



D 857 i Lunderskov den 13. oktober 1979. Foto: Mogens Duus

## Damplokomotiv DSB D 857

DSB fik de første D-maskiner leveret i 1902. Det var den tids største danske godstogslokomotiv. Typen blev hurtig populær, og i årene efter spredtes den ud over de fleste af DSB's jernbanelinjer. Damplokomotiverne af litra D er en af de damplokomotivtyper, DSB fik leveret flest af. Der blev bygget i alt 100 styk D-maskiner, dog af tre lidt forskellige typer. Senere, mellem 1925 og 1952, blev i alt 74 af D-maskinerne ombygget, hvorved en fjerde type fremkom.

D-maskinerne var først og fremmest bygget til at trække godstog, hvad de fik lov til i hele deres levetid. Men den relativt høje hastighed på 60 km/h tillod dem også at blive brugt i persontog. Da DSB i 1930'erne indførte billige søndagsbilletter, hvor man kunne købe en returbillet til en enkeltbillets pris, blev der en følelig mangel på tilstrækkeligt kraftige persontogslokomotiver til de store tog. D-maskinerne var velegnede til at fremføre standsende persontog, men lidt for langsomme, så derfor blev der indført den mærkelige regel, at D-maskinerne om søndagen måtte køre 70 km/t! Efter nogle år havde maskinafdelingen ikke længere betænkeligheder, og D-maskinerne måtte så køre 70 km/t hele ugen.

D 857 blev bygget af en af Tysklands store toneangivende lokomotivfabrikker, Berliner Maschinenbau, formals Louis Schwarzkopff, i 1909. Den er en såkaldt D<sub>III</sub>-type, da den tilhører den tredje type af D-maskiner, der blev bygget indenfor få år. Det skyldes at DSB's daværende maskinchef, den navnkundige Otto F. A. Busse, ikke havde megen tiltro til en af tidens nye opfindelser, overhederen. En overheder er en indretning af rør i kedlen, der hæver dampens temperatur fra de normale ca. 200 C til ca. 350-400 C, hvad der gør dampen mere tæt og øger dens ekspansionskraft. Alt i alt var det en ret stor omkostning, og Busse var meget opmærksom på at spare på op mod 20 procent. Busse lod derfor to lidt anderledes D-maskinetyper bygges, nemlig en med overheder og en uden, hvor der allerede havde været erfaring med, at typen uden overheder ville vise sin overlegenhed. Det skete dog ikke, men da Busse, efter uoverensstemmelser med direktoratet, blev afskediget i 1910 i en alder af kun 60 år, kunne han ikke hindre, at samtlige D-maskiner fik indbygget overheder i årene derefter.

D 857 var den største af typen, der blev bygget uden overheder. Efter at maskinerne havde fået overheder i 1912, skete der en ombygning af de fleste af de tidligere byggede D-maskiner af denne type, hvorfor de senere fik tilnavnet »flade D-ma-

skiner«, idet de ombyggede maskiner fik hævet kedlen og et betydeligt større førerhus.

D 857 var blandt andet stationeret i Nyborg og Brande. De 12 andre lokomotiver af D<sub>III</sub>-typen blev udrangeret i 1950'erne, men nr. 857 var heldigere. Den blev i 1957 solgt til Odsherreds Jernbane på Sjælland, der skulle bruge et godt kraftigt lokomotiv til banens store persontog, med gennemgående vogne fra København H til Nykøbing Sj. Tog der navnlig om sommeren kunne være fyldt med landfliggere til de mange store sommerhusområder ved Sejerøbugten og Kattegatkysten. I 1967 blev lokomotivet udrangeret, hvorefter det blev hensat, først på læssesporet i Nr. Asmindrup og senere i Hørve.

I 1978 besluttede OHJ at skille sig af med lokomotivet. Det skulle have været solgt til en ophugger, men Kolding Lokomotiv Klub kom først, og købte lokomotivet for næsten 20.000 kr. Det blev transporteret til Lunderskov, hvor det stod i en del år. I perioden 1992-1995 var lokomotivet udlånt til Kulturremisen i Brande, og fra 1995-1997 til Djurslands Jernbanemuseum i Ryomgård. D 857 indgår i Lokomotivklubben KLK's langsigtede planlægning, idet der er planer om at restaurere det, når restaureringen af damplokomotivet TKVJ Nr. 12 er færdig.

## Damplokomotiv E 996

E-maskinerne hører til de største eksprestogslokomotiver, der har kørt i Danmark. De første 11 E-maskiner blev bygget i 1914 til de svenske statsbaner, SJ, hvor de havde litra F. De blev benyttet til de store eksprestog på stambanerne fra Stockholm til Göteborg og Malmö. Da disse baner var færdig elektrificeret i 1926 og i 1933, tog SJ eksprestotiverne ud af drift. Det var planen, at de skulle ophuges, men i stedet blev de solgt til DSB for noget nær skrotprisen. I København fik de en overbygning og blev ombygget til højrestyring, hvorefter de blev sat i drift som litra E.

Under Anden Verdenskrig manglede DSB store damplokomotiver, hovedsagelig til de mange godstog. Alligevel valgte DSB at bestille flere eksprestogslokomotiver af litra E. På grund af materialemangel blev lokomotiverne først leveret til DSB den 25. oktober 1950. E 999, der blev leveret kort tid efter, blev det sidst byggede damplokomotiv til de danske jernbaner.

Da DSB indsatte nybyggede MY og MX-lokomotiver i

Uddrag af bogen "47 års jernbanehistorie"

Køb bogen via [www.klk.dk/bogen.htm](http://www.klk.dk/bogen.htm)

- eller bliv medlem

og få bogen som velkomstgave

- og læs hele teksten uforstyrret