra MY, til at fortrænge 'svenskerne', som E-maskinerne blev kaldt af DSBs medarbejdere. Dette nye dieselelektriske lokomotiv blev netop anskaffet som afløser for E-maskinen, og det var derfor naturligt, at der blev lavet direkte sammenligninger mellem Litra E og MY. Sammenligningen faldt éntydigt ud til My'ernes fordel. Visse rationaliseringsgevinster gav ligesom sig selv: fyrbøderen blev af indlysende årsager overflødig, og den lange tid, der gik med at varme damplokomotiverne op, faldt naturligvis bort; lokomotivføreren i MY'eren kunne nøjes med at trykke på en knap, så var man klar til at køre. Men MY'erne var også hurtigere og kraftigere, samt mere pålidelige og økonomiske i drift.

Med udrangeringen af den sidste E-maskine i 1970 udrandt en æra i dansk jernbanehistorie - damplokomotivernes tid ved DSB var for altid forbi. Men du kan genopleve denne tid på din modeljernbane, når HELJANs HO-model kommer på markedet om et års tid.

VIL DU VIDE MERE?

Hvis læsning af det ovenstående har givet dig 'blod på tanden' og du ønsker at vide mere om SJ Litt. F / DSB Litra E, kan Steffen Dreslers bog, "DSB Litra E. De svensk- og danskbyggede eksprestoglokomotiver ved DSB 1937-1970" (Lokomotivets Forlag, 2006) varmt anbefales. Bogen, der er rigt illustreret og skrevet i et flydende og letforståeligt sprog, giver dig svar på stort set alle spørgsmål om denne prægtige maskine.

NH/05.12.06



To konstruktører fra HELJANs udviklingsafdeling arbejder med CAD-tegningerne til SJ Litt. F / DSB Litra E