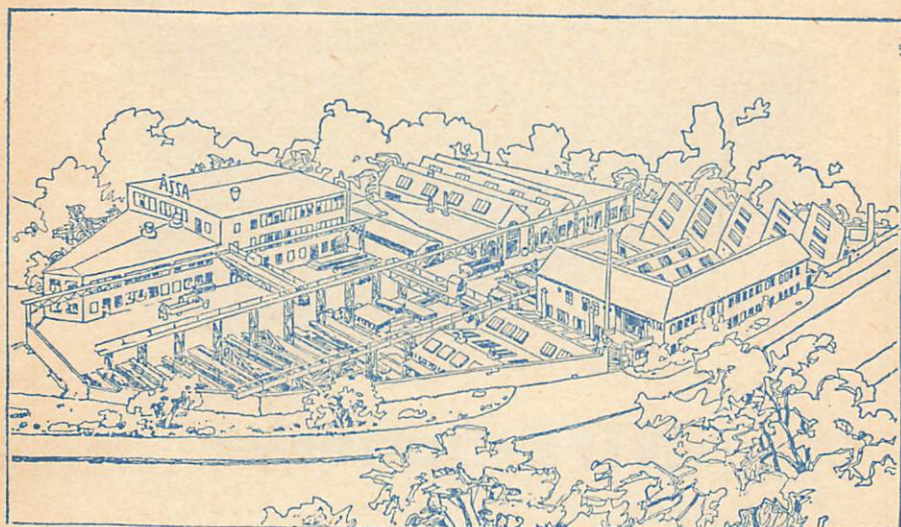


ÅSSA

ÅTVIDABERGS SPÄRVÄXLAR & SIGNALFABRIKS A/B



ÅSSA, Nybrogatan 7, Stockholm. Tel. 61 79 56, 61 79 57, 61 89 59

Vi konstruera, tillverka och leverera:

Spärväxlar - Signalmaterial - Fällbommar
Plåtbyggnader

Högtrycksmörjningsapparater

Bromsskor

Koppel f. gruvvagnar

M. TÄCKLINDS EFTR.

R. VOGELGESANG

Levererar från:

HENSCHEL-WERKE GmbH
Kassel

från:

JOSEPH VÖGELE A/G
Mannheim/Rhein

Diesellokomotiv

Snöslungor för järnvägar

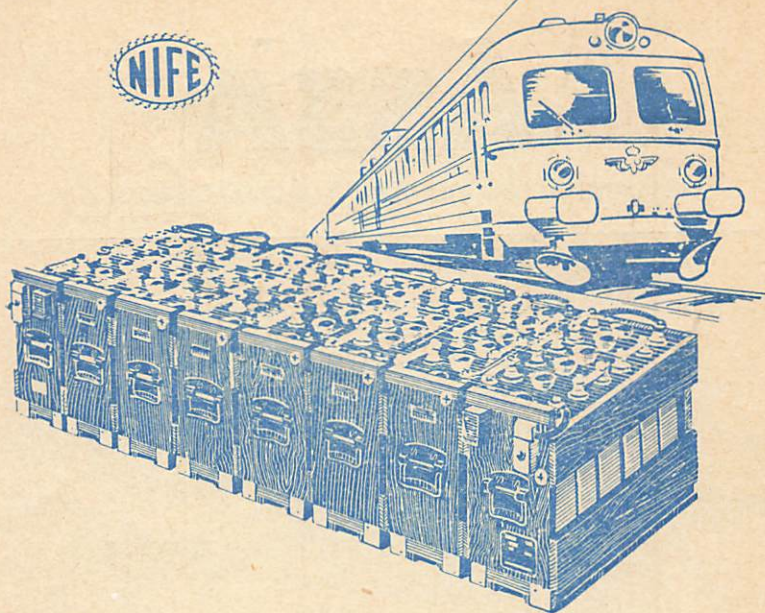
Snöplogar för järnvägar

Ånglokomotiv

Skjutbord för vagnar o. lok

Rangeringsanordningar m. m.

