

og 202 har byttet tender, vides ikke. Og det er ikke umiddelbart muligt at kunne afgøre, da det dels ikke er anført i nogen af reparationsbøgerne og at begge lokomotiver er udrangerede ved samme skrivelse.

Det skal til slut bemærkes, at der også ved fremstillingen af den såkaldte „havebænk“ under røgekammerdøren blev anvendt materialer man umiddelbart kunne få fat på. Ligeledes var der forskellige udformninger, der først i midten af 1950'erne blev standardiserede. Maskinafdelings ingeniører var ikke tilfredse med udformningen og anvendt materialevalg, hverken ved formindsnelsen af kulrummet som med „havebænken“. Men materialemangel gjorde det altså nødvendigt.

Formindskelse af kulrummet

Det har ofte været omtalt, at kulrummet i tenderen på litra N blev ændret, da det ikke var nødvendigt med et så stort kulforråd, da de strækninger, de kørte herhjemme, ikke var så lange som i Tyskland. Grunden var imidlertid en ganske anden. Litra N var på alle måder større og tungere end både litra E og H. Og gennemførte man sammenligninger de forskellige litra imellem, lå belastninger på bl.a. broer og bropiller, afhængig af spændvidden 5 til 8 procent højere for litra N. Det var specielt tenderens dynamiske¹⁸ akseltryk og metervægt, der bekymrede. Derfor udfærdigede Maskinafdelingen en tegning¹⁹, der angav hvor-

dan en formindskelse af kulrummet skulle foretages, således at kulindholdet i tenderen blev reduceret fra de oprindelige 8000 kg til 6500 kg. Derved blev både akseltryk og metervægt mindre, hvilket gjorde at lokomotiverne kunne befare strækninger med svagere overbygning (skinnevægt pr. meter) og visse broer, uden at disse skulle forstærkes²⁰.

At der i begyndelsen af 1950'erne stadig herskede en vis varemangel p.g.a. følgerne af den 2. verdenskrig, og at import var belagt med restriktioner, vidner ombygningen af tenderen om. Der blev faktisk anvendt „de forhånden værende søms princip“ til ændringen, hvilket også er nøje anført på tegningerne. Således skulle kun anvendes materialer, der enten let

*DSB litra N nr. 207 fotograferet i Odense i 1954. Lokomotivet er i det udseende som nr. 206 til 210 (bortset fra kedeltyper) havde ved deres udgang fra værkstedet. Fra og med nr. 206, havde alle førerhuse to vinduer i hver side på anmodning fra lokomotivpersonalet. Stadig tyske røgnedslagsskærme og manglende sneskærme.
Foto: O. W. Lauersen, arkiv Hans Gerner Christiansen.*



kunne anskaffes eller var i landet eller brugt materiale og/eller kasserede genstande.

I tenderens kulrum blev der på kulrummets bagvæg samt langs ca. bageste 3. del øverst i kulrummet hæftet vinkeljern (L65 x 65 x 7 mm.) med 250 mm mellem svejsestederne, til at bære den fremtidige lukning af kulrummet. Kulrummets bageste del blev herefter lukket øverst med tværgående, brugte bundplanker fra godsvogne (1950x200x48 mm.) og hele den vandrette flade blev dækket med tagpap. På det nye fald ned til den oprindelige bund af kulrummet, blev der ligeledes hæftet vinkeljern og dækket af med bundplanker, men her blev der afdækket med 2 mm jernplade for ikke at beskadige plankerne samt for at gøre nedfaldet slidstærkt og glat.

