



**SÖDERBERG & HAAK AB**  
GÖTEBORG STOCKHOLM MALMÖ

**J. STONE & COMPANY (DEPTFORD) LTD**  
ENGINEERS  
DEPTFORD · LONDON · SE 14

TELEPHONE · TIDEWAY 1202 (17 LINES)

TELEGRAMS · TOSTONES · LONDON · TELEX

TELEX NO. 8570

YOUR REF

OUR REF

GESVARAS			REF. <i>F. div.</i>
AVD	DAT	SIGN.	
<i>127</i>	<i>09/8/56</i>	<i>[Signature]</i>	22 AUG 1956
DELGIVES			
AVD	DAT	SIGN.	
<i>124</i>	<i>13/8</i>	<i>[Signature]</i>	

9th August, 1956.

Nydqvist & Holm AB

Trollhättan

Dear Sirs,

INDONESIA

15 RAILCARS and 15 TRAILER CARS

We refer to the recent call for tenders issued by the Chief Mechanical Department, Indonesian State Railways, for new railway passenger rolling stock comprising a total of 15 Railcars and 15 Trailer Cars.

In view of the early closing date for tenders, viz. 15th September 1956, we should be grateful if you would advise us whether your Company will be submitting an offer for all or part of these requirements.

Our range of speciality products will enable us to offer you the following items of electrical equipment exactly as required by the specifications, and in accordance with the Indonesian Railway standards :-

- Air-Conditioning Equipments.
- Drinking Water Coolers.
- Water Raising Equipment.
- Lighting Fittings.
- Speedometers.
- Generating Equipment.
- Batteries.
- Fans.
- Pressure Ventilating Equipment.
- Embarkation Lighting Fittings.
- Headlights.
- Bell equipment, etc.

We look forward to your early reply.

Yours faithfully,

J. STONE & COMPANY (DEPTFORD) LTD.

*[Handwritten signature]*



Sjd/ID

Söderberg & Haak AB  
Box 106  
Göteborg 1

139/F.div.

29 augusti 1956

J. Stone & Company (Deptford) Ltd., London

Från rubr. firma mottogo vi för en vecka sedan ett brev daterat 9 augusti, på vilket Edert namn är angivet i översta högra hörnet.

Brevet gäller en förfrågan på rälsbussar och trailers till Indonesien. Med anledning härav få vi meddela att vi tyvärr f.n. ej ha möjlighet att inkomma med offert.

Högaktningsfullt  
NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG  
Försäljningsavdelningen





Rapport präsident ORE antyder att vårt CC första SA kategori stop  
andra typer icke klassade stop Den Hollander lovar försvara vår  
position för att möjliggöra att vår typ utses till europeisk standard  
stop befara emellertid att förslaget avvisas då köp av icke europeisk  
motor icke kommer att finansieras av Eurofima Den Hollander påyrkade  
eftertryckligt DMD-motorns tillverkning i Europa stop enbart engelska  
programmet tillåter 2000 t.d. linje (lok?) och rättfärdigar euro-  
peisk tillverkning stop nytt ställningstagande GM nödvändigt före  
2 december , datum för konferens UIC Paris stop om de tre Associerades  
förslag tillbakavisas, blir ~~maka~~ Cockerill Baldwin-motor först.

Gillieaux

e. GMOU  
HENSCHEL  
NONAB.

DIR. COMM. / JG / MM.



BESV	REF.
AVD	22 NOV 1956
DELGIVES	
AVD	DAI
Mr. René DUNDELHOEFF,	
HOTEL WELINGTON,	
NEW-YORK.	

19. 11. 56

123  
139  
137

144

RAPPORT PRESIDENT CRE FAIT APPARAITRE NOTRE CC PREMIERE SA  
 CATEGORIE STOP AUTRES TYPES NON CLASSES STOP DEN HOLLANDER  
 PROMIS DEFENDRE NOTRE POSITION POUR PERMETTRE DESIGNATION NOTRE  
 TYPE COMME STANDARD EUROPEEN STOP CEPENDANT CRAIGNONS PROPOSI  
 TION REJETEE CAR ACHAT MOTEUR NON EUROPEEN SERA PAS FINANCE  
 PAR EURCFIMA DEN HOLLANDER INSISTA VIGOUREUSEMENT POUR  
 CONSTRUCTION EN EUROPE MOTEUR EMD STOP PROGRAMME ANGLAIS  
 SEUL COMPORTE 2000 D.E. LIGNE JUSTIFIE CONSTRUCTION EUROPEENNE  
 STOP NOUVEAU STATEMENT GM NECESSAIRE AVANT 2 DECEMBRE DATE  
 REUNION UIC PARIS STOP SI PROPOSITION TROIS ASSOCIES REJETEE  
 MOTEUR COCKERILL BALDWIN DEVIENT PREMIER.

