

Indledning

GM-lokomotiverne i de tre skandinaviske lande, Danmark, Sverige og Norge, er emnet for denne bog. Der vil dog også være en afstikker til Tyskland, hvortil nogle af DSB's udrangerede MY-lokomotiver også har fundet vej. Finland erhvervede aldrig GM-lokomotiver, selvom de dog havde flere MY-lignende lokomotiver i bestilling hos NOHAB. Mere om netop dette i kapitlet om NSB Di3.

GM-lokomotivernes historie i Skandinavien er yderst omfattende og er behandlet mere uddybende i anden litteratur. Ærindet med denne bog er med fokus på det fotografiske, at vise et udpluk af GM-lokomotivernes virke i de senere år og samtidig fortælle udvalgte fakta.

Afviklingen af dampdriften begyndte i Sverige og Norge i 1910'erne og 1920'erne med elektrificering af de mest trafikerede strækninger. Elektrificering er kostbart, da det kræver store anlægsinvesteringer. Derfor er det kun rentabelt på de mest trafikerede strækninger. Bl.a. derfor besluttede DSB efter Anden Verdenskrig at satse på dieseldrift. Samtidig havde man i Sverige og Norge behov for diesellokomotiver til de mindre trafikerede strækninger.

Den amerikanske lokomotivfabrik GM-EMD (fremover GM) havde siden 1930'erne leveret tusindvis af driftssikre, dieselelektriske lokomotiver til amerikanske jernbaneselskaber.

GM-motoren er hjertet i denne bogs diesellokomotiver. Det er en to takts V-dieselmotor med seks til 20 cylindre. Udviklingen går helt tilbage til 1936, hvor GM satte gang i udviklingsarbejdet af GM 567-motoren. Tallet - 567 - indikerer motorens slagvolumen per cylinder i kubiktommer. Det er altså ganske store cylindre, da 567 kubiktommer er 9,3 liter! Efterfølgeren, en videreudvikling af 567-motoren, GM 645, blev introduceret i 1965. Motorerne findes både med og uden turbolader.

Efter Anden Verdenskrig var GM på udkig efter samarbejdspartnere uden for USA. Det førte bl.a. til at man i 1949 indgik en licensaftale med svenske NOHAB om bygning af dieselelektriske lokomotiver med amerikansk dieselmotor og el-udrustning. Produktionen skete på NOHAB's fabrik i Trollhättan.

Et dieselelektrisk lokomotiv fungerer ved, at dieselmotoren trækker en dynamo eller en generator, som leverer strøm til de elektriske banemotorer, der er monteret på lokomotivets bogier og således driver hjulene.

Den 07.02.54 leverede NOHAB deres første GM-lokomotiv, da DSB modtog MY 1101. I dag, mere end 69 år senere, er GM-lokomotiverne stadig rygraden hos mange større og mindre jernbaneselskaber. Samtidig er de en vigtig del af bl.a. det norske og danske jernbanemuseums veteranogskørsler.