Ved det nye nedfald blev der i centerlinien af 5 mm. jernplade i siderne og 2 mm. jernplade i bunden fremstillet en rektangulær nedsænket „stol“ med en øverste længde på 650 mm., nederste længde på 500 mm., bredde på 800

mm. og dybde på 365 mm. Denne „stols“ anvendelse har der været lidt usikkerhed om. Men den er højst sandsynligt anbragt for at gøre det lettere for fyrbøderen, når han skulle skovle kul frem mod kulbakken, at kunne træde ned og derved få lettere adgang til kullene. Sekundært har den med sikkerhed været anvendt til at holde på renskovlen, når denne ikke var i brug. Værktøjsenden lå nede i stolen og selve grebet lå henover kullene i kulrummet. Renskovlen var normalt anbragt udvendigt på fyrbødersiden på den øvre del af kulrummet, fastholdt af nogle påsvejsede fladjernsholdere.

Selvom tegningerne til det formindskede kulrum er udfærdiget i juni 1952, havde man med sikkerhed hverken N nr. 202 og 203 dette ved deres indsættelse i driften. De fik først dette lidt senere, jf. bemærkninger i deres reparationsbøger således: N nr. 202 den 26. juli 1952 og N nr. 203 den 8. august 1952. Det er højst sandsynligt, at N nr. 201 heller ikke havde det formindskede kulrum, men det er

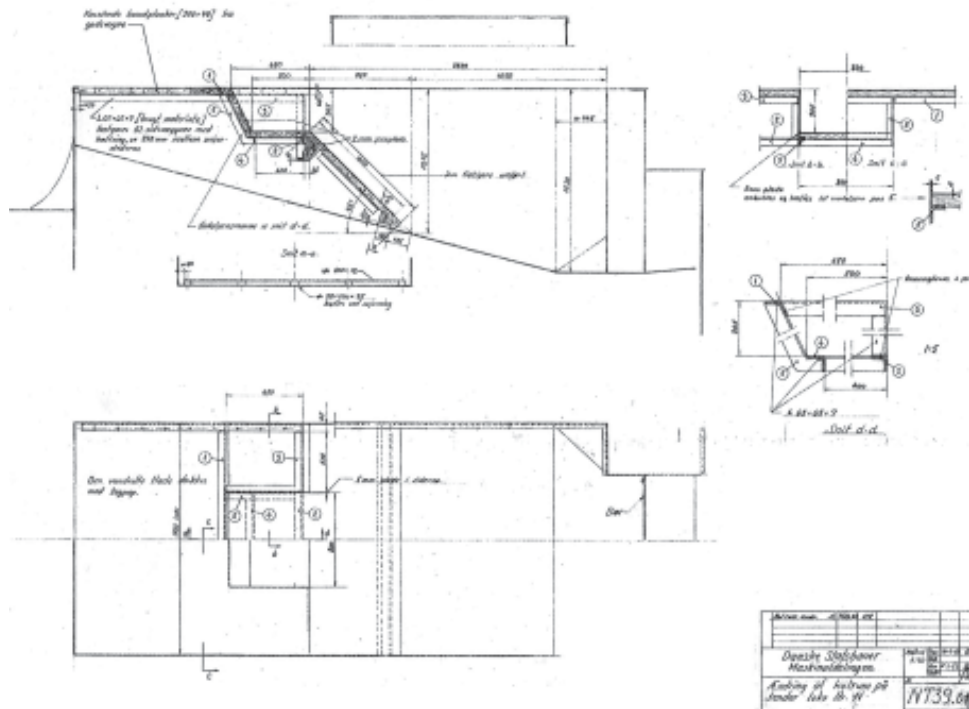
ikke bemærket i dets reparationsbog, men det kom i drift før skrivelsen om kulrummet blev udfærdiget. Om de resterende lokomotiver havde det formindskede kulrum ved deres indsættelse i driften, vides ikke med sikkerhed, ligesom tidspunktet for ændringen er ukendt. Men højst sandsynligt er det sket i forbindelse med „fordanskningen“. Under alle omstændigheder havde alle litra N det formindskede kulrum i midten af 1950'erne. Bemærkelsesværdigt er det dog, at tegningen i Driftmateriel-fortegnelse I af 1941 med tillæg, tegning 14c-II side VIII.52, viser at kulforrådet i tenderen skulle være 6500 kg, baseret på den planlagte men endnu ikke helt gennemførte ombygning af tenderne.