GILLIEAUX.



# ASSOCIATION INTERNATIONALE des CONSTRUCTEURS de MATERIEL ROULANT

"A.I.C.M.R."

XXXXXXVIENNESXXXXXXVIENNESXXXXXXVIENNESXXXXXXVIENNESXXXXXXVIENNES 12, Rue Dixie - Paris

SOL 93-09

TÉLÉPHONE : XXXXXXXXX

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE  
INTERWAGON PARIS

RÉF. N°

1J/GE 798

OBJET :

LD

- |                |                |
|----------------|----------------|
| - M. CHATEL    | - M. PETER     |
| - M. DANNE     | - M. ODELEERG  |
| - M. FREKAY    | - M. LO ROMACO |
| - M. HANKO     | - M. TROLUX    |
| - M. HAUSTEIN  | - M. WADE      |
| - M. LUNDSAGER |                |

Copie à : M. DUE-PETERSEN

PARIS, LE

23 Novembre

19

56

Cher Monsieur,

CELT - REUNION INTER. E POUR LA CONSULTATION GENERALE

En vue de faciliter la réunion CELT qui doit se tenir à Paris le mardi 2 Janvier, M. DUE-PETERSEN a décidé de prier une Commission de Travail de préparer, pour soumettre à la réunion des Constructeurs, le texte de la lettre à adresser à M. den HOLLANDER et qui doit exposer les observations de l'industrie sur le rapport rose B13a/RP2/F établi par l'OPE sur la Consultation Générale. Cette Commission pour des raisons évidentes de commodité, se réunira le lundi 7 Janvier à 10 heures au siège de l'AICR, 12 Rue Dixie. Elle serait composée sous la présidence de M. CHATEL, Président de la Commission Technique, de M. DANNE pour la Hollande, M. FREKAY pour la Belgique, M. HANKO pour l'Allemagne, M. HAUSTEIN pour l'Autriche, M. LUNDSAGER pour le Danemark, M. PETER pour la Suisse, M. ODELEERG pour la Suède, M. LO ROMACO pour l'Italie, M. TROLUX pour la France, M. WADE pour la LAIA en Grande-Bretagne.

La composition de cette Commission a été inspirée par le souci d'avoir des Constructeurs de chacun des Pays intéressés répartis entre Constructeurs ayant adhéré à des Groupements et Constructeurs individuels.

Je vous serais obligé de me faire savoir dès que possible, et en tous cas avant le 30 Novembre, si vous acceptez de faire partie de cette Commission de Travail.

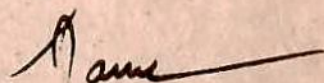


Dans la négative, veuillez me désigner par la même lettre la personnalité que vous proposez pour vous remplacer et qui devra appartenir soit à votre firme, soit à une firme de votre pays.

Pour permettre à la Commission de Travail de remplir sa tâche, j'adresserai, dès que j'aurai votre réponse, à chacun des Constructeurs représentés à la réunion du 21 Novembre à Utrecht une lettre en le priant de transmettre avant le 24 Décembre 1956 au Constructeur Membre de la Commission de Travail qu'il estime le plus qualifié pour les recevoir (à défaut au Secrétariat CEIT) les observations sur le rapport suso, observations qu'il désire voir soumises à l'ORE par CEIT. Dans le cas où les observations seraient adressées à un Membre de la Commission, copie en serait adressée au Secrétariat CEIT pour me permettre de centraliser les observations et de préparer la séance de la Commission de Travail.

Veuillez agréer, cher Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Délégué Général,





Översättning av brev från AICMR den 23 november 1956

CELT - internt sammanträde för den Allmänna Konsultationen

För att underlätta det sammanträde med CELT, som skall hållas i Paris tisdagen den 8 januari har herr Due-Petersen beslutat anmoda ett arbetsutskott att förbereda, för att underställas leverantörsammanträdet, texten till det brev som skall sändas till herr den Holånder och som bör upptaga industrins synpunkter på den röda rapporten Bl3a/RP2/F, som ORE uppgjort rörande den allmänna konsultationen. Detta utskott skulle av lämplighetsskäl sammanträda måndagen den 7 januari kl 10 på AICMR:s kontor, 12 Rue Bixio. Det skulle sammanställas av följande herrar under ordförandeskap av herr Chatel, ordförande ~~xx~~ i tekniska kommittén: herr Damme för Holland, herr Frenay för Belgien, herr Hanko för Tyskland, herr Haustein för Österrike, herr Lundsager för Danmark, herr Meyer för Schweiz, herr Odelberg för Sverige, herr Lomonaco för Italien, Herr Trollux för Frankrike herr Wade för LAMA, England.

