

WILLIAM BAY
Civilingeniør
Byfogedvej 17, 8900 Randers
85 42 78 83

Kære Peter Roland Hansen

Det er med megen glæde, jeg har modtaget dit brev af 1.9.95. Det glæder mig nemlig at se, at mit gamle "marcipanbrød" endnu er i live, efter 41 års brug. Og at det således går en fremtid i møde, som et enkelt eksempel på den "fremragende" konstruktion. Den er et eksempel på, hvad jeg formåede i en alder af 30 år. Historien omkring dette lokomotiv er den.

Kort efter krigens ophør i 1945 var Frichs interesseret i at bygge et sligt lokomotiv til privatbenerne. Jeg blev kort derefter sat på opgaven at udvikle dette, i overensstemmelse med vor overingeniør, Rudolf Zeis Floor, søn af DSBs maskinchef. Han ønskede et lokomotiv med en enkelt, stor, langsomtgående motor. Jeg lavede vist ca. 20 forslag til dette. Men de viste sig alle, at blive alt for kostbare. Jeg blev efterhånden ked af denne udvikling, og bad så inderligt om at måtte projekttere et lokomotiv med 2 hurtiggående M0-motorer.

Floor var imidlertid kun indstillet på den store, langsomt gående motor. Jeg bad derfor om at måtte stå på tegnestuen lørdag eftermiddag og søndag, for at kunne tegne og vægtberegne et lokomotiv baseret på 2 M0-motorer.

Jeg fik så lov til dette fritidsarbejde ! I løbet af de 2 måneder i slutningen af 1949 tegnede jeg så et "marcipanbrød", samt en detaljeret vægtberegning af samme. Det var baseret på de nyeste ideer inden for lokomotivbygning, og vægtberegningen blev lige præcis 60 tons.

Det var baseret på 2 stk sekscylindrede M0-motorer med en 50% trykladning, som gav lokomotivrt en hk-styrke på ialt 750.

Vognkassen var opbygget med 2 meget rummelig førerrum, 2 motorrum, hvor motoren var placeret helt oven på det helt lukkede gulv og med generatoren ~~var~~ ført igennem til et midterste rum uafængig af oliedampen. Dette rum var ventileret gennem 2 store kanaler som var ført til fronten i begge retninger. Som bogier anvendtes den kendte type fra M0-vognene, altså en svejst konstruktion med en ret solid overflade. Førerrummene var forsynet med skråtstillede kontroller, som lettede føreren meget.

Åbningen for kanalerne var forsynet med jalousier, som kunne lukkes indefra i tilfælde af fygesne.

Dette projekt var udført med en stor tegning i målestokken 1:10, og vægtberegning~~e~~, som var meget detailleret gav lokomotivet en vægt på 60 tons.

Det afleveredes til ingeniør Floor, som tog yderst kritisk imod det. Kort derefter forlod jeg Frichs for at begive mig til Høng for at tiltræde en stilling hos Vilhelm Pedersens store og for sin fine maskinpark kendte maskinfabrik. Lønnen var bedst, og Floor sagde, at jeg kunne jo ligeså godt være blevet slagter!

Avor forundret blev jeg ikke, da jeg fornyligt fik besked om, at allerede i begyndelsen af februar (jeg var blevet ansat i Høng 1.2.49) tilbød privatbaneudvalget "mit" lokomotiv i 10 eksemplarer til en pris af 700.000 pr stk. Og det var helt uden ændringer, da min tegning blev fremlagt til beskuelse! Der var en almindelig anerkendelse til dette "Floors resultat". Dog blev man desværre enig om at ændre bogierne i lighed med Scandias HFHJ M 3, altså med profiler opbygget stel, og desværre større hjulafstand. Det var den ~~f~~amøse HFHJ-direktør Kuhlmands ringe kendskab til teknologien bag en ved svejsning opbygget bogie, som gav udslaget.

Det viste sig da også, at disse bogier gav anledning til idelige kvaler, dels med soliditeten, dels med smøring af centrumsstykket. Som noget af det eneste, der voldte kvaler.

Der gik nu nogen tid med at skaffe de nødvendige materialer til de 9 lokomotiver, som man var enedes om. Det første lokomotiv blev afleveret til HFHJ i løbet af sommeren 1953, hvorefter de øvrige 8 fulgte afsluttende med 2 stk til Aalborg Privatbaner. Jeg modtog derfor de 2 lokomotiver som maskiningeniør ved APB, og var meget tilfreds med dem. Til at begynde med kørte vi af og til fra togføreren, da disse maskiners acceleration var betydeligt bedre end de gamle "standkister".

De venligste hilsener, jeg håber, at det er tilstrækkeligt
Deres hengivne

M. Bay