Adr. Nybrogatan 7, Stockholm. Tel. 61 79 56, 61 79 57, 61 89 59



NIFE-batterier

för

- Tågbelysning.
- Start av diesel- och förgasarmotorer av alla slag.
- Drift av elektriska lokomotiv för järnvägar, fabriker, gruvor, sågverk etc.
- Drift av truckar och traktorer.
- Reserv- och nödbelysning för fartyg, luftskyddsrum etc.
- Telefon-, telegraf-, signal- och radioanläggningar.
- Handlykter och strålkastare.

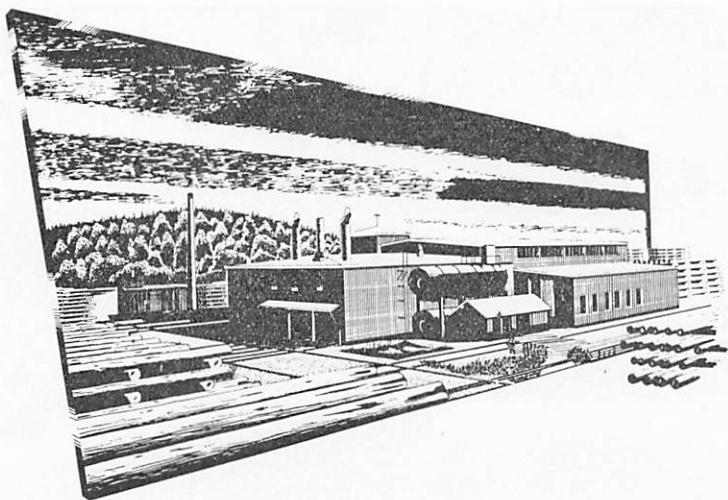
NIFE-lyktor

för

- Signaländamål.
- Lok- och vagnbelysning.
- Konduktörer och stationspersonal.

JUNGNERBOLAGET

SVENSKA ACKUMULATOR AKTIEBOLAGET JUNGNER
Stockholm - Göteborg - Karlstad - Malmö
Norrköping - Skellefteå - Sundsvall



Utom vår välkända

KREOSOTIMPREGNERING

av sliprar och ledningsstolpar kan vi
erbjuda Er

IMPREGNERING med saltet CELCURE

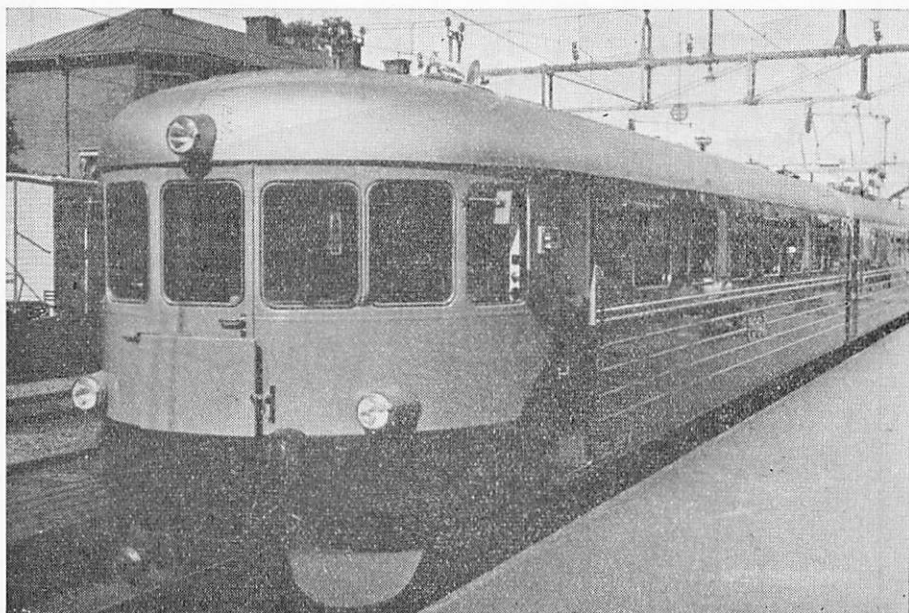
för byggnadsvirke av olika slag.

