

## Om Erik Risbjerg Thomsen og implementeringen af Litra My i Danmark



Foto: Vingehjulet 1964

Erik Risbjerg Thomsen blev født den 18. november 1914 i Ting Jellinge nær Dalmose i det daværende Sorø amt, hvor han voksede op. Faderen var førstelærer og moderen hjemmegående, som man gjorde det dengang, så hjemmet var ikke uden uddannelsesmæssige traditioner. Det har uden tvivl betydet en hel del, da det at tage en højere eksamen, som en studentereksamen, bestemt ikke var almindeligt dengang. Han blev student fra Roskilde Katedralskole i 1932 og uddannede sig til civilingeniør med eksamen i 1939. Han ansattes ved DSB samme år efter en meget kort ansættelse ved "International Patent-Bureau". Han arbejdede i Struer indtil 1950, da han overflyttedes til Maskinafdelingen i Sølvgade. I mellemtiden var Risbjerg Thomsen blevet klar over, at han måtte gøre noget bemærkelsesværdigt, hvis han ville stige i graderne. Den sag klarede han ved at presse på for at komme til USA for ved selvsyn at studere, hvorledes jernbanerne derovre udviklede sig efter krigen. Han var udmærket klar over, at USA, som på så mange områder var et foregangsland, for længst havde udskiftet damptrækkraften med store og kraftige diesellokomotiver. Han fornemmede sikkert, at her lå en opgave med mange muligheder og ventede på en driftig ung ingeniør. Thomsen ville på studierejse i Guds eget land. Det var vejen frem – og det kom til at passe! Det har ikke været nogen simpel opgave at få alle rejsens aftaler på plads. Dengang havde man hverken telefon- eller email-forbindelser<sup>1</sup>. Alt skulle telegraferes. Finansiering skulle også skaffes, men takket være velvillige fonde gik det, og Thomsen kunne rejse til USA i december 1948. Dannelsesrejsen varede frem til 1. marts 1949.

Det lykkedes ham at besøge alle de største lokomotivfabrikker derovre, såsom EMD, ALCO og Baldwin, og han fik lejlighed til at knytte venskabelige forbindelser til ledende personer ved fabrikkerne.<sup>2</sup>



Risbjerg Thomsen (tv.) med sin chef Hedegaard Christensen.

Foto: Vingehjulet

Risbjerg Thomsen kom hjem til Danmark med stor begejstring for de amerikanske dieselmotorer og deres anvendelse i moderne lokomotiver. I den anledning skrev han en artikel til "Vingehjulet", der uden tvivl i uddrag bygger på den rapport, som han afleverede til DSB's ledelse efter hjemkomsten. Den kan læses

<sup>1</sup> I 1927 blev London og New York forbundet med en radioforbindelse ved brug af skibe. Og I 1955-56 fik man forbundet USA og Europa med en undervands transatlantisk kabelforbindelse

<sup>2</sup> For nærmere detaljer om rejsen, henvises til Motormateriel 5 fra banebøger.

nedenfor, se nr. 1.

Efter overflytningen til maskinafdelingen i Generaldirektoratet, placerede han sig i en nøgposition i forbindelse med køb og idriftsættelse af My-lokomotiverne.

### **DSB vil dieselvejen!**

Den begejstring han erhvervede sig i USA for dieseltraktionen, havde han tilsyneladende ikke problemer med at få til at smitte kraftigt af på sine kolleger og foresatte. Dampen var på vej ud, hjulpet af stærkt stigende udgifter til kul, der kun så ud til at kunne stige!

Så DSB anså absolut dieseltraktionen som det rette valg til afløsning for de ældre, og for de flestes vedkommende, udslidte dampmaskiner. "Diesel er det snusfornuftige valg", hævdede man inde i Sølvgade !