Sammansättningen av detta utskott har inspirerats av önskemålet att få leverantörer för vart och ett av de intresserade länderna fördelade bland de leverantörer som anslutit sig till grupper och individuella tillverkare.

Jag ber Eder meddela snarast möjligt och före den 30 november, om Ni går med på att deltaga i detta arbetsutskott. I annat fall torde Ni med samma brev ange den person, som Ni föreslår ersätta Eder och vilken bör höra till antingen Eder firma eller en firma i Edert ~~xx~~ land.

För att möjliggöra för arbetsutskottet att fyllas in uppgift, kommer jag att så snart jag mottagit Edert svar, till var och en av de leverantörer, som representerats vid sammanträdet den 21 november i Utrecht, sända ett brev med anhållan att före den 24 december 1956 delge den leverantörmedlem i arbetsutskottet, som de anse bäst kvalificerad (eller annars till CELT:s sekretariat) sina synpunkter på den röda rapporten, synpunkter som de önska få underställda ORE genom CELT. I fall synpunkterna sändas till en utskottsmedlem, bör kopia därav sändas till CELT:s sekretariat för att möjliggöra för mig att centralisera synpunkterna och att förbereda arbetsutskottets sammanträde.

Hft



## ÖVERSÄTTNING

### Standardisering av diesellok

De tre europeiska GM-associates ha samlats för att besvara den Allmänna Konsultationen hos industrien, publicerad i juli 1955 och ha, sedan de tagit del av Eder rapport av november 1956, med tillfredsställelse konstaterat att deras typ, som föreslagits för klass g) placerats i kategori I.

Denna placering bekräftar att dessa lok fullständigt uppfylla de av ORE uppställda data och lämna verkliga referenser. Definitionen på sid 5 av rapporten, kategori 1, anger dem sålunda som standardlok.

Tillåt oss då att med Eder studera de anmärkningar, som Ni gjort vid det plenärsammanträde med CELT/ORE, som hölls den 21 november i Utrecht.

Dessa anmärkningar avse det faktum att den dieselmotor GM 567C, som vi använda, tillverkas i USA och att på grund härav liknande lok ej skulle kunna av UIC anses såsom standardlok, eftersom dessa standardlok i vissa fall ~~måste~~ måste köpas av Eurofima eller Eurofima måste kunna ~~xxxxxxx~~ i särskilda fall finansiera de av järnvägarna gjorda inköpen.

Tillåt oss alltså att härnedan ange våra synpunkter:-

- 1) Våra synpunkter då vi deltagit i denna Allmänna Konsultation ha helt svarat mot järnvägarnas synpunkter, som Ni ha angivit vid de förberedande sammanträdena. Man måste sålunda för järnvägsförvaltningarna åstadkomma en europeisk interpenetration medelst lok som äro ekonomiska såväl ur inkösprissynpunkt som ifråga om driftkostnad, fördelar som möjliggör en snabb amortering. De resultat, som hittills uppnåtts i Danmark, Belgien, Luxembourg och snart även i Norge, bekräfta att med hänsyn tagen till alla föreliggande omständigheter, våra lok, kategori I klass g, äro amorterade efter 3 à 5 års drift.
- 2) Vi äro beredda att effektivt intervensera hos GM, och GM äro beredda att tillsammans med oss påskynda undersökningarna rörande tillverkning av motorn i Europa. Emellertid, inför den uppdelning i nationer som ännu existerar i Europa, är det tillräckligt att tillverka motorn i ett enda land för att få den antagen i de andra?

Men det är helt säkert att en diskriminering vid starten utgör ingen uppmuntran och ger icke oss - bland de äldsta europeiska loktillverkarna - de argument som skulle kunna möjliggöra genomförandet av tillverkning i Europa av motorn GM 567.

Är det lämpligt att rekommendera undantagsåtgärder, ~~xxx~~ genom vilka man kan riskera att reducera de omedelbara besparingsmöjligheterna och de framsteg som erbjudas järnvägsförvaltningarna, så mycket mera som dessa åtgärder inom lokomotiv~~xxx~~ området icke ha vidtagits inom andra områden, där järnvägarna skola konkurrera.