Begär upplysningar och offerter.

SVENSKA TRÄIMPREGNERINGS AB

Ludvika Telefon 0240/13620 (växel)
Söderhamn „ 0270/54118, 54218





TGOJ:s elektr. lättviktståg litt. Yoa 104

antal kortkopplade vagnar	4 st
totallängd över koppel	65,56 m
antal sittplatser	156 st
resgods	1000 kg
max. hastighet	110 km/h
pentry	

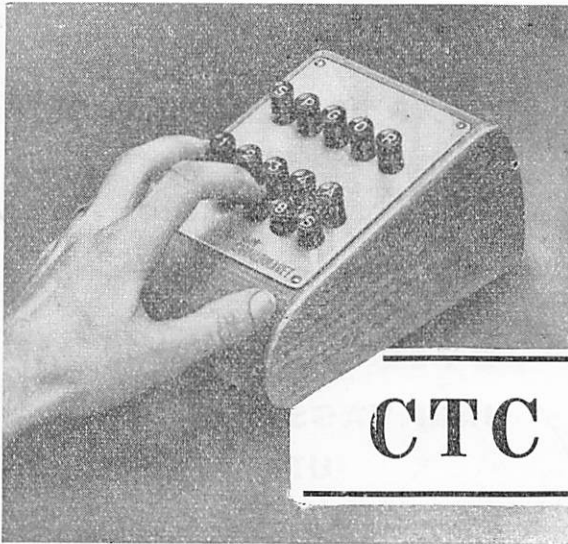
Tillverkat av

Hilding Carlssons Mek. Verkstad

UMEA

tillsammans med

ASEA



Den första CTC-utrustningen i världen med manöverorganen koncentrerade i en liten tastatur levererades 1955 av L M Ericssons Signalaktiebolag för linjen Änge—Bräcke.

Det stora intresse som sedermera visats tastaturmanövreringen, synes peka mot att denna metod för ordergivning kommer att bli allt vanligare i framtiden.

med TASTATUR *för ordergivning*

ger tågklareren

- ▶ god överblick över hela spårplanen
- ▶ bekväm placering vid ett skrivbord
- ▶ alla hjälpmedel för tågdirigeringen lätt tillgängliga

LM ERICSSONS SIGNALAKTIEBOLAG

Lövholmsvägen 93, Stockholm Sv.

Telefon: 680700



S A B BROMSREGULATORN

— en världsartikel inom
bromstekniken

ÖVER 1.000.000
JÄRNVÄGSMOTTORER ÄRE
UTRUSTADE MED
S A B BROMSREGULATORER

S A B bromsregulatorer ingå
numera som standardutrustning
i de flesta europeiska och åt-
skilliga utomeuropeiska länder.

S A B tillverkar manuella och
automatiska lastbromsapparater
för anpassning av bromskraften
till olika totalvikter hos vag-
narna.

S A B tillverkar fjädrande hjul
för rälsbussar och spårvagnar.
SAB-hjulen reducerar de dynamis-
ka påkänningarna i motorer,
kopplingar, lagerboxar etc. och
ge dessutom en jämn och behag-
lig gång.



SVENSKA AKTIEBOLAGET

BROMSREGULATOR

MALMÖ

*Sveriges Enskilda Järnvägars
Ingenjörsförbund*

*kallas till ordinarie årsmöte fredagen
den 22 och lördagen den 23 sept. 1961
i Lund resp. Malmö med samling
vid AB Nordiska Armatur-
fabrikernas verkstäder,
Trollebergsvägen 1, Lund, kl. 9.30.*

Styrelsen.

Årsmötets föredragningslista

1. Mötets öppnande.
2. Val av ordförande vid mötet.
3. Val av justeringsmän.
4. Styrelsens berättelse (Bil. 1 och 2).
5. Revisorernas berättelse (Bil. 3 och 4).
6. Beslut om ansvarsfrihet för Styrelsen.
7. Förslag till inval.
8. Styrelsen för arbetsåret 1961—1962.
Beslut om antalet ledamöter.
Val av ledamöter.
Val av suppleanter.
Val av revisorer för år 1961.
Val av revisorsuppleant för år 1961.
9. Meddelanden från Styrelsen.
10. Eventuellt övriga frågor.
11. Information om ASJ, Arlöv.

