

- ad 1) Den tyske ingeniørs navn var Smincke, Han kom fra Henschel & Sohn i Kassel i Tyskland, og rejste tilbage i 1935. Vi ymtede om, "at das grosse Vaterland" havde brug for ham efter at Hitler havde overtaget magten i 1933.
- ad 2) Konstruktionen fandt sted under ledelse af chefen for lokomotivafdelingen civilingeniør R. Z. Floor, men ellers var vi et hold på en 5 - 6 stykker bestående af både maskin- og elingeniører. I flæng nævner jeg nuværende overingeniør Erik Udén hos Scandia, Randers, ingeniørerne Knud Riber og Frode Schmidt også hos Scandia. De 3 herrer overgik til Scandia pr 01.12.77 dengang Frichs solgte sine rettigheder til Randersfirmaet. Desuden var elingeniørerne V. Hørsløff og E. K. Nielsen af hvilke den førstnævnte er pensioneret og nærmer sig de 80, medens sidstnævnte er død for mange år siden. Jeg selv var også på holdet.
- ad 4) MT-lokomotiverne blev konstrueret af samme hold som nævnt ovenfor under pkt 2 og 3.
- ad 5) Q-lok, MV-lok, de 4-kt privatbanelok i 1930-erne samt Siam-6) lok blev konstrueret under meget aktiv ledelse af daværende 7) direktør Peter Due-Petersen, og til hjælp civilingeniør R. 8) Z. Floor, ingeniørerne Smincke, Poulsen, Haugaard Nielsen, Eriksen samt jeg selv, og enkelte andre som jeg ikke kan huske.
- ad 9) Jeg blev ansat den 16.10.30 og har ikke været beskæftiget andre steder. Indenfor denne periode har jeg været soldat, i 17 måneder, blev udnævnt til sekondløjtnant i 1933, og har været arbejdsløs 8 måneder i 1932-33.
- ad 10) Civilingeniør Rudolf Zeis Floor er født i oktober 1896, og hans far tjente sig op gennem graderne ved DSB, og endte med at blive maskindirektør ved DSB. R. Z. Floor, som han altid underskrev sig, blev ansat hos Frichs i 1924 efter at være blevet dimitteret som maskiningeniør på Polyteknisk Lærestanstalt som den hed dengang. Værkstedsåret gennemgik han på Centralværkstedet i København, og efter endt ingeniørexamen blev han ansat på den tyske lokomotivfabrik Borsig i Berlin, og kom så i 1924 til Frichs hvor han var ansat til han i 1963 som 67-årig blev pensioneret.
- ad 11) De 10 damplok til DB (Baureihe 44) som Frichs havde fået i ordre under krigen, blev aldrig færdigbyggede. De to første var klar til den såkaldte "Koldt vandstrykprøve" i september 1944. For at forhindre at lokomotiverne skulle komme til at køre ud fra fabrikken, blev drejeskiven en del ødelagt - sprængt - af sabotører den 26.09.44 (kong Chr. X's fødselsdag). Drejeskiven blev dog ret hurtigt repareret, og så var sabotørerne der igen. Denne gang blev der anbragt plastisk sprængstof inde i fyrrummet, og dette er omgivet af vand. Tidsindstilling sørgede for sprængningen den 30. 10.44, med det destruktive resultat, at der ikke skulle gøres mere ved lokomotiverne på vor fabrik. Hele molevitten blev herefter som vi noget overdrevent sagde til hinanden "læsset ind i nogle lukkede godsvogne med en skovl" og sendt ned til Fehmünde, stedet ved den tyske østersøkysts østlige del, der hvor V 1 og V 2 raketterne blev affyret fra. Hvad der derefter blev af "Vognladningsgodset" ved jeg ikke.

Erik Udén (ODM-49)

Knud Riber (ODM-50)

Frode Schmidt (ODM-53)

- ad 12) Vi udførte ikke reparationsarbejder på tyske lokomotiver hverken under eller efter krigen.
- ad 13) Udover reparation af 17 damplok til de Norske Statsbaner og 8 ligeledes damplok til de Hollandske Statsbaner, reparerede vi ikke lok til udlandet. Derimod reparerede vi af og til for danske privatbaner.
- ad 14) Hovedårsagen til den lange byggetid var, at materialsituationen endnu i maj 1946 da kontrakten blev undertegnet var vanskelig. Endnu 2½ år efter manglede vi materialer, og da var vi ved udgangen af 1948, og når så leveringen af de 5 første fandt sted fra Århus Havn den 22.06.49, og de sidste 5 lige før jul 1949, kan man nok ikke kalde byggetiden særlig lang. At tegningsforberedelserne var vanskelige gjorde ikke byggetiden, eller forberedelserne til materialebestilling kortere. Vi skulle bygge efter finske tegninger som vi modtog med finsk tekst i begyndelsen. Senere kom tegninger fra Finland med svensk tekst på, men det var besværligt, men naturligvis spændende. Som en kuriositet kan anføres, at "Kraftdamp- og udgangsrør" på svensk hedder "Ångtilløps- och avloppsrör" men på finsk "Tulo- ja poisto höyry putket".
- ad 15) Nej, ikke såvidt jeg ved. Disse 2-vognstog af hvilke det første blev leveret under krigen - afleveringsprøvetur 16.04.43 - og de 4 næste 30.03., 16.04., 09.05. og 05.06.51, kørte i en hel del år. Der var dog en hel del i vejen med dieselmotorerne.