De kollidera även med de statliga beslut som fattats inom ramen för de internationella överenskommelserna rörande världshandeln (GATT). Vi bifoga till detta brev några av GATT:s paragrafer.

Vi fråga oss vidare, om genom att importera dieselmotorer för



lokomotiv, även i mängder av 100 à 200 per år, Europa skulle märka denna minimala import av dieselhästkrafter, som icke skulle utgöra mer än en liten del av den dieselkraft för olika ändamål, som redan bygges inom Europa.

Likaså, utgöra de erforderliga US\$ en ~~avsevärd~~ märkbar del av de dollarbelopp, som erfordras för traditionell import av sådana leveranser som av Europa betalas i US\$, speciellt leveranser av kol med dess kända låga verkningsgrad.

Detta leder oss till följande punkt:

- 3) Tillgång på US\$. Vi kunna först medge att de länder som köpt GM-lok tillverkade av de europeiska associates, icke ha haft några svårigheter rörande betalningen av de amerikanska motorerna. Om dessa länder senare vända sig till Eurofima, finnes ej heller anledning att vänta sig svårigheter. De övriga länderna kunna klassificeras i flera kategorier, nämligen:-
- a) De länder som ha dålig dollartillgång men tillfredsställande inhemsk industri. I detta fall uppstår intet problem, ty dessa länder beställa uteslutande hos sin egen befintliga industri
  - b) Länder som ha dollartillgångar men icke inhemsk industri. I detta fall erbjuder inköp av lok, vari ingår dollarmateriel, inga svårigheter
  - c) Länder utan dollar och utan inhemsk industri. I detta fall erbjuder betalningarna från köparen till leverantören i ett land som har dollartillgångar icke heller några svårigheter, eftersom säljaren accepterar betalning i EPU-valuta till 100% och själv anskaffar erforderliga dollarbelopp

Det har kanske undgått Eder, och vi själva ha ej tänkt därpå förrän vi studerat Edert påpekande, att i alla händelser de tre <sup>europeiska</sup> associates kunna sälja till Eurofima i EPU-valuta, och detta är av betydelse, om för att tillmötesgå vissa önskemål om nationellt skydd, såsom redan praktiserats, de låta tillverka betydande delar av sina lok i de länder för vilka loken äro avsedda.

Som en sammanfattning anse de tre europeiska GM associates samt Société Franco-Belge i Raismes (Frankrike), underlicenstagare till Anglo-Franco-Belge i La Croyère för Frankrike och dess kolonier, som alla önska åstadkomma europeisk tillverkning av GM-motorn, att ~~någon~~ dollarproblemet i verkligheten ej erbjuder ~~någon~~ några svårigheter av märkbar art.

I andrasidan <sup>är</sup> ~~någon~~ dollarfrågan icke av sådan art, att hänsyn därtill behöver tagas vid klassificeringen av de föreslagna loken.

De hoppas alltså livligt att Eder rapport baseras uteslutande på tekniska hänsyn och att Ni skall revidera Edert ställningstagande och icke framföra de reservationer, som Ni ha föreslagit att framlägga i Paris den 3 december.

De tacka Eder för det samarbete, som Ni varit vänlig nog att föreslå dem i detta avseende och teckna



Brev från AICMR

Paris den 6 december 1956

Ref. AJ/GH Nr LD

Objekt: 813

ALLMÄN KONSULTATION-INTERNT SAMMANTRÄDE CELT

Vi ha äran inbjuda Er att låta Er representeras vid ett Sammanträde CELT som skall äga rum

tisdagen den 8 januari 1957 kl. 10 i Paris

12, rue Bixio

med följande dagordning:

- 1) Undersökning av ORE rapporten angående den Allmänna Konsultationen (Doc. Rose B13a/RP2/F) i avsikt att framlägga för ORE Industriens allmänna anmärkningar på denna rapport.
- 2) Lämplighet för Industrien att fortsätta undersökningarna av standardisering med hänsyn till en ny Allmän Konsultation gällande de 4 andra klasserna av standardlokomotiv som ännu ej undersökts.
- 3) Diverse frågor

I avsikt att förbereda detta Sammanträde ha följande åtgärder vidtagits av herr DUE-PETERSEN :

- 1) En Arbets-Kommission som skall sammanträda måndagen den 7 januari 1957 kl. 10 i AICMR:s lokal skall förbereda texten till det brev som, med tanke på CELT:s sammanträde följande dag och Konferensen ORE/CELT ~~av~~ den 16 januari 1957, skall sändas till herr den HOLLANDESE angående den rosafärgade Rapporten B13a/RP2/F uppställd av ORE om den Allmänna Konsultationen.