Program

Fredagen den 22 sept. 1961.

- Kl. 9.30 Samling vid Nord. Armaturfabrikernas fabrik, Trollebergsv. 1 i Lund. Information och visning. Därefter lunch. (Armaturfabr. är värd.)
- Kl. 13.30 Landsvägsbuss till Arlöv.
- Kl. 14.00 Samling vid ASJ kontor, Hejaregatan 12.

Å r s m ö t e.

Information och därefter visning av verkstäderna.

Middag. (ASJ är värd.)

Lördagen den 23 sept. 1961.

- Kl. 9.30 Samling hos AB Bromsregulator, Adelgatan 5, Malmö.
Information om firmans tillverkningar. Demonstration av apparaterna i drift på laboratoriet.
- Lunch. (Bromsregulator är värd.)
- Mötet avslutas.

Styrelseberättelse för Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbund

för verksamhetsåret 1960.

Under år 1960 har Ingenjörsförbundet avhållit ett ordinarie möte, årsmötet den 23 och 24 september i Oxelösund och Norrköping. Protokoll från mötet är intaget efter medlemsförteckningen.

Styrelsen har haft sammanträde den 23 sept. 1960.

Under året har följande tryck utgivits:

Meddelande nr 264 angående kallelse till årsmöte i Oxelösund 23 och 24 sept. 1960 med styrelseberättelse för år 1959 samt medlemsförteckning.

INGENJÖRSFÖRBUNDETS ekonomiska ställning samt resultatet av verksamheten under år 1960 framgår av nedanstående uppställningar:

Ingående balansräkning den 1 januari 1960.

Kontant i kassan	9: 47
Innestående i Nora Sparbank	2.570: 92
Innestående å postgioräkning	14: 71
Förlagsbevis: Nom. kr. 2.000: — Mo och Domsjö 4 % av år 1945	2.000: —
	<u>Kronor 4.595: 10</u>

Eget kapital.

Eget kapital	4.595: 10
	<u>Kronor 4.595: 10</u>

Vinst- och förlusträkning för år 1960.

Intäkter:

Medlemsavgifter	1.730: —
Inträdesavgifter	30: —
Inkommet genom återbetalning av postgiroavgift	5: —
Inkomster på annonser i tidskriften	600: —
Räntor under året	255: 81
	<u>Kronor 2.620: 81</u>

Kostnader:

Tryckning och klichéer	588: 18
Arvoden	180: —
Postporto och papper	102: 25
Blommor och gåvor	70: 60
Övriga kostnader	27: —
Erlagd skatt	45: —
Årets överskott	<u>1.607: 78</u>
	<u>Kronor 2.620: 81</u>

Utgående balansräkning den 31 december 1960.

Kontant i kassan	23: 42
Innestående i Nora Sparbank	4.154: 93
Innestående å postgiroräkning	24: 53
Förlagsbevis: Nom. kr. 2.000: — Mo och Domsjö 4 % av år 1945	<u>2.000: —</u>
	<u>Kronor 6.202: 88</u>

Eget kapital.

Eget kapital	<u>6.202: 88</u>
	<u>Kronor 6.202: 88</u>

Antalet förbundets medlemmar vid 1960 års slut enligt matrikeln 2 hedersledamöter, 30 aktiva och 117 korresponderande ledamöter.

Nora stad i april 1961.

KLAS HERMANSSON

/Y. Blomstrand

Styrelsens för Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbunds Stipendiefond berättelse

för verksamhetsåret 1960.

Stipendiefondens styrelse har under år 1960 avhållit sammanträde den 23 september 1960.

Under verksamhetsåret har ingen förändring skett i Stipendiefondens innehav av värdehandlingar.