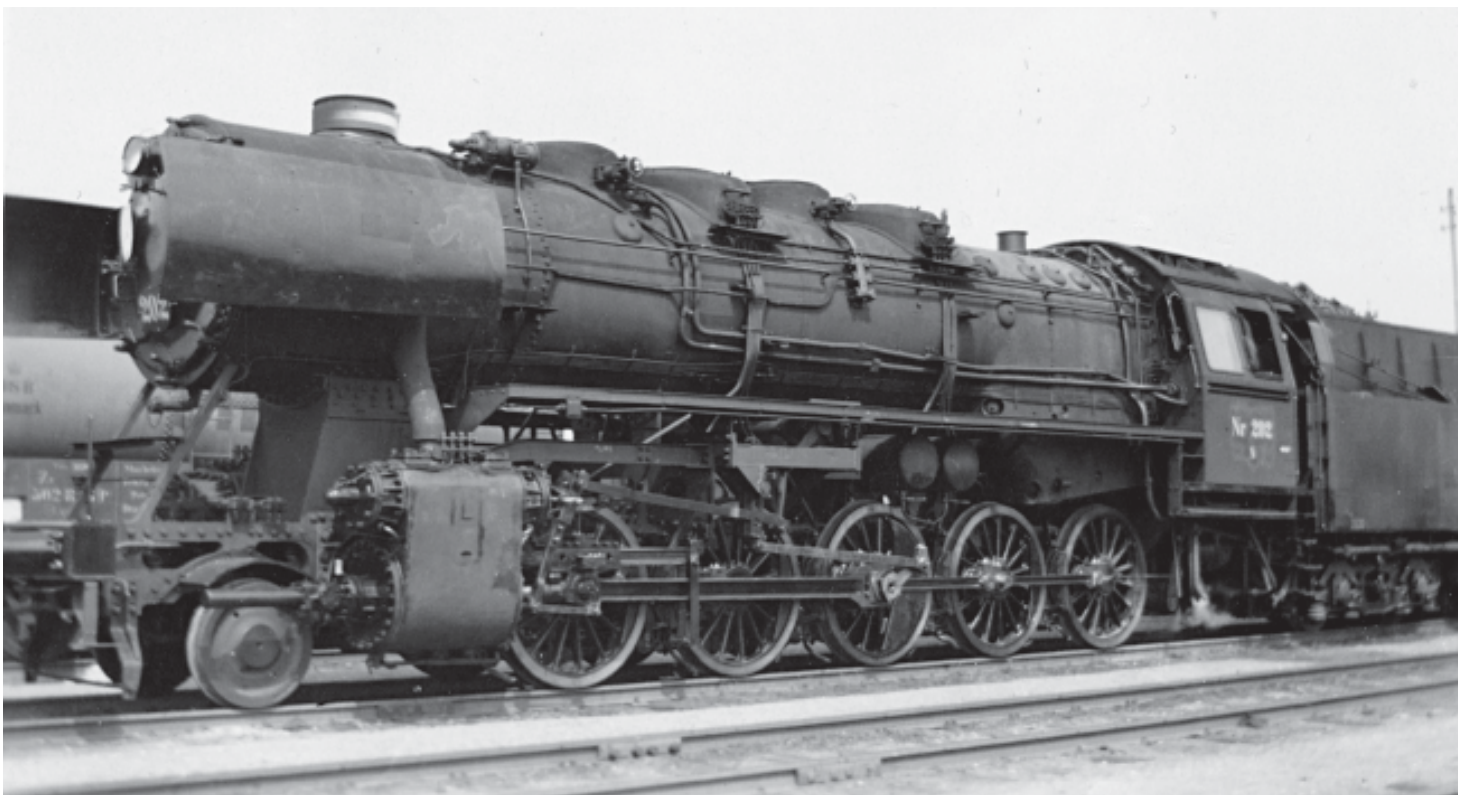
Indsættelsen i drift

Nu var køb, fordanskning og idriftsættelse af de tidligere tyske lokomotiver ikke udelukkende et spørgsmål for DSBs maskinafdeling, men krævede derimod samarbejde mellem de andre afdelinger i DSB. Maskinafdelingen havde i princippet „kun“ gennemført et ønske fra Trafik- og Personaleafdelingen, om at skaffe mere og stærkere trækraft, således at godstrafikken kunne gennemføres tilfredsstillende. Maskinafdelingen stillede så at sige udelukkende trækraft til rådighed for Trafik- og Personaleafdelingens dispositioner. Den sidste af de store afdelinger i DSB, nemlig Baneafdelingen, havde så til opgave at „klargøre“ de banestrækninger, hvor den nye lokomotivtype beregnedes anvendt, så de kunne benyttes af de tunge maskiner med deres lange godstog. Det krævede nogle steder forstærkning eller udbygning af infrastrukturen, inkl. remiser, drejeskiver, broer og ikke mindst spor og signalanlæg.

Lokomotivtypen var udmærket kendt af DSB Baneafdeling fra de Tyske Rigsbaners anvendelse af denne under besættelsestiden. Så selvom man dengang havde lavet beregninger for, hvilke strækninger disse lokomotiver måtte og kunne bære, syntes det som om, at den selv samme type, nu ville give anledning til bekymring for Baneafdelingen. Banechefen var sammen med de andre chefer i DSB allerede før årsskiftet 1951/52 blevet mundtligt orienteret om købet og den påtænkte anvendelse. Yderligere havde Banetjenesten under hånden også modtaget skitser og beregninger af det påregnede statiske- som dynamiske akseltryk, metervægt og minimum overgangs- og mind-

DSB tegning NT 39.011 af 10. maj 1952, forminskelse af kulrummet på tender litra N. Danmarks jernbanemuseum.