Denna Arbetskommission är sammansatt som följer:

Ordförande: herr CHATEL

herr DAMME (Werkspoor)

herr LUNDSAGER (Frichs)

" FRENAY (Cockerill)

" MEYER (SLM)

" HANKO (Krupp)

" ODELBURG (Nydqvist)

" HAUSTEIN (Simmerring)

" FROLLUX (Alsthom)

" LO MONACO (Ansaldo)

" (icke utsedd - Nord-Brittisk)

- 2) För att tillåta Arbetskommissionen att fullborda sin uppgift ombedes Ni att skriftligen uppställa snarast möjligt efter att ha tagit kontakt med tillverkarna i den grupp Ni tillhör (om Ni ~~är~~ verkligen är medlem av en sådan grupp) de anmärkningar som Ni



önskar se framföras av CELT till herr den HOLLANDER beträffande den rosafärgade Rapporten. Dessa anmärkningar böra naturligtvis uppvisa en betydande "caractère" och vara av mycket allmänt innebörd. De tekniska detaljerna beträffande ett särskilt projekt skall kunna framläggas direkt av de intresserade tillverkarna för ORE för att inte överbelasta Arbetskommissionens uppgift och inte överdrivet förlänga sammanträdet CELT den 8 januari.

De anmärkningar Ni önskar se främförda av CELT skola sändas av Er före den 24 december 1956 - definitivt datum till medlem<sup>den/</sup>men av ~~Arbetskommissionen~~ som Ni anser mest kvalificerad att mottaga dem. En kopia av dessa anmärkningar skall sändas till CELT:s sekretariat för att tillåta centralisering av anmärkningarna och förberedandet av Arbetskommissionens session. Om <sup>Ni/</sup>anser att ingen medlem av Kommissionen är särskilt kvalificerad att mottaga dessa anmärkningar torde Ni benäget sända dem i två exemplar direkt till Sekretariatet CELT.

Arbetskommissionen skall dessutom kunna höra representanter<sup>de/</sup>~~xxxxxx~~ för grupperna eller de tillverkare som anse det nödvändigt att själva kommentera de anmärkningar som de redan framlagt skriftligt. Detta är givetvis ett undantag.

Slutligen be vi Er omgående meddela om Ni har för avsikt att sända en representant från Er firma till sammanträdet den 8 januari 1957 angivande dess namn. Det förefaller ~~verk~~ligen som om AICMR:s samlingsal inte kan mottaga mer än allra högst 40 personer. Följaktligen om antalet Deltagare skulle överstiga denna siffra skulle sammanträdet behöva ske i en annan sal som skulle uppges för Er senare.

Närslutet sända vi er rapport om Industrins interna sammanträde den 21 november 1956. ( Protokollet från de två sammanträdena ORE/Industrien kommer att upprättas av ORE).

Högaktningsfullt



Översättning OH

LD 816

AJ/GH  
6.12.56

EUROPEISKA TILLVERKARE AV LOK MED VÄRMEMOTORER

CELT

Paris

KONFIDENTIELLET      RAPPORT över INDUSTRI-SAMMANTRÄDET  
i ORE:s konferenssal i Utrecht den  
21 november 1956

Närvarande voro alla Deltagarna i Konferensen ORE/Industrin av samma dag, varöver förteckningen har uppställts av ORE, (Dokument som distribuerats under seansen).

Sammanträdet öppnades kl. 11:25 efter det att herr den HOLLANDER och ORE:s personal hade dragit sig tillbaka för att låta representanterna för Industrin överlägga själva.

Herr DUE-PETERSEN, Ordförande i Samordningskommittén CELT, säger att Tillverkarna ha disponerat över alltför kort tid för att få en exakt idé om den rosafärgade rapporten. Denna rapport innehåller för övrigt felaktigheter, vilket ORE har medgivit. Han tillägger att för vissa firmor, det vore en "arrêt de mort" att godtaga denna rapport.

Herr CHATEL, <sup>på</sup> ordförande i den Tekniska Kommissionen anger att man måste skilja de allmänna anmärkningarna som skola göras av Industrin och de särskilda som framläggas av isolerade Tillverkare eller av Grupper.

Herr TROLLUX beklagar att rapporten hade publicerats utan föregående tillstånd och att den innehåller onödiga uppgifter. Rapporten borde inte ha skickats ut (publicerats) förrän efter framvisande av anmärkningarna.