Vid årsskiftet 1960/1961 uppgå Stipendiefondens tillgångar i värdepapper till samma belopp som tidigare, eller 34.000:— kronor i förlagsbevis och obligation enligt följande uppdelning:

- 11.000:— kronor förlagsbevis i Aktiebolaget Mo & Domsjös 4 % förlagslån av år 1948;
 - 5.000:— kronor förlagsbevis i Aktiebolaget Iföverkens 4 % förlagslån av år 1948;
 - 5.000:— kronor förlagsbevis i Skånska Cementaktiebolagets 4 % förlagslån av år 1951;
 - 5.000:— kronor förlagsbevis i Aktiebolaget Bergslagens Gemensamma Kraftförvaltnings 4 % förlagslån av år 1951;
 - 2.000:— kronor förlagsbevis i Aktiebolaget Nordiska Kompaniets förlagslån av år 1947;
 - 1.000:— kronor förlagsbevis i Sveriges Litografiska Tryckeriers förlagslån av år 1951;
 - 5.000:— kronor obligation i Svenska Statens 4½ % obligationslån av år 1955.
-
- 34.000:— kronor sammanlagt.

Tillsammans med på Stipendiefondens sparkassebok i Nora Sparbank vid årsskiftet 1960/1961 inestående belopp, 8.928:73 kronor, uppgå sålunda Stipendiefondens tillgångar till 42.928:73 kronor.

Avkastningen för år 1960 i räntor av de här uppräknade värdehandlingarna och å sparkassemedel uppgå till 1.732:25 kronor.

Stipendiefondens omkostnader och utgifter under året hava uppgått till 665:— kronor, så fördelade:

Hyreskostnad för bankfack	15:—
Arvode	150:—
Utbetalat resterande del av stipendier	500:—
	<hr/>
	Kronor 665:—

Från stipendiaterna kan för året meddelas följande:

Verkstadsingenjör G. Bergsten har under året inlämnat sin reseberättelse: "Underhåll av elektrolok vid de schweiziska och franska statsbanorna" och erhållit resterande 500:— kr på sitt stipendium.

Signalingenjör Gösta Knall (1.000:— kr — sept. 1950) har ännu ej kunnat företaga sin studieresa på grund av hopande göromål.

Baningenjör Erik Gure (1.000:— kr — maj 1954) har företagit sin studieresa. Han har erhållit 500:— kr och arbetar på sin reseberättelse.

Ingenjör Jarl Höglund (1.000:— kr — 1955) har företagit sin resa och erhållit 500:— kr men ännu icke inkommit med sin reseberättelse.

Maskiningenjör Yngve Blomstrand (1.000:— kr — mars 1957) har ännu icke hunnit med sin studieresa.

Under hösten 1960 har styrelsen meddelat de aktiva medlemmarna om, att två stipendier finnes för sökning. Styrelsen kommer att taga ställning till de inkomna ansökningarna under 1961.

Nora stad i april 1961.

KLAS HERMANSSON

/Y. Blomstrand.

Undertecknade, utsedda att granska Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbunds räkenskaper och förvaltning under verksamhetsåret 1960, få efter fullgjort uppdrag härmed framlägga följande

Revisionsberättelse.

Ingenjörsförbundets tillgångar den 31 december 1959 voro 2.595:10 kronor i kontanta medel, sparbanksmedel och postgiro samt 2.000:— kronor i de ägda förlagsbevisen.

Ingenjörsförbundets inkomster under år 1960 uppgå till 2.620:81 kronor enligt oss företedd kassabok och dess utgifter till 1.013:03 kronor. I ingenjörsförbundets tillgångar ingå dessutom de ägda förlagsbevisen å sammanlagt 2.000:— kronor i Mo & Domsjö Aktiebolags förlagslån av år 1945.

Ingenjörsförbundets behållning vid 1960 års slut uppgår sålunda till följande belopp:

Å konto i Nora Sparbank	4.154:93
Å postgirokonto	24:53
Kontant i kassan	23:42
	Summa kronor 4.202:88

vertill kommer 2.000:— kronor i de ägda förlagsbevisen.

