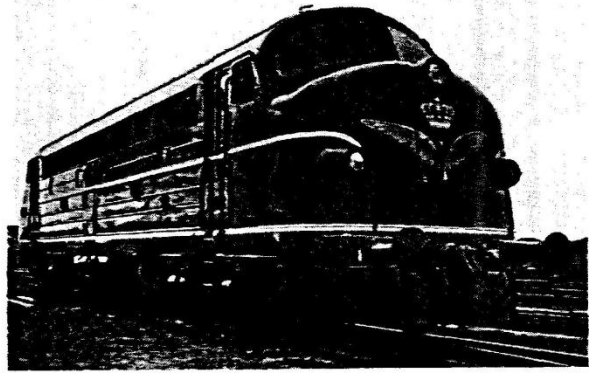


20 nye My-lokomotiver.

Statsbanerne har nu, efter at en række forhandlinger mellem repræsentanter for regeringen, den interesserede danske industri og dennes arbejdere og DSB er slutført, sluttet kontrakt med A.B. »Nohab« i Trollhättan om levering af 20 dieselelektriske lokomotiver af litra My, stort set af lignende type som de 4 i foråret 1954 leverede, dog med ca. 1750 HK (mod de første 4's ca. 1500). De nye lokomotiver bygges — for dieselmotorernes, generatorens og styringens vedkommende — af General Motors i U. S. A., dampgeneratorer til togopvarmningen — som sidst — af »Vapor« i U. S. A. og for den øvrige dels vedkommende af »Nohab« i forbindelse med dansk industri, herunder A/S Frichs i Aarhus. Det er en forudsætning, at det første lokomotiv skal leveres 12 måneder efter kontraktens underskrift, altså i slutningen af november 1955, og de øvrige derefter leveres med gennemsnitlig 2 pr. måned. Prisen pr. lokomotiv ligger — fordelt på amerikansk, svensk og dansk andel — omkring 1½ mill. kr. pr. stk.

Der kan regnes med, at dansk lokomotivindustri og dansk elektroteknisk industri deltager i bygningen med ca. 35 pct. af anskaffelsessummen, medens svensk industri deltager med hen mod 30 pct. og amerikanske leverancer med omkring 35 pct.

Motiveringen for denne relativt betydelige samlede anskaffelse er en dobbelt: Dels den i og for sig beklagelige, at DSB's lokomotivpark i



MY 1101.

sin helhed er meget ældre end gennemsnitsalderen ved andre vesteuropæiske jernbaner — med de af høj alder følgende særlig store vedligeholdelsesudgifter — dels de meget betydelige muligheder for forbedringer såvel i økonomisk som i trafikal henseende, som tilgangen af de store motorlokomotiver indebærer. Begge disse muligheder har de allerede anskaffede 4 My-lok under deres løb siden anskaffelsen i høj grad ført bevis for.

Hvad først damplokomotivparken angår, da har vi vel i trediverne først lejlighedskøbt 11 E-lok fra svenske statsbaner og senere (i fyrrerne) anskaffet 25 nye af samme type, ligesom vi — også i fyrrerne — anskaffede 6 godstogslokomotiver litra H. Endvidere lejlighedskøbte vi i 1951 12 belgiske lokomotiver (litra N), be-

regnede til godstogskørsel. Prisen for disse lokomotiver var ganske ekstraordinært lav, og indkøbet skete til afhjælpning i en akut situation, hvor den eksisterende lokomotivpark overhovedet ikke slog til over for den meget store gods- trafik.

Den overvejende del af de øvrige damplokomotiver er imidlertid delvis endda meget ældre typer. Således er alle P-maskinerne fra før 1910.