Herr SCHLAEPFER tar upp problemet om motorer och å andra sidan önskar vissa medlemmar av grupperna ~~Önska~~ återuppta kontakt sinsemellan.

Med tanke på att det är brådskande, samlas "le Bureau", på förslag av herr DAMME, i en angränsande sal för utarbeta en motion som skulle sammanfatta Industrins synpunkt.



Efter en halvtimmes överläggningar återkommer Redaktionskommittén till den stora salen och herr MEYER läser upp texten som utarbetats av Kommittén. En diskussion börjar angående huruvida texten skall nämna <sup>UIC:s</sup> Förvaltningskommitté. Efter en röstning (23 röster mot, 19 röster för) bibehålles inte förslaget att nämna Förvaltningskommittén och följande text antages för att överlämnas till herr den HOLLANØER under eftermiddagen.

"Tillverkarna beklaga att tiden för undersökandet av <sup>en/</sup> så betydande rapport har varit så kort. De uttala en önskan att några veckor lämnas dem för att studera den i grunden antingen individuellt eller inom ramen av grupperna.

Med hänsyn till denna situation önska Tillverkarna alltså att rapporten inte sprides ut utanför ORE innan denna har mottagit anmärkningarna och kommentarerna från Industrin."

---

Å andra sidan, konstaterar herr DAMNE Tillverkarna CELT:s allmänna överenskommelse att betala 1957 såsom bidrag till Sekretariatets utgifter det bidrag som har varit föremål för hans ~~xxxx~~ cirkulärbrev av den 31 juli 1956.

---

Sammanträdet avslutas kl. 12:45 <sup>och man</sup> ~~för~~ beger sig till den av herr den HOLLANDER erbjudna frukosten på restaurang Esplanade.

---



Slutrapport ORE och förslag till diesel-standardlokomotiv

ORE:s slutrapport utsändes den 13.11.56 till de europeiska industrierna och förelåg hos oss i Frankfurt den 15.11.56. Den anger de typer som av den s.k. expertkommissionen, direktionsutskottet och ORE:s president skall föreslås UIC till accepterande.

Med hänsyn till de ytterst tvivelaktiga resultat som granskningen av de ~~avsedda~~ europeiska tillverkarnas offerter har lett till, befarar ORE, att UIC icke kommer att kunna acceptera förslagen. Den europeiska industrin i dess helhet skall därför i ett "snabbförfarande" anmodas att ge sitt samtycke till denna rapport, vilket ~~avses~~ äga rum vid konferensen den 21.11.56 i Utrecht. Inklusivt en veckohelg ha de europeiska tillverkarna således 5 dagar till sitt förfogande, räknat från rapportens mottagande och till konferensen i Utrecht, för att grundligt studera de problem som uppkommit ~~xxxx~~ och vilka kan få <sup>ett</sup> vittgående <sup>inflytande</sup> ~~xxxxxxx~~ på industrins framtida tillverkning.

Vid diskussionen den 17.11.56 med presidenten den Hollander och dennes franske assistent i ORE, M. Bonnefon, visade det sig tydligt att ORE har för avsikt att den 21.11. åstadkomma <sup>ett</sup> ~~en~~ samfällt ~~xxxxxxx~~-godkännande från de europeiska industriernas sida, för att delgiva UIC i Paris de europeiska tillverkarnas fulla samförstånd med ORE-förslagen.

Ett första studium av ORE:s förslag visar, att det ingalunda kan vara tal om någon standardisering, fastän av inalles 8 klasser endast 4 tillsviðare ha "standardiserats". För dessa 4 klasser ha inalles 10 (!) lokomotivtyper från 5 olika tillverkare eller grupper av tillverkare utvalts. För dessa typer åter användes den mest varierande elektriska utrustning och dessutom olika typer av dieselmotorer, så att standardiseringen i bästa fall kan hänföra sig till fartygsdelen och till vissa detaljer i den yttre utstyrelsen. Som en konsekvens av detta första urval har av politiska skäl framförallt frågan om dieselelektrisk eller dieselhydraulisk transmission lämnats öppen, för att icke förarga Deutsche Bundesbahn. Det har t.o.m. tydligt utsagts i själva rapporten, sid. 6, att man vill bedriva en "dubbel standardisering", för att kunna iakttaga den tekniska utvecklingen av de båda transmissionsarterna.