Styrelsens berättelse och protokoll, mötesprotokoll och korrespondens hava för oss företetts, ävensom erforderliga kassabesked, allt för år 1960. Nämnda handlingar hava icke givit oss anledning till några erinringar.

Då räkenskaperna äro förda med ordning och reda, samt inkomster och utgifter vederbörligen verifierade, få vi hemställa att ansvarsfrihet beviljas Styrelsen och dess kassaförvaltare för 1960 års förvaltning och för de oss företedda räkenskaperna.

Hagfors den 27 april 1961.

Olov Linder

Valter Hjelm

Bilaga 4.

Undertecknade, utsedda att granska Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörskörbundets Stipendiefonds räkenskaper och förvaltning under räkenskapsåret 1960, få efter fullgjort uppdrag härmed framlägga följande

Revisionsberättelse.

Stipendiefondens tillgångar den 1 januari 1960 bestodo av

Å konto i Nora Sparbank	7.861: 48
Svenska Statens 4½ % obligationer	5.000: —
Förlagsbevis till 4 % förlagslån	29.000: —
Summa kronor	41.861: 48

Stipendiefondens inkomster under år 1960 uppgå till 1.732: 25 kronor enligt oss företedd kassabok och dess utgifter till 665: — kronor.

Stipendiefondens tillgångar och behållning vid 1960 års slut den 31 december bestå sålunda av

Svenska Statens obligationslån av år 1955, 4½ % obligationer	5.000: —
Mo & Domsjö Aktiebolags förlagslån av år 1945, 4 % förlagsbevis	11.000: —
Aktiebolaget Nordiska Kompaniets förlagslån av år 1947, 4 % förlagsbevis	2.000: —
Aktiebolaget Iföverkens förlagslån av år 1948, 4 % förlagsbevis	5.000: —
Skånska Cement Aktiebolagets förlagslån av år 1951, 4 % förlagsbevis	5.000: —
Aktiebolaget Sveriges Litografiska Tryckeriers förlagslån av år 1951, 4 % förlagsbevis	1.000: —
Aktiebolaget Bergslagens Gemensamma Kraftförvaltnings förlagslån av år 1951, 4 % förlagsbevis	5.000: —
Innestående å konto i Nora Sparbank	8.928: 73
Summa kronor	42.928: 73

Enligt ovanstående uppställning framgår att Stipendiefondens ekonomiska ställning under året ökats med 1.067: 25 kronor.

Styrelsens protokoll för år 1960 hava för oss företetts, ävensom erforderliga kassabesked. Nämnda handlingar hava icke givit oss anledning till några erinringar.

Då räkenskaperna äro förda med ordning och reda, samt inkomster och utgifter vederbörligen verifierade, få vi hemställa att ansvarsfrihet måtte beviljas Styrelsen och dess kassaförvaltare för 1960 års förvaltning och för de oss företedda räkenskaperna.

Hagfors den 27 april 1961.

Olov Linder.

Valter Hjelm

Medlemsförteckning.

Förbundets styrelse och revisorer.

(Valda av Förbundet t. o. m. årsmötet 1961.)

Ordförande:	Åke Karlström.
V. ordförande:	Klas Hermansson.
Sekreterare:	Y. Blomstrand.
Ledamot:	Josef Andersson.
”	Allan Arremark.
”	Sture Nortorp.
”	T. Ström.
Suppleanter:	F. R. Harvall.
”	A. Rolfsman.
Revisorer:	A. V. Hjelm.
”	O. Linder.
Revisorsuppleant:	G. Bergsten.

Hedersledamöter.

Granfeldt L. T., f. 1892, f. d. Tc vid TGOJ, Vd vid Sv. Järnvägsför.,
Stocksund, Rådjursg. 16.

Nyström, G., f. 1882, f. d. Förste Biö vid TGDG, Filipstad.

S u m m a 2 st.

Aktiva ledamöter.

Andersson, J., f. 1900, Vd vid SSnJ, Saltsjöbaden.