Aabyhøj, 25.03.81

Erik Jensen
Erik Jensen

Den 16. oktober 1980 fik afdelingsingeniør Erik Jensen ved en højtidelighed i det store konferenceværelse af direktørerne E.F. Hyldahl og B. Brohauge overrakt Dronningens Fortjenstmedalje i sølv af 2. klasse med Krone.

Årsagen var, at det netop denne dag var 50 år siden, at E.J. blev ansat hos gamle Frichs, efter at han dagen i forvejen havde afsluttet sin eksamen som maskiningeniør på Odense Maskinteknikum.

Vi har bedt E.J. fortælle om sit virke siden ansættelsen for 50 år siden, og det gør han gerne, men tilføjer, at det jo nærmest vil blive Frichs' historie, hvad det rullende jernbanemateriel angår, al den stund, at han praktisk taget kun har beskæftiget sig med lokomotiv og motorvognsbygning i de mange år.

"Baggrunden for ingeniøruddannelsen var realeksamen fra Haderslev Katedralskole i 1923, håndværksmæssig 4-årig læretid, der afsluttedes med svendebrev som maskinarbejder på Haderslev Amts Jernbaners centralværkstedslignende reparationsområde i 1927, ingeniørstudium dels på Aarhus Teknikum og dels på Odense Teknikum.

Mit virke hos Frichs, og siden 15.02.80 hos Kosan Frichs a/s er indtil nu beskæftigelse ved lokomotiver, og i og for sig ikke så underligt, jeg er stærkt miljøskadet. Min far var stationsforstander sidst i Haderslev, min morfar var stationsforstander og postmester i Galten på den gamle Hammelbane, og såvel min farmor som farfar var ansat ved Odderbanen, dels som ekspeditrice, dels som baneformand på Halting Station nede ved Hou. Min farfar var iøvrigt med til at bygge Odderbanen.

Min første smag hos Frichs for lokomotivbygning blev på eksportsiden. Da jeg tiltrådte den 16.10.30, havde Frichs fået ordre på 7 store diesel-el-lokomotiver (6 på 1000 HK og 1 på 1600 HK) og 6 diesel-el-motorvogne på 180 HK. Endvidere havde man i porteføljen ordre på 2 diesel-el-lokomotiver på 1000 HK til DSB, de første af typen litra MX, nr 131 og 132, byggenummer 101 og 102.

For nutidens maskinteknikere lyder det afgjort helt usandsynligt, når jeg oplyser, at vi konstruerede og fremstillede bogstaveligt talt det allermeste selv, i hvert fald alt stålarbejde og alt til dieselmotorerne, selv brændstofpumperne. De elektriske maskiner blev købt hos Oerlikon i Schweiz, og hvorfor mon? Jo, der fandtes på det tidspunkt det, vi i dag også kender som rene elektriske lokomotiver, og til den ende var schweizerne fremragende og ganske givet også blandt de førende.

I tilslutning til disse ordrer indgik i det følgende 10-år indtil 2. verdenskrig ordre på 40 diesel lok og motorvogne til danske privatbaner på op til 450 HK og 73 diesel lok og motorvogne til DSB på op til 1000 HK, deriblandt 8 lyntog i 2 omgange.

De fleste her til lands, der interesserer sig for trækraft på jernbaner, ved hvad MO-vogne er. De første MO-vogne omfattede en ordre på 10 stk., der blev leveret til DSB i 1934. Den var forbilledet for mange af de motorvogne og motorlokomotiver, som senere hen så dagens lys i Frichs' regie (er, for der er endnu 60 af denne type i drift, der dog er bygget efter krigen). Vognen ligner for den uindviede en almindelig bogiepersonvogn. (Bogien er den troljelignende tingest på 2 eller 3 hjulsæt, af hvilke der placeres een under hver ende af en separat vognkasse). Den er udstyret med et diesel-el-trækraftanlæg, der i det væsentlige er indbygget i de to nys omtalte bogier.