En granskning av den av ORE-utskottet uppgjorda typtavlan visar, att med hänsyn till de särskilda intressen av de viktigaste europeiska förvaltningarna, nämligen Deutsche Bundesbahn och SNCF, icke endast gjorts motsvarande koncessioner med avseende på den tekniska utformningen, utan även <sup>med de europeiska järn</sup> att tillräckligt antal fabrikanter finnes i vardera av dessa båda förvaltningsområden, vilka kunna tillverka dessa typer på nationell Basis. Dessutom har man gjort koncessioner gentemot den belgiska och den schweiziska industrin, såsom varande de näst viktigaste europeiska industriländerna, för att vinna även <sup>de</sup> mest betydande tillverkare för den s!k. rationaliseringsplanen. Det bör påpekas att endast 4 av de 10 utvalda typerna erhöill predikatet I, vilket enbart skulle ~~kunna~~ <sup>har utan tvivel</sup> rättfärdiga adapteringen av denna typ som standardlok. Härvid ~~är~~ <sup>är</sup> den tyska hydrauliska typen redan enbart på grund av det ringa hittills i drift befintliga antalet värderats för högt. Men med hänsyn till Bundesbahn:s V 60, ~~XXXX~~ på vilken denna typ baserats, befanns den vara värdig att väljas som bastyp för standardisering. Jämför man antalet lok och de drifttider, som ligger till grund för lok enligt predikat I, så finns det ingen typ som kan uppvisa mer än 150 enheter i drift, och den längsta driftstiden överstiger icke 5 år.

I jämförelse härmed är den av av de samarbetande firmorna Henschel/NOHAB/Anglo-Franco-Belge föreslagna GM-typen, vilken med identiskt lika maskineri finns i drift i mer än 5000 exemplar och bygges oförändrat sedan 1943, den enda typ som kan göra anspråk på tillräckliga driftserfarenheter. Men här motsatte sich direktionensutskottet och president den Hollander ett förbehållslöst erkännande av denna modell. Detta motiveras med: man kan icke begära av de europeiska järnvägsförvaltningarna att inköpa en väsentlig del av loket, nämligen motorn, från Amerika. Härför anfördes följande skäl:

- 1) De europeiska förvaltningarna äro genomgående statliga verk och regeringarna skydda sin inhemska motorindustri.
- 2) Reservdelsfrågan kan inte lösas på ett tillfredsställande sätt, om motorn kommer från Amerika.
- 3) De europeiska förvaltningarna kan inte uppbringa dollars för att köpa motorer och reservdelar.
- 4) EUROFIMA kommer vid sina finanseringsåtgärder heller inte att vara istånd att uppbringa dollardelen.

Häremot invändes följande vid diskussionen med herr den Hollander den 17.11.56:



- till 1) Fastän det förefinnes en stark och ambitiös europeisk bilindustri, importeras amerikanska vagnar i betydande kvantiteter, även till Länder såsom Frankrike, Tyskland och Italien, och ingen tänker på att diskriminera amerikanska produkter. I övrigt förbjuder icke endast OEEC und GATT-konventionerna, utan även de avslutade bilaterala handelsavtalen, att diskriminera en amerikansk produkt endast därför att den är amerikansk. Detta borde alldeles särskilt beaktas av bolag, ägda av resp. regering.
- till 2) Reservdelsfrågan kan, ävensom i alla andra länder som erhålla leveranser från den amerikanska lokindustrien, lösas på ett mycket enkelt sätt genom att skapa utlämningslager resp. Works-lager hos fabrikantgruppen i Europa. Vid en av president den Hollander förutsatt livslängd av 25 år för dieselloken <sup>beräknas</sup> ~~beräknas~~ reservdelsbehovet för motorn för 10-årig drift i bästa fall utgöra 5 % av diesellokets anskaffningsvärde. Det är orimligt att förutsätta, att detta problem icke skulle kunna lösas, när ~~man~~ denna fråga utan svårighet har kunnat lösas för 10-tusentals av amerikanska bilar (fartyg) och för nästan hela luftflottan ägd av de europeiska flygbolagen.
- till 3) Denna invändning saknar i varje fall för närvarande varje grund, eftersom såväl Tyskland som Sverige och Belgien utan svårighet kunna avräkna inköpta dollarprodukter i landets valuta. Herr den Hollanders huvudsakliga invändning, att på lång sikt skulle Tyskland och Frankrike icke vara i stånd härtill, saknar tills vidare varje motivering och är en ren förmodan. Med hänsyn till det faktum, att vid omfattande tillverkning/av <sup>i Europa</sup> hittills från Amerika levererade delar, andelen i framtiden på sin höjd skulle utgöra 15 - 20 %, representerar den erforderliga dollardelen en så obetydlig summa, jämfört med de europeiska ländernas dollartillgodohavanden, att det förefaller absurd att påstå att dessa dollars icke skulle kunna uppbringas.
- Man behöver, vad Tyskland och Frankrike beträffar, endast tänka på de enorma dollarutgifterna för filmer och andra icke absolut livsviktiga varor, och för Tysklands del på de utomordentligt höga dollarpriserna för amerikanskt kol, vilka åtminstone till en del skulle kunna sparas in genom diesellok, försedda med amerikanska motorer.