1101 i Trollhättan 1954

Foto: Nohab

### **Men er dieseltraktion nu det rigtige valg? Et lille bump på vejen.....**

Imidlertid kom DSB's begejstring ikke til at stå uimodsagt i offentligheden. En uheldig dag i 1951 kunne maskinafdelingens ingeniører læse et indlæg<sup>3</sup> af teknisk professor P. H. Bentsen<sup>4</sup>, som klart argumenterede for, at eldriften var fremtidens rette traktion til afløsning af dampen – ikke dieselmaskinerne. Og det bekom

absolut ikke etaten vel ! Den formastelige professor anførte følgende: "*Der synes at være både en betydelig driftsøkonomisk og valutamæssig besparelse forbundet med en elektrificering af de danske hovedbaner. Som følge af forbedrede driftsforhold og den betydelige forøgelse af rejsehastigheden, der opnås for både personer og gods, må der kunne regnes med en trafikstigning på 5 %, sådan som det er sket i Belgien efter elektrificering*".

Professoren fremturede ved at hævde, "*at diesellokomotiverne er dyrere i drift og sårbare overfor svigtende olietilførsler, så tiden er gunstig for elektrificering af fjernbanen*".

Kontorchef J. P. A. Andersen<sup>5</sup> fik til opgave at imødegå professorens mening om, at elektrificering af DSB's strækninger var en fornuftigere løsning end dieselvejen. Det



Foto: Hans True

<sup>3</sup> | "ingeniøren" 14. dec. 1951.

<sup>4</sup> professor P. H. Bentsen var professor i trafik ved DTU fra 1949 til 1977.

<sup>5</sup> Kontorchef og ingeniør i Maskinafdelingen. Ledede maskinafdelingens sekretariat under Risbjerg Thomsen.

gjorde han ret aggressivt i et 5 sider lang svar <sup>6</sup> : "**Det fremgår tydeligt, at Professor Bendtsen er uddannet jernbanebygger og dermed ikke behersker energi- og driftsproblemer på jernbaneområdet. Det havde tjent ingeniøren bedst, om redaktøren også havde rådført sig med teknisk sagkyndige!**"

Sådan, professoren havde efter kontorchefens opfattelse ikke en klap forstand på jernbanevæsnet og burde have holdt sin mund.

Han fortsatte med følgende bredside: "**Ja, vi har råd til at lade være med at elektrificere – både i dag og inden for en overskuelig fremtid. Der foreligger ingen som helst økonomisk basis derfor, og navnlig for så vidt angår kapitalinvesteringen, forværres forholdet dag for dag med den stadig fremadskridende inflation. Eventuelle ønskelige trafikale forbedringer – inden for rimelige krav – kan fremskaffes på langt billigere og simple måder end elektrificering under de kendte former**".

Andersens konklusion var klar. Det var alt for dyrt at implementere eldrift i Danmark. Så professor Bendtsens debatindlæg blev blot et lille bump på vejen frem mod indkøbet af My'erne.



**Risbjerg Thomsen ved præsentationen af 1101 i 1954**  
**Foto: Hans True**

Men debatten blev taget op igen i 1956/57, da Traktionsudvalget afgav sin rapport om den fremtidige traktion i Danmark. Dieseltraktionen valgtes med 7 stemmer ud af 13. Det var anlægskostningerne som (også) på det tidspunkt umuliggjorde eldrift hos DSB. Så der kom til at gå mange år, og trængsler, inden eldriften vandt!

DSB kunne ånde lettet op, og så kunne 1101 – Risbjerg Thomsens (og DSB's) "ønskebarn" – ankomme til Danmark nogle år senere i februar 1954 under stor offentlig bevågenhed. Lokomotivet kunne bese af folket på Østerport Station, hvor det blev modtaget af Risbjerg Thomsen. Han var uden tvivl en glad mand, og han fulgte dets implementering og drift tæt i årene fremover !