En sådan vogn kan sammenlignes med datidens små el-værker, og en MO-vogn er udstyret med 2 stk. 6-cyl. 4-takts dieselmotorer hver på 250 HK, sammenbygget med hver sin el-generator og indbygget i den ene bogie, medens der i den anden bogie er monteret 2 el-motorer, der gennem et tandhjulsgear overfører den elkraft, der tages fra "elværket" til hjulsættene og derfra videre til skinnerne. Dieselmotorernes indbygning i bogien finder sted for at fjerne en del af rysterne fra passagerafdelingen. Mellem dieselmotorerne og bogien er der iøvrigt indbygget gummiklodser for allerede der at fjerne en del af motorenes ryster.

I trækraftmæssig henseende - banemotorer med gearudveksling - var der i 1930'erne intet nyt. Nyt var derimod, at man i stedet for at hente den elektriske strøm ned fra en luftledning, således som man i en årrække havde gjort det ved rene el-lok og el-vogne, nu var i færd med at medbringe sit eget elværk, og dette system gik Frichs fra midten af 1920'erne stærkt ind for.

Allerede i sidste halvdel af 1920'erne blev der i samarbejde med Scandia-Randers A/S - i det følgende kun benævnt Scandia - bygget 20 diesel-lok og motorvogne, deraf 14 til Privatbanerne og 6 motorvogne til DSB. I perioden 1926-39 indtil udbruddet af 2. verdenskrig var der således en vældig aktivitet på dette område, og det blev til godt 200 diesel-lok og motorvogne med en samlet effekt på næsten 82000 HK fordelt med 14300 til Privatbanerne, 44700 til DSB og 23000 til 7 forskellige fremmede lande.

De fremmede lande var Finland, Sverige, Holland, Belgien, Frankrig, England og Siam. Siam-HK udgjorde knap 9000, der blev bygget hos Frichs og leveret indbygget i de ovenfor omtalte 13 diesellok og motorvogne i 1932. De øvrige udenlandske HK blev bygget på licens i de navnte lande efter et forudgående dygtigt salgsarbejde. Eksempelvis blev der af lokomotivfabrikken Vulcan i England bygget 10 motorvogne til New Zealand, og en af mine kolleger var en tid lang udlånt til den engelske fabrik, hvor han var behjælpelig med konstruktionen af disse vogne. Et enkelt lok blev bygget af Kockum i Malmø, men efter tegninger udført hos Frichs.

Det var virkelig en oplevelse for en ganske ung ingeniør at få lov til at være med i dette arbejde. Trafiknettet i Danmark var blevet knyttet tættere sammen ved bygningen af den første Lillebæltsbro, og der blev i forbindelse med denne skabt den nye togtype Lyntoget, der med centrum i København skulle bringe passagerer ud til fjernere liggende egne uden at man skulle skifte tog undervejs. Det var MO-vognene der kom til at danne grundlag for Lyntogene. De første fire lyntog bestod hver

af 3 vogne. I den frie ende af de to vogne fandtes en 2-akslet bogie med et elektricitetsværk bestående af 2 dieselmotorer med tilhørende generatorer hver på 250 HK eller ialt 1000 HK. Imellem midtervognen og bagenden af de to ydervogne var der placeret en fællesbogies, en såkaldt Jacobsbogies, vistnok navngivet efter en tysker, der har stået bagved den "Flyvende Hamburger", der kom til verden lidt før vore lyntog. I Jacobsbogies var trækraften til skinnerne indbygget nøjagtigt som beskrevet ovenfor under MO-vognene. Med idriftsætningen den 15. maj 1935 af disse 4 lyntog var denne bedrift dog ikke til ende. For det var en bedrift. Hvorfor? Under arbejdet med konstruktionen talte vi meget om, hvordan disse tog mon nu ville klare sig i driften, ville dieselmotorerne brække ned. Nå, der var jo da 4 motorer, og alt var tilrettelagt sådan, at driften skulle kunne klares med de 3 motorer. Der var tale om en kontinuerlig drift på 6 - 7 timer. Turen fra København til Frederikshavn var på 7 timer, ganske vidst afbrudt af en pause på ca. 1 time under overfarten på Storebælt.

Det gik over forventning, disse lyntog blev en virkelig succes, og allerede 2 år senere blev der så leveret yderligere 4 lyntog, og disse havde givet en del supplerende konstruktionsarbejde, hvert tog kom nu op på 4 vogne, eller 2 halvtog om man vil. Denne ændrede togsammensætning blev skabt for at toget kunne deles, og hver sin halvdel køre forskellige steder hen. Det gjaldt Langå, idet den forreste halvdel fortsatte nord ud ad Langå, medens den bageste halvdel kørte syd ud ad Langå mod Struer.

Disse 5 år - 1930 til 1935 - var så afgjort starten til en vældig udvikling, der fortsatte til krigen kom i 1939. I disse 4 år arbejdedes der flittigt på dieselmotorområdet til jernbanebrug, og der blev i den tid konstrueret og leveret ovennævnte 4 lyntog til DSB, denne ga 4 vogne, 39 MO-vogne også til DSB og 20 rent elektriske motorvogne til Københavns Nærtrafik, samt 10 lokomotiver og motorvogne af forskellig størrelse til 7 forskellige privatbaner. Dette udviklingsarbejde blev brat afbrudt, da den 2. verdenskrig den 2. september 1939 brød ud.