till 4) Detsamma gäller för EUROFIMA-finansiering, varvid man med säkerhet kan förutsätta, att EUROFIMA i varje fall lyckas att erhålla dollarkrediter från amerikanska banker för den ringa dollardelen för loken. Ännu mycket mindre torde återbetalningen av dessa belopp ~~XXXX~~<sup>via</sup> amorteringskvoterna utgöra någon som helst svårighet för de statliga järnvägsförvaltningarna, med tanke på deras i alla fall löpande utgifter.

Det finns verkligen inget argument som håller streck mot inköp av amerikanska dieselmotorer för lokomotiv.

Trots alla motargument ansåg sig herr den Hollander icke kunna ändra sin principiella inställning och deklarerade för de samarbetande firmornas Henschel/NOHAB/Anglo-Franco-Belges representeranter den 17.11.56, att han skulle ~~framlägga~~<sup>rekommendera</sup> det projekterade standardloket klass G, "trots största betänklighet på grund av det allmänna motståndet som kan väntas inom UIC", med följande

**Kommentar:**

"Den tekniska granskningen av det av arbetsgemenskapen Henschel/NOHAB/Anglo-Franco-Belge framlagda projektet hade visat den föreslagna modellens förstklassighet. Modellens hjärta är dock en dieselmotor, som hitintills får inköpas från USA, och vars förstklassiga kvalitet och lämplighet likaledes är obestridlig. UIC-förvaltningar<sup>na</sup> torde avgöra, om de tekniska fördelarna hos den framlagda modellen anses så stora, att man är beredd att finna sig i nackdelen att ett visst dollarbelopp måste uppbringas för motor och reservdelar. Arbetsgemenskapens licensgivare, firman General Motors lär i princip ha förklarat sig beredd att allvarligt bedriva tillverkningen av denna motor i Europa, om beställningarna på standardlok rättfärdiga en sådan med stora omkostnader förknippad tillverkning i Europa. Firman försäkrar, att vid tillverkning i Europa ett fullt likvärdigt produkt skulle garanteras. Det vore förvaltningarnas sak att avgöra, om under en sådan förutsättning byggnadsfirman skulle kunna få sådana allvarliga utfästelser, att en progressiv tillverkning av dieselmotorn från till komplett tillverkning i Europa skulle möjliggöras."

Herr den Hollander underströk den redan i ORE-rapporten angivna möjligheten, att europeiska förvaltningar naturligtvis skulle kunna köpa andra än de i det s.k. standardprogrammet upptagna typerna,



om de avstå ifrån att finansera sina inköp genom EUROFIMA. EUROFIMA-finanseringen vore visserligen begränsad till standardtyperna. Denna uppfattning motiveras med den möjligheten, att lok, som ställas till förfogande på basis av ett lend-lease avtal, kann avdragas från denna, om förvaltningen icke efterkommer sina finansiella förpliktelser. De lok som på detta sätt frigöras, böra vara universellt användbara hos varje annan förvaltning.

Även detta argument håller inte streck, ty, hur en loktyp än må ~~xxxxxxxskaffad~~ se ut, vilken av en förvaltning med framgång ha satts i drift, så är den, bortsedd från spårvidden, i varje fall användbar även hos varje annan förvaltning. Tekniska skäl för tillbakavisandet finns i varje fall inte, förutsatt att vissa tekniska driftsanordning<sup>ar</sup> från början ha lagts upp för internationellt bruk (jfr Europ-vagnar eller genomgående sov- och restaurangvagnar).

Sammanfattningsvis måste sägas, att en grundlig analys av ORE:s slutrapport lämnar ett stort antal ouppklarade frågor, ävensom rätt stora tvivel på lämpligheten av den nu inslagna vägen till s.k. standardisering. De av direktionsutskottet och ORE:s president gjorda förbehåll angående användning av amerikanskt material i s.k. standardlok ha hittills icke funnit en övertygande teknisk eller ekonomisk motivering. Det kan endast konstateras, att det här således är fråga om en diskriminering, som baserar sig enbart på sentimentala, och icke på rationella skäl.

Krüger