Gradvist fik de første lokomotiver nr. 201 – 204, der var udgået fra værkstedet uden røgnedslagsplader, monteret den originale tyske Reichsbahn type Witte, uden tilsyneladende andre ændringer. Her er litra N 203 fotograferet ca. 1954. Foto: J. P. Andersen, arkiv Poul Skov Hansen.

steradier for kørsel. Men bekymringen lå nok mere i at markere fra Banetjenestens side, at denne ikke havde modtaget diverse skrivelser officielt og først efter købet var blevet orienteret. Og i den anledning fremsendte Baneafdelingen en skrivelse med sine overvejelser, der afsluttedes med, at „Ved frem-tidige indkøb af tungt, rullende materiel (diesel-lokomotiver) udbeder man sig i god tid forinden meddelelse om de til undersøgelse af anvendeligheden på vore banestrækninger nødvendige data“!²¹ Maskinafdelingen beklagede, men pointerede samtidigt at Baneafdelingen jo udmærket vidste, at de kommende lokomotiver var en lettere udgave end de normalt på tyske hovedbaner anvendte, nemlig BR 44, hvorfor de, på grundlag af erfaringer med BR 50 under besættelsen, ikke anså anvendelsen som et problem overhovedet.²²

Der var dog nogle få kendte problemer med anvendelsen af den kommende litra N, bl.a. på strækningen Esbjerg-Struer-Langå, hvor der specielt var 5 sporbærende broer, der var kontrolberegnet for litra E efter „Berechnungen für stahlerne Eisenbahnbrücken, februar 1934“. Selvom anvendelsen på denne strækning indledningsvis ikke skulle være en daglig foretelse, blev der på grundlag af de tidligere beregninger givet tilladelse til, at litra N – som en midlertidig erstatning for litra PR – kunne befare strækningerne. Årsagen til ønsket om at kunne anvende litra N på denne strækning, var den såkaldte „Brørup ulykke“, hvor litra PR nr. 904 og litra R nr. 946 kørte frontalt sammen den 2. november 1951. PR-maskinen måtte udrangeres og DSB stod nu og manglede et lokomotiv på bl.a. denne strækning.²³ Tilladelsen var dog med den klausul, at godstog ikke