Under krigen vendte man hurtigt tilbage til damplokomotiverne, og i krigsperioden og de 5 første efterkrigsår drejede det sig om tegnarbejdet til 56 damplokomotiver af typen litra H, E, Q og F. Det blev til henholdsvis 6, 25, 10 og 15 af hver type. Der forelå tegninger til alle 4 typer, men de var meget gamle og skulle derfor omarbejdes til datidens tekniske normer, ikke mindst toleranceområdet der slet ikke kendtes på de gamle tegninger, og tegningerne til E-maskinerne var gamle svenske papirstegninger fra omkring århundredeskiftet. Jo, der var nok at ta' fat på, og selv om det var krigstider var det spændende.

Materialsituationen var fortvivlende, og den blev kun bedret en smule, efter at vi var blevet tvunget til også at gå i gang med en ordre til Deutsche Reichsbahn. Vi skulle bygge 10 store damplokomotiver af den såkaldte byggeserie 44, en type, som var endnu større, end vi hidtil havde kendt til. Disse 10 lokomotiver blev dog aldrig leveret, selvom de første var klar i september 1944. Et par stykker af typen var stillet op til den såkaldte koldtvandsprøve i det, der nu er vort malerværksted. Her blev de saboteret, og vores daværende direktør Peter Due-Petersen og hans søn og senere direktør Jens Due-Petersen, min kollega ingeniør Kramhøft og jeg selv blev om

- 4 -

aftenen en dag i oktober tilkaldt. Der var blevet lagt plastisk tidsindstillet sprængstof på indersiden af fyrcassen på 2 lokomotiver, og vi så vandet fosse ud og løbe ned i graven mellem skinnerne. Jeg husker endnu, at Peter Due Petersen kravlede op ad lederen til førerrummet, og sønnen Jens råbte til sin far om at lade være. Jeg tror de spillede for galleriet, de har sikkert begge vidst, at noget sådant kunne ske.

De sidste damplokomotiver blev bygget i 1949 og 1950 og omfattede 20 træfyrede lokomotiver til de finske statsbaner og 6 E-lok. til DSB. Der var det særlige ved lokomotiverne til Finland, at de var "bredsporede" med en sporvidde på 1524 mm, og det gav selvfølgelig den vanskelighed, at der ikke kunne blive tale om nogen virkelig prøvekørsel i Danmark. Hos os. og over størstedelen af verden, har man det såkaldte normalspor på 1435 mm. Derfor kunne lokomotiverne ikke selv køre til sit nye hjemland. De blev i bogstavelig forstand skildt ad og pakket i store trækasser og sendt med skib fra Århus Havn til Helsingfors, hvor samlingen så atter fandt sted. Lokomotiverne blev afsendt 5 ad gangen, og den første sending afgik i maj 1949 og sat i drift i juni samme år.

Alle de før krigen byggede diesel-lok og vogne, hvori der var indbygget omkring 300 motorer, var på grund af oliemangel opstallet under 2. verdenskrig, men kom dog snart igang igen efter krigens afslutning. Alligevel skulle der gå helt hen til årsskiftet 49-50, inden der forelå nye konstruktive opgaver på trækraftområdet.

Jeg har i det foregående afsnit flere gange talt om konstruktive opgaver med de såkaldte MO-vogne, som der inden krigen blev leveret 49 stk. af til DSB, og de kom, efter sammen med lyntogene at have været opstallet under krigen, ret hurtigt i gang, men der skulle alligevel gå helt hen til slutningen af 40-erne, inden der blev tale om nye opgaver på dette område. Man har lov til at tro, at disse 49 førkrigsvogne var blevet en komfortabel succes, idet der i de kommende år frem til slutningen af 50-erne blev bygget 90 vogne der som grundlag havde de første 49. De stadige, tekniske fremskridt der var tilgængelige, blev successivt ført med, jo det var en dejlig tid, og når så dertil føjes, at der også kom nye opgaver i forbindelse med den Københavnske Nærtrafik, havde vi hænderne fulde på tegnestuen. Vi nykonstruerede to serier på ialt 40 vogne til KN, og de blev leveret med 16 stk. i 1949-50 og 24 stk. i 1952. Denne vogntype - med rent elektrisk kraftoverføring, hvor den elektriske strøm tages ned fra en luftledning - var også ganske udmærket, der blev ordret endnu en serie på 17 vogne, der blev leveret i begyndelsen af 60-erne, så der var herefter siden de første, der blev leveret i 1933, leveret ialt 119 elektriske motorvogne i løbet af disse 30 år. Der var tale om 5 forskellige ordrer, og hver ny var en konstruktiv nyskabelse. For at gøre billedet fuldkomment, skal det tilføjes, at Frichs i alle de år havde et fortrinligt samarbejde med vognfabrikken Scandia-Randers A/S, der blev alt det indvendige udstyr konstrueret og udført.