Arremark, Allan J., f. 1914, Biö vid SSnJ, Saltsjöbaden.

Bergsten, G., f. 1904, Viö vid TGOJ, Eskilstuna.

Bergström, Rune, f. 1926, Iö vid NBJ, Nora stad.

Blomstrand, Y. K., f. 1903, Biö och Miö vid NBJ, Nora stad.

Dahlstedt, T. E., f. 1905, Fbriö vid TGOJ, Eskilstuna.

Eriksson, N. G., f. 1889, Vd och Tc vid GSJ, Göteborg.

Gure, E., f. 1908, Biö vid NKlJ, Hagfors.

Harvall, F. R., f. 1918, Driö vid SSLidJ, Lidingö 2.

Hellstedt, F., f. 1916, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.

Hermansson, K. O., f. 1913, Vd och Tc vid NBJ, Nora stad.

Hjelm, A. V., f. 1907, Tc vid NKlJ, Hagfors

Höglund, J., f. 1924, Kraniö vid TGOJ, Oxelösund.

Johnsson, E., f. 1891, Vd vid SSLidJ, Lidingö 2.

Karlsson, G. A., f. 1926, Viö vid NBJ, Nora stad.
 Karlström, F. G. Å., f. 1914, Tc vid TGOJ, Eskilstuna.
 Lilliengren, B., f. 1914, Driö vid NKIJ, Hagfors.
 Linder, K. O. J., f. 1912, Iö vid NBJ, Nora stad.
 Lindqvist, Dan, f. 1927, Iö vid NBJ, Nora stad.
 Månsson, Göte, f. 1922, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Nortorp, St., f. 1899, Miö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Petersson, E. V., f. 1894, Iö vid NBJ, Nora stad.
 Rolfsman, Anders, f. 1914, Öiö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Sabelström, Å., f. 1925, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Ström, T., f. 1913, Biö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Svensson, Bengt, f. 1932, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Thorén, S., f. 1910, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Unné, St., f. 1917, Tc vid DONJ, Jädraås.
 Wahlström, Nils, f. 1923, Signaling. vid TGOJ, Eskilstuna.
 Wisén, Bertil, f. 1923, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.

Summa 30 st.

Korresponderande ledamöter.

Agardh, M., f. 1896, f. d. Biö o. Miö vid NOJ, f. d. Miö vid SJ, Norrtälje.
 Ahlberg, C. Fr., f. 1902, Öiö vid LME:s Signalbolag, Stockholm Sv.
 Almqvist, S., f. 1906, Öiö vid Sv. Ack. AB Jungner, Stockholm.
 Aspenberg, E., f. 1911, Öiö vid AB Svenska Järnvägsverkstäderna,
 Linköping.
 Badh, E. H., f. 1896, f. d. Fmiö vid TGDG, Miö vid SJ, Gävle.
 Bengtsson, Ax., f. 1888, f. d. Biö o. Miö vid LLTJ, f. d. Miö vid SJ,
 Malmö.
 Bergerud, K. O., f. 1898, Försäljneh. vid AB Volvo, Göteborg 1.
 Bergqvist, C. G., f. 1916, Platschef vid ASJ-Parca AB, Gävle.
 Bergqvist, J., f. 1896, Avd.chef vid Sv. AB Gasaccumulator, Stockholm-
 Lidingö.
 Bergwall, Lars, f. 1915, Öiö för AB Svenska Järnvägsverkstäderna,
 Arlöv.
 Bjurström, B., f. 1928, f. d. Hamniö vid TGOJ, Roslags-Näsby.
 Björk, J., f. 1889, f. d. Brd i K. Järnv. Styr. Bantekn. Byrå, Stock-
 holm K.
 Björnsson, B., f. 1894, f. d. Bins vid SWB, f. d. Biö vid SJ, Postlåda
 152, Lönsboda.
 Björnström, Ax., f. 1888, f. d. Briö vid SWB, f. d. Briö vid SJ, Västerås.
 Blomberg, Å, f. 1899, Major i VVK, f. d. Vd vid HFJ, Örebro.
 Boberg, J., f. 1921, Iö vid LME:s Signalbolag, Stockholm.
 Bodén, J., f. 1893, f. d. Fvstiö vid TGDG, f. d. Vstöiö vid SJ, Åmål.