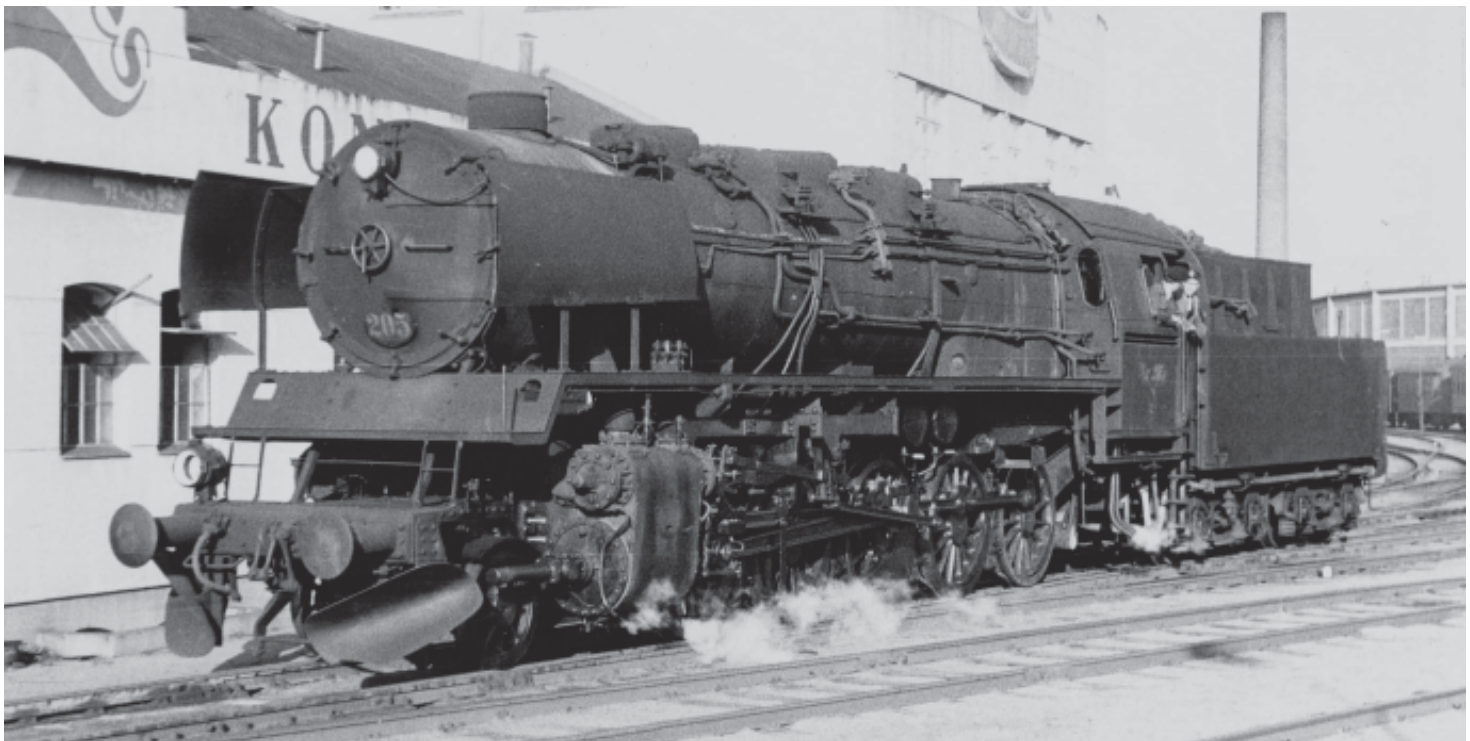
måtte fremføres med en højere hastighed end 60 km/t og persontog med 70 km/t. Men Baneafdelingen så dog alligevel helst, at der til erstatning for litra PR anvendtes litra R.²⁴