Udover hvad der er omtalt i det sidste afsnit som 2 store områder i 50-erne, er der endnu et par, som er værd at omtale. Det ene har relation til 13 danske privatbaner. Det var lykkedes for vor daværende chef for lokomotivafdelingen civilingeniør R.Z. Floor sammen

med daværende direktør Kuhlmann fra Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane at få disse 13 baner til at samarbejde om 2 forskellige lokomotivtyper; virkelig en bedrift, når man ved lidt om vanskelighederne med at koordinere ligeså mange forskellige meninger om, hvordan et lokomotiv skal være.

Her vendte vi igen tilbage til MO-dieselmotoren og lyntogsmotoren, det var praktisk taget den samme, selvom den naturligvis havde undergået en vis udvikling, siden den første blev bygget i 1934. Denne motor var på 250 HK, og på dette tidspunkt var trykladningen kommet til verden. Det betød, at man ved i stedet for at lade motorens stempler selv suge sin forbrændingsluft ind i cylindrene, nu ved hjælp af en såkaldt trykladeblæser, der iøvrigt som et yderligere plus drives af motorens udstødningsgas, var med til at bringe motorens såkaldte middeltryk højere op. Man kunne på denne måde få sin HK forøget uden at motoren krævede mere plads, og uden at den blev væsentligt tungere.

Denne motortype havde på dette privatbanetidspunkt hos Frichs en forgænger, der blev brugt i de såkaldte MK-FK-vogne, dog som 8-cylindret, af hvilke der blev leveret et 2-vognstog under krigen (16.04.43), men straks opstallet til krigen var slut og 4 to-vognstog i 1951.

Den trykladede motor til Privatbanerne var som MO-motoren en 6-cylindret maskine, og dens HK blev bragt 50% op til 375 HK, og med denne motor blev der helt nykonstrueret 9 lokomotiver hver med 2 dieselmotorer anbragt i hinandens forlængelse og et førerhus i hver ende af lokomotivet, og 6 lokomotiver hver med 1 dieselmotor anbragt i den ene ende af lokomotivet i en relativ lav kasse og med et førerhus på midten samt en ligeledes lav kasse i den anden ende af lokomotivet, og i denne sidste lave kasse var den elektriske generator anbragt. Forbindelsen mellem dieselmotor og generator blev etableret med en svær aksel, der gik under førerhuset. Disse 15 lokomotiver var en pragtfuld opgave for os, og der var en virkelig begejstring blandt os, der havde med opgaven at gøre, jeg ved, at flere af os følte os virkelig privilegerede, i mit hjem blev der sagt dengang som nu, far er altid glad for at komme på arbejde.

En anden stor opgave - synes jeg selv - der faldt i min turban i 50-erne, var indførelsen af det, der med et vanskeligt ord blev kaldt dieselelfiseringen af den danske jernbanedrift, for selvom der ifølge det, jeg allerede har berettet, havde fundet en betydelig dieselelfisering sted, blev al den tunge last på DSB endnu trukket af damplokomotiver. På privatbanerne havde man allerede dengang, jeg tror i begyndelsen af 50-erne, afskaffet dampdriften.

I de allerførste efterkrigsår op til omkring 1950 præsterede General Motor (GM) en enorm byggeaktivitet på det dieselelektriske lokomotivområde. I denne periode blev der af GM bygget ca. 10.000 lokomotiver med en 2-takts motor med variabelt cylinderantal i V-form. Motoren var blevet udviklet under krigen og bl.a. anvendt i de såkaldte hurtigbåde. En af dem var en 16-cylindret motor på 1654 HK. Man placerede 1 motor af denne type i et lokomotiv, og den var så driftssikker, at den praktisk taget altid kom hjem. Det imponerede her til lands, og det er forståeligt. I de motorvogne, der var udstyret med dieselmotor, og som blev brugt til strækningsskørsel hos DSB havde Frichs i de seneste år konstrueret med mindst 2 motorer pr enhed.

Man vil erindre, at jeg tidligere har talt om, at der i lyntogene var 4 motorer. DSB var interesseret i GM, og jeg mener at kunne huske, at der også omkring 1950 var kommet forhandlinger i gang om, at få Frichs til at gå ind i et licensforhold med GM. Det blev ikke til noget, og jeg ved ikke hvorfor. Licensforholdet kom i stedet i stand med Nohab i Trollhättan, der senere blev overtaget af Bofors og fik navnet Bofors Nohab. Samtidig med at Nohab fik en aftale med GM, blev der ført forhandlinger med Frichs som underleverandør, og efter en kontraktunderskrift i efteråret 1952, var jeg med til de første forhandlinger hos Nohab i december 1952 om det praktiske lokomotivbygningsarbejde. Vi skulle i gang med indkøb, tegningsbehandling og produktion af dele til 3 MY-lokomotiver.