### **Risbjerg Thomsens artikler om My**

I perioden fra 1949 og til 1957 skrev Risbjerg jævnligt artikler om lokomotivet i Vingehjulet. Det blev nærmest "ende-

<sup>6</sup> Svaret bragtes i en avis tre uger senere i 1952

vendt", ingen af dets noble dyder forblev upåagtede eller uomtalte. Han var meget begejstret for "sit" lokomotiv. Artiklerne er meget detaljerede og dele af dem er blevet citeret i flere skrifter om maskinen fra Nohab. Men denne gang har læseren selv muligheden for at læse de oprindelige artikler, som de blev skrevet dengang af Risbjerg selv.



**Risbjerg Thomsen beser My 1101 på Østerport station.**

### **Risbjerg Thomsens videre karriere**

I 1958 udnævnes han til overingeniør i Generaldirektoratet, sikkert som en anerkendelse af det store og betydningsfulde arbejde han udførte i forbindelse med My'erne. Med forfremmelsen og sin stilling i generaldirektoratet kom han ind i et tæt samarbejde med maskinchefen Hedegaard Christensen, som varede ved – og nok også udmøntede sig i – at Risbjerg Thomsen afløste Hedegaard Christensen, efter at denne gik på pension i 1964.

Erik Risbjerg Thomsen blev pensioneret i 1984. Han afgik ved døden d. 21. februar 1988 73 år gammel.

### **Afslutning**

Erik Risbjerg Thomsen var ansat i og chef for DSB's maskinafdeling i en periode, hvor han havde store muligheder for at engagere sig i omstillingen fra damp- til dieseltraktion og implementeringen af dieselmaskinerne. Alt dette drejer hans artikler i Vingehjulet sig om. De spænder fra hans første begejstring for diesellokomotivet efter hjemkomsten fra USA og indtil implementeringen af My'erne var i god gænge. I artiklerne mærker man tydeligt Risbjerg Thomsens entusiasme for sit arbejde. Det er med andre ord primærkilder, der er tale om i denne forbindelse, og ikke udlægninger af teksterne. Det gør dem interessante i den samlede form. Læs artiklerne (se 2-8), som er at finde nedenfor.

Debatten om diesel- versus eldrift er interessant derhen, at den kom til at vare i så mange år. Der er næppe tvivl om, at J. P. A. Andersen dengang havde ret i, at implementering af Eldrift hos DSB ikke havde gang på jorden grundet de meget omfattende anlægsudgifter. Når man måtte kæmpe en hård kamp for blot at få anskaffet de første 4 My-lokomotiver, er det indlysende, at man aldrig ville have opnået en politisk godkendelse til indførelse af eldrift i milliardklassen. Og så var My'erne købt, så beslutningen lå lige for !



## **Om Materialet fra Vingehjulet**

*Materialet bringes, fordi vi anser det for en unik indsigt i Risbjerg Thomsens refleksioner over anskaffelsen og idriftsættelsen af de store dieselmaskiner litra My til DSB. Hans beskrivelser af lokomotivets tekniske og driftsøkonomiske fordele er værd at opfriske, velvidende at de i mindre uddrag og bearbejdet form har været bragt i andre sammenhænge. Her kommer informationerne direkte fra "ingeniørens" pen !*

*Siderne bærer desværre præg af at være kopieret af en mindre god kopimaskine for en del år siden. Det er primært forsøgt at optimere teksten, hvilket er gået lidt ud over billederne, men de kan ses andre steder, det kan teksten ikke! **Tidsangivelsen** for enkelte af artikler er kun en omtrentlig. Det skyldes, at artiklen blot haves i uddrag uden for helheden.*

**Fotos: Hans True og Kjeld Erik Jørgensen**

### **Kilder:**

*Ingeniøren, december 2012 af Nicolai Østergaard*

*Vingehjulet 1949 -1957.*

*Jernbane-Bladet, nr. 1. januar 1957*

*Sekundær kilde: Motormateriel 5, Banebøger.*



Foto: Kjeld Erik Jørgensen