Motoriseringen — i de senere år i det væsentlige sket med Mo-vogne — har vel overflødiggjort en del damplokomotiver, men ganske overvejende af de mindste (og ældste) typer, og når yderligere motorisering nu skulle ske — hvad alt talte for — måtte man ind på anskaffelse af større enheder end Mo. To store helt igennem danskbyggede dieselelektriske lokomotiver af ny type er vel givet A/S Frichs i Aarhus i ordre som forsøg på at finde frem til et rent dansk fabrikat, men disse første 2 helt danske lokomotiver af ny type er først færdigbyggede i slutningen af 1955, og der kan først derefter og i løbet af en længere periode indhentes fornødne erfaringer og nødvendig sikkerhed, før man tør indlade sig på at binde sig til denne endnu helt på forsøgsstadiet værende type som standard.

Derimod er My-lokomotivet en i den grad navnlig i USA gennemprøvet type, og de her i landet i de forløbne måneder indvundne erfaringer så gunstige, at Statsbanernes ledelse med sikkerhed turde gå ind for den nu sikrede anskaffelse.

My-lokomotivet er i forhold til dampdrift endog i meget høj grad besparende i brændselsforbrug. Der er også en ikke uvæsentlig besparelse i personaleudgifter bl. a. som følge af, at My (som bekendt) kun er eenmandsbetjent. Der er god grund til at turde regne med, at også vedligeholdelsesudgifterne vil stille sig gunstigt. Til disse virkelig store besparelser i den daglige drift kommer den trafikale gevinst, der følger af lokomotivets overlegne trækkekraft. Mange internationale tog i sommer har kunnet indvinde betydelige forsinkelser (f. eks. i ankomsten syd-fra) undervejs Padborg—Nyborg, og også godstogene har med My kunnet klare store opgaver. Naturligvis begrænser det hidtidige kun lille antal My (4) både anvendelsen og nyttevirkningen, men der er dog allerede med denne beskedne »fortrop« planlagt relativt store fremskyndelser af vigtige landsdelstog til næste sommer, og det er ikke for meget sagt, at de nu

tilkommende 20 vil medføre revolutionerende ændringer og gennemgribende forbedringer af hovedtogs-løbene for alle hovedlinierne i sommeren 1956.

Statsbanernes ledelse er derfor særlig godt tilfreds med, at det på en tid, hvor store anskaffelser ikke netop har den stærkeste medvind, er lykkedes at få regeringens tilslutning til anskaffelsen. Det er selvfølgelig, at Statsbanerne også med tilfredshed hilser afgørelsen af, at dansk industri er med i arbejdet, og det tør siges, at DSB virksomt har arbejdet med herpå. Ikke alene gives der derved danske arbejdere i de pågældende industrier arbejdsmuligheder, men der gives også dansk industri mulighed for at samle viden og kendskab til brug i den videre fremtid, der for jernbanedriften her i landet som i mange andre lande så utvivlsomt står i den stadig stigende motoriserings tegn.

Statsbanernes Driftsberetning for 1953-54

Generaldirektoratet har i de seneste dage udsendt driftsberetningen for finansåret 1. april 1953—31. marts 1954. Det omfattende talspækkede materiale giver oplysninger af afgørende interesse vedrørende så at sige alle sider af Statsbanernes mangeartede virksomhed.

Redaktøren har ment, at driftsberetningens afsnit om *personalet* antagelig ville have særlig interesse for de ansatte, der jo langtfra alle har driftsberetningen inden for nær rækkevidde. Vi bringer derfor — med mindre af pladshensyn dikterede udeladelser — her dette afsnit af beretningens tekstdel og tænker os i følgende numre at tage andre områder op til belysning.

Personalet.

Det samlede personale ved Statsbanerne udgjorde i 1953—54 gennemsnitligt:

Personale til overledning, drift og vedligeholdelse af anlæg	27 676
Personale ved omnibusruterne	934
	28 610
Personale til fornyelse af faste anlæg, ny-anlæg og fremmedarbejder	1 135
	29 745

Under personale er kun opført det fast ansatte personale, aspiranter og det direkte af Statsbanerne som arbejdsgiver antagne ekstrapersonale, derimod ikke personer, der — med entreprenører som ar-