Ordren var på ialt 4 lokomotiver med tilhørende reservebogier. Vi skulle bygge 8 bogier samt en del af 3 af vognkasserne. Det første lokomotiv skulle helt og holdent bygges af Nohab. Mellem de 8 bogier var de 2 reservebogier. Den første sending afgik herfra lige før jul 1953 til Nohab, og transporten fandt sted på en af DSB's TGS-vogne, og det første lokomotiv af denne skelsættende type blev prøvekørt i midten af februar 54 og passerede Århus på prøvetur i Jylland på vej nord på den 22. februar 54. Frichs deltog ikke i de prøveture, vi hang med ørerne, og måtte nøjes med at se toget med et betydeligt antal personvogne passere Århus.

Min daværende chef ing. Floor og jeg kørte i bil til Brabrand og stod på en villavej og så toget passere forbi os. Vi dristede os ikke ind på selve stationen, det kunne jo være, at nogle af de prominente personer så os, ok ja!

Det drejede sig i denne omgang som anført om 4 lokomotiver. Der var under forhandlingerne forud for kontraktafslutningen tale om 6 stk., men der gik dansk beskæftigelsespolitik i sagen, spørgsmålet kom op i Folketinget, på den lokale folketingsmand Thorvald Mikkelsens og den daværende smedeformand Hans Rasmussens foranledning, og antallet blev skåret ned til 4 med den bagtanke, at der skulle forsøges bygget 2 lokomotiver af en lignende type i Danmark, og det betød næsten naturligt hos Frichs.

Efter et vældigt planlægningsarbejde hos Frichs blev der så den 12. marts 1954 skrevet kontrakt mellem DSB og Frichs om konstruktion og bygning. Der blev lavet mange forskellige opslag, og mange af dem med 2 dieselmotorer, men de blev fejet af bordet, der skulle kun være en dieselmotor, for det kunne Nohab-GM nøjes med, og fra DSB's side blev det gennemført, at der skulle anvendes en B & W -totakts motor med 16 cylindre i V-form på de samme 1654 HK som GM-motoren havde. Motoren var vistnok allerede konstrueret hos B & W og var under udførelse i Frankrig, men jeg har ikke indtryk af, at man var så langt, at man havde driftserfaringer, men i hvert fald skulle Frichs bygge efter de fremmede tegninger, og sådan kom det til at gå, og det blev kun en begrænset succes, derimod blev det en solid succes med hensyn til det lokomotivmæssige område. Vi arbejdede på konstruktionen af selve lokomotivet i de næstfølgende år, og i sommeren 1957 indledte vi prøveturene med det første lokomotiv MY 1201. De egentlige afleveringsprøveture begyndte den 27.06.57 med en tur fra Århus til Nyborg med et såkaldt multiplunit, det vil sige kørsel med 2 MY-lokomotiver, hvoraf det ene var et af Nohab-GM lokomotiverne MY 1102.

forholdet var det, at man kunne spænde 2 Nohab-GM lokomotiver sammen til en enhed, der kan styres fra en førerplads, og de 2 lokomotiver, som vi var i gang med, skulle kunne gå ind i dette fællesskab, og det havde i sig selv under konstruktionen været en helt speciel opgave, men den blev løst. Her havde vi et meget fint samarbejde med ASEA i Vesterås, Sverige.

Officielt blev MY 1201 afleveret i efteråret 1957, og MY 1202 først i sommeren 1960. I disse 2 tidspunkter ligger allerede en indikering af den begrænsede succes, men under konstruktionsarbejdet i de første måneder efter kontraktafslutningen den 12.03.54 var begejstringen stor. Den varede kun til efteråret samme år. Den 18.11.54 skrev Frichs en ny kontrakt med DSB og Nohab om bygning af dele til 20 nye dieselelektriske lokomotiver MY 1105 - 1124. Deri lå for vi menige en påmindelse om, at vi nok ikke ville komme til at bygge flere af den slags lokomotiver som et selvstændigt Frichs-produkt, og sådan skulle det vise sig at gå. DSB havde ikke tid til at vente på, at de prøvelokomotiver, som Frichs var i gang med, viste sig gode nok, og på en måde forstår man det godt. De 4 lokomotiver MY 1101 - 1104 blev driftsøkonomisk i en 1-årig periode - sammenlignet med 4 damplokomotiver af litra E-typen. Og det kunne godtgøres, at det var 3 gange så dyrt at bruge kul som at bruge dieselolie, og at kuludgiften på årsbasis pr. lokomotiv lå ca. $\frac{1}{2}$ million kr. over diesellokomotivets olieudgift, og da diesellokomotivets købspris lå på ca. 1,5 million kr., kunne alene besparelsen i brændselsudgifter indtjene et MY-lokomotiv på 3 år, og endvidere var der de såkaldte amerikanske Marshallpenge til genopbygning af en lang række områder, der var mere eller mindre forfaldne efter 2. verdenskrig til rådighed for en lang række lande.