Sikkerhedsreglementet (SR) måtte ændres for at udnytte den nye lokomotivtypes trækkeevne fuldt ud, men selvfølgelig tilpasset DSB strækninger og signalanlæg. Det drejede sig bl.a. om overhalings spors længder og signalfastande. Disse afgjorde nemlig et togs maksimale længde og dermed togvægt. Dette sidste havde så igen indflydelse på det tilladte akselantal. Maskinafdelingen foreslog en forøgelse af togvægten fra 1000 tons til 1200 tons og at g-bremsede tog måtte fremføre 140 aksler mod de hidtidige 120 aksler. Men stadig „kun“ med en tilladt hastighed på 50-60 km/t. Maskinafdelingen anså det ikke for umiddelbart muligt at tillade større togvægte end de 1200 tons.



Så er fordanskningen af litra N næsten ved at være helt afsluttet. Her er litra N nr. 204 fotograferet ved maskindepotet i Aarhus i 1956. Det har nu fået DSB type røgnedslagsplader med tilhørende DSB type beslag samt sneskærme. Mærkværdigvis har lokomotivet bibeholdt sin BR 52 røgkammerdør, der faktisk holdt bedre tæt end DSB kegelformede med centralt håndhjulslukke. Som en lille morsomhed, kan lokomotivets oprindelige tyske BR 50 2088 anes gennem malingen. Foto: O. W. Lauersen, arkiv Lokomotivet.

Fordanskningen fuldført og som de fleste kender litra N. Kraftfuld med „havebænken“, slipset om skorstenen, sneskærme og de store røgnedslagsplader. Her er litra N nr. 205 fotograferet i Odense i 1961. Maskindepotet ses til højre i billedet, der blev til det senere Danmarks jernbanemuseum. Foto: Arne Kirkeby, foto 3-20-2-5, arkiv Lokomotivet.



Ved anvendelse af f.eks. forspandskørsel med to litra N, ville det efter den normale beregningsmetode (2x1200 tons minus 10 procent) give en tilladt togvægt på 2160 tons! Og en sådan toglængde kunne slet ikke behandles hverken spor- eller signalmæssigt i Danmark.²⁵ Til brug for Tjenestekøreplanens Indledende bemærkninger (TIB) skulle der udfærdiges trækketabeller for litra N og anføres, hvilke strækninger dette lokomotiv måtte befære samt eventuelle begrænsninger.

Værkstedsmæssigt skulle der foretages nogle ændringer i et par remiser for at kunne anvende røghætterne i taget. Værkstedspersonalet skulle gennemgå kurser eller orienteres om ændringer, for at blive fortrolige med de nye lokomotiver, bl.a. om de helt anderledes rundglidere, der var af type Nicolej. Sluttelig skulle der gennemføres indøvelse for lokomotivpersonalet.

„Fordanskningen“ forløb meget hurtigt og vidnede om, at lokomotiverne kun havde fået de vigtigste ændringer inden de blev sat i drift. Når et lokomotiv udgik fra Centralværkstedet i København efter fordanskning, blev det normalt samme dag indsat i et arbejdstog for afprøvelse. Her kørtes som regel København G – Roskilde og via „Lille Syd“ til Køge-Næstved og retur. Denne prøvetur var dog ikke en belastningstur, men udelukkende for at konstatere om lokomotivet arbejdede og dampede korrekt. Efter prøveturen, blev lokomotivet overført til 2. Distrikt og sat i drift.

Allerede omkring årsskiftet 1952/53 havde man ved maskindepotet i Fredericia oprettet en særlig tur for N-maskiner, benævnt 12. tur. Den omfattede kørsel på strækningerne Fredericia-Padborg og Fredericia-Odense-Nyborg. Turen havde 6 maskiner i omløb samt 18 sæt

personale, og det var faktisk alle de til rådighed værende litra N. Derfor havde man heller ikke nogen reserve i tilfælde af nedbrud eller hvis anden kørsel fordrede N-maskiner. Ser man på 12. tur, er det tydeligt, at lokomotivernes daglige anvendelse var næsten på døgnbasis og kun lige gav tid til vand- og kultagning inden en ny tur påbegyndtes. Normalen lå på tre tog dagligt for hver maskine.