I årene derefter fik Nohab i samarbejde med Frichs og enkelte andre danske firmaer bl.a. Thrige senere Thrige-Titan og dansk SKF for henholdsvis de elektriske maskiner og rullelejerne i bogierne til opgave at fortsætte det allerede indledte byggeprogram. Frem til 1978 blev det til ialt 165 store diesel-el-lokomotiver, deraf 5 MV-lokomotiver på hver 1654 HK omlitreret fra MY, 54 MY-lokomotiver på hver 1950 HK, 45 MX-lokomotiver på hver 1425 HK, 26 MZ-lokomotiver på hver 3300 HK og 35 MZ-lokomotiver på hver 3900 HK. De 600 HK, der er mere i de sidste 35 lokomotiver, er til el-opvarmning af personvognene. Iøvrigt bygges en del af de ældre MZ-lokomotiver for tiden om til el-opvarmning ved, at der installeres en særlig dieselmotor til dette brug. Dette ombygningsarbejde er Scandia-Randers A/S i gang med.

En tredje stor konstruktiv opgave, der fyldte op på tegnestuen og i værkstederne, var "verdens bedste rangerlokomotiv", det blev daværende maskinchef ved DSB og Frichs' chef for lokomotivafdelingen i hvert fald på et vist tidspunkt enige om. Det med det bedste blev nu efterhånden noget blakket. Dieselmotoren holdt ikke, hvad man havde forventet af den.

Disse rangerlokomotiver, der fik litrabetegnelsen MT, blev konstrueret i sidste halvdel af 50-erne. Frichs fik ordre på 2 stk. prøvelokomotiver MT 151 og 152 den 21. oktober 1955, og leveringen fandt sted 19.12.57 og 28.03.58. De blev forsynet med en helt nykonstrueret 8-cylindret dieselmotor oprindeligt på 400 HK, men inden afleveringen blev den sat op til 425 HK, fordi den under prøvekursen opad den ca. 10 km lange Hasselagerbakke syd ud fra Århus tabte ganske lidt i køretid. Cylindrene var placeret i V-form under 90°.

I efteråret 58 fik vi så ordre på yderligere 15 stk., de fik betegnelsen MT 153 - 167 og blev leveret i sidste halvdel af 1959 og første halvdel af 1960.

Det var et virkelig godt lokomotiv, så længe dieselmotoren holdt, og det gjorde den i ca. 10 år indtil begyndelsen af 70-erne. Der var som allerede sagt efterhånden en hel del i vejen med den, og det blev besluttet at erstatte den med en tysk motor, og nu kører disse pragtfulde rangerlokomotiver videre. Det var en bet, selvom ombygningen ikke belastede Frichs. Det konstruktive arbejde i forbindelse med ombygningen blev udført af Frichs, medens selve værkstedsarbejdet blev udført på centralværkstedet i Århus.

Rent lokomotivmæssigt har det altid været et fint lokomotiv, og nu er det så altså også godt på det motormæssige område. Et fint lokomotiv - og et dyrt lokomotiv - navnlig dette sidste holdt DSB stærkt på, og derfor så man sig om efter en anden type rangerlokomotiv, og øjnene faldt på et tysk 3-koblet diesel-hydraulisk lokomotiv på 440 HK. Man købte 3 stk. i Tyskland og fik dem leveret i 1957, og det viste sig, at denne "Ding" skulle være i stedet for MT. Disse nye rangerlokomotiver fik litrabetegnelsen MH, og der blev hos Frichs bygget 120 af slagsen i 5-årene 1960 - 1965. Den første ordre var på 80 stk., den største lokomotivordre nogensinde i Frichs' historie, og senere fulgte der 2 ordrer hver på 20 stk. Det blev spændende, opgaven var på forhånd bunden, der måtte ikke afviges særlig meget fra de tyske prøvelokomotiver.

Den sidste store DSB-opgave, som det faldt i mit lod at administrere, var en ordre af 29.03.76, den drejede sig om det, som mange i Jylland og på Fyn i dag kender som motorregionaltog litra MR og på Århuseggen specielt kendes som de nærbanetog, der kører mellem Århus og Hornslet - Grenå. DSB gav på dette tidspunkt ordre på 30 stk. 2-vogns-tog, der senere blev udvidet til 31 togsæt. Det drejede sig om en type, der blev konstrueret af vognfabrikken Uerding i Krefeld for vognkassernes vedkommende i samarbejde med DSB, med bogierne blev konstrueret af Wegmann i Kassel. DSB fik licens på fremstillingen, og bygningen af vognkasserne blev for de første 30 stk.'s vedkommende overdraget den tyske fabrik Uerdingen, med de sidste 32 vognkasser blev overdraget Scandia-Randers A/S. Bogier blev delt mellem Wegmann i Kassel og Frichs, med 24 stk. til Wegmann og 116 stk., deriblandt 8 reservebogier til Frichs. Det var ret interessant, men der var kun tale om administration af, hvad andre havde fundet på. Det passede udmærket til min efterhånden fremrykkede alder. Der blev anledning til et vist samarbejde med den tyske fabrik i Kassel, der som nævnt var licensgiveren. Scandia-Randers A/S leverede en hel del af det indvendige udstyr til alle 31 stk. 2-vogns-tog.

Med hensyn til Wegmann i Kassel giver det mig anledning til at fortælle lidt om den udvidelse af det rullende materiel, der fandt sted i årene 1967 - 1978 til Københavns Nærtrafik. Her var der tale om et licenforhold mellem DSB og Wegmann i Kassel, for bogiernes vedkommende et licenforhold der blev overdraget til Frichs.

Jeg har tidligere berettet om, at der i årene 1933 - 1952 blev konstrueret og bygget 119 motorvogne til Københavns Nærtrafik, og de

fandt ingen udvidelse sted før end i 1967. Vi fik i samarbejde med Scandia-Randers A/S i 1965 ordre på en helt ny moderniseret vogntype og derefter gik det så slag i slag frem til 1978. Der var i denne periode tale om 9 forskellige ordrer kaldet 6. levering til og med 14. levering. De først omtalte 119 vogne havde betegnelsen 1. til og med 5. levering.

Det var en interessant opgave og krævede megen teknisk indsats af såvel tegnestuepersonale som bygning i værkstederne. Konstruktionen stod på i henved 2 år. De første af 45 såkaldte MM-vogne af 6. levering blev afleveret til DSB i januar 1967, og de sidste 20 i løbet af 1978, efter at Frichs havde afhandlet sin jernbaneproduktion til Scandia-Randers A/S.

Det blev i denne 12-årige periode til ialt 278 el-motorvogne litra MM og MU, og antallet af bogier kom op på 1068, hvoraf rundt regnet halvdelen blev anvendt til mellemvogne FS og FU der blev bygget af Scandia. Det indvendige udstyr i alle vognene blev udført og monteret af Scandia.

Hver at nævne er også skinnerbusmotorer til et meget betydeligt antal danske Privatbaner. Det blev til 48 stk i perioden 1946-49 og yderligere 25 i 1950-52, og endelig reparerede vi et betydeligt antal damplok for såvel de norske som de hollandske statsbaner i de allerførste efterkrigsår. Denne sidstnævnte opgave var endda så stor, at vi byggede et særligt værksted syd for vejen der fører forbi Frichs. Dette værksted blev også forsynet med en skydebro.

Det skulle ikke kunne blive ved med at gå, skal vi sige som smurt i olie. Nogen fandt ud af, at der ikke var plads til 2 fabrikker i Danmark til fremstilling af rullende materiel til DSB, og da det også viste sig, at der ikke kom nye ordrer, og økonomien blev for anstrengt, solgte Frichs sine rettigheder til at være med til Scandia pr. 1. december 1977, og vi ældre grad.

Dette salg hjalp ikke meget, i september 1979 standsede Frichs sine betalinger, og 18. oktober blev mit gamle firma meldt konkurs og så begyndte en vis afvikling, indtil Kosan i februar 1980 dukkede op som en Fugl Fønix, købte konkursboet og begyndte på en frisk ovenpå gamle Frichs den 15. februar 1980.

Frichs havde under konkursen indledt et vist afviklingssamarbejde med DSB, som jeg blev involveret i. Det drejede sig om overskudsreservedele til rullende materiel som lå på magasinerne. Vi fik også enkelte nye ordrer, som vi påtog os at levere inden udløbet af konkursperioden. I dag virker det, som om der har svævet en skytsengel over det gamle foretagende, og det viste sig jo også at være tilfældet.

Som sagt, nogle grad, da gamle Frichs gik ned, men det kunne ikke være anderledes, og må jeg sige, at det er opløftende ovenpå de sidste svære år at være med til at genopbygge noget af det gamle, og jeg skulle være et skarn, om jeg ikke endnu engang synes, at det er værd at være med, og så stadig på jernbanesiden. Det er blevet til reservedele til rullende jernbanemateriel, og den aktivet synes at gro. Måtte jeg til min efterfølger, der snart skal tiltræde, have held til at aflevere en acceptabel portefølge.

Erik Jensen

25.03.81