Så man på udnyttelsen af lokomotiverne kilometermæssigt efter deres indsættelse i driften, var denne absolut meget tilfredsstillende og man kunne faktisk ikke udnytte lokomotiverne mere end man gjorde. I perioden 1952 til 1954 lå gennemsnittet pr. lokomotiv på et sted mellem 70.000 til 75.000 km årligt eller omkring 6.500 km månedligt. For de andre lokomotivtyper som E og H, lå kilometergennemsnittet på hhv. 115.000 til 130.000 km

DSB N 209 som nok de fleste kender N-maskinerne med den såkaldte „havebænk“ under røghammerdøren, de store DSB røgnedslagsskærme, røghammerdøren med centralt håndhjulslukke og snenæserne samt ikke mindst det røde hvide røde slips omkring skorstenen. Lokomotivets normale lanterne på pufferplanken er den originale tyske. Den var udstyret således, at man kunne vende skærm indvendig og anvende lanternen som slutlanterne med rødt lys. Sertogslanternen var derimod en DSB normaltype. Foto i Fredericia: Hans True.





*N 202 ankommer med godstog til Nyborg august 1958. Lokomotivet er i sin endelige udformning med bl.a. DSB røgkammerdør. Lokomotivet er sikkert kort efter blevet koblet fra og kørt over til maskindepotet for at blive vendt, få kul og vand. Dermed var det klar til en tur til Fredericia med et nyt godstog, hvor vognene var kommet med færgen fra Sjælland.
Foto: A. Luft, arkiv Banebøger.*

Modstående side:

*N 201 afgår med sær-godstog fra Aarhus i august 1958. Der er tale om tomme vogne, hovedsageligt litra PB, som formentlig skal til Brande efter mere brunkul til kraftværket „Midtkraft“ i Aarhus.
Foto: A. Luft, arkiv Banebøger.*

for litra E og ca. 80.000 km for litra H. Litra E's høje km antal, skyldes jo de meget længere og hurtigere løb i passagertrafikken²⁶. Litra N begyndte herefter at overtage litra H's rolle med de tunge og lange godstog.

Da alle litra N var blevet leverede, indgik de stadig i 12. tur – fra 1957 med 7 lokomotiver, men stadig med samme antal sæt personale. Men allerede fra 1954 og frem kunne man have et antal N-maskiner i en meget nødvendig reserve. Antallet af litra N i tur og i reserven varierede lidt, men lå normalt på 3 maskiner i reserve. Af lokomotiver i tur kunne man dog have en hensat for kommende planlagt reparation.

Alle litra N havde i hele deres driftsperiode hjemsted i Fredericia, dog undtagen litra N nr. 204, der i en kort periode i 1957 havde hjemsted på Tønder H, idet dette var praktisk i for-

bindelse med kørsel med roer til Tyskland. Men uanset at hjemstedet var Fredericia, kan man ud fra de forskellige ture se, at en maskine eller to holdt som reserve i Padborg, senere op til en hel dag. Ligeledes fra 1957 blev turene udvidet, og der kørt nu også Esbjerg-Herning-Struer, da strækningen inkl. broer nu var blevet sporforstærket.

DSB havde frem til 1958 fået tilgang af i alt 46 stk. dieselelektriske lokomotiver litra MY, hvilket selvfølgelig afspejledes i, at anvendelsen af litra N faldt. Og bedre blev det ikke med tilkomsten af litra MX fra og med 1960. Dette kunne tydeligt aflæses på de årlige km angivelser, der faldt fra de omkring 75.000 km til ca. 58.000 km årligt.

Af særlige periodevise tog, som blev fremført af litra N, kan nævnes de førnævnte heltog med sukkerroer til Tyskland, som kørte fra Fre-