- Broberg, Björn, f. 1922, Öio vid AB Sv. Järnvägsverkst., Linköping.
- Brogren, P. O., f. 1923, f. d. Biö vid SNJ, Viö vid SJ, Göteborg C.
- Cajnell, E., f. 1900, f. d. Fbra vid TGDG, Iö vid SJ, Göteborg.
- Carlsson, A., f. 1895, Dir vid GDG Biltrafiks AB, Karlstad.
- Carlsson, Eric, f. 1894, f. d. Ritkontorsch. vid AB Svenska Järnvägsverkst., Linköping.
- Carlström, Elis, f. 1908, f. d. Iö vid SRJ, Viö vid elavd. SJ, Stockholm Ö.
- Danielsson, B., f. 1900, f. d. Fbiö vid TGDG, f. d. Öib vid SJ, Biö vid SJ, Göteborg.
- Ekberg, G., f. 1892, f. d. Fbiö vid TGDG, f. d. Biö vid SJ, Örebro.
- Eklund, K., f. 1903, f. d. Miö vid ÖCJ, Chiö vid Surahammars Bruks AB, Surahammar.
- Emanuelsson, B., f. 1897, Disp. vid AB Agebe, Box 3191, Stockholm 3.
- Engelheart, V. F., f. 1879, f. d. Öio vid TGDG, Gävle.
- Envall, E., f. 1904, Iö vid Svenska Järnvägsverkstäderna, Falun.
- Eriksson, E., f. 1897, Iö vid ASEA, Västerås.
- Fogelberg, S. G. H., f. 1899, f. d. Drc vid TGDG, Brc i Kungl. Järnvägsstyr., Stockholm.
- Forsberg, C. A., f. 1900, f. d. Miö vid TGDG, disp. vid Gävle Galvaniseringsfabr. AB, Gävle.
- Forsberg, A. W., f. 1896, f. d. Miö vid CHJ, Viö vid SJ, Malmö.
- Franzén, O. K. Sigfrid, Öio vid ASEA Banavd., Västerås.
- Fredriksson, E., f. 1889, f. d. Tc vid LHH, f. d. Järnvägsinspektör i K. Väg- o. Vattenbyggnadsstyr., Järnvägsavd., Stockholm.
- Färnström, G., f. 1879, f. d. Miö vid TGOJ, Örebro.
- Gren, F., f. 1888, f. d. Miö vid SWB, f. d. Viö vid SJ, Västerås.
- Gustafsson, B., f. 1901, Iö vid AB Motala Verkstad, Motala.
- Hagberg, B. T., f. 1889, f. d. Tc vid NKIJ, Lakene.
- Hagman, F., f. 1913, Briö i Kungl. Väg- o. Vattenbyggn. Styr., Trafikbyrån, Johanneshov.
- Halén, E., f. 1878, f. d. Biö och Miö vid LJ, Göteborg.
- Halvorsen, H., f. 1909, Avd.iö vid Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.
- Hedin, E., f. 1883, f. d. Öio vid TGOJ, Eskilstuna.
- Henning, C., f. 1880, f. d. Öio vid SWB, Västerås.
- Hjortzberg, Y., f. 1882, f. d. Tc vid NOJ, Eksjö.
- Holmberg, E., f. 1911, f. d. Briö vid TGDG, Iö vid AB Aldo, Stockholm.
- Hård, Ture, f. 1886, f. d. Brd i K. Järnv. Styr., El. tekn. Byrån, Stockholm Va.
- Hårdstedt, Ax., f. 1897, f. d. Biö o. Miö vid NVHJ, Byrådir. i K. Järnv. Styr., Maskintekniska Byrån, Stuvsta.

- Hägglund, O., f. 1896, Driö vid Avos, Örebro.
- Högberg, I., f. 1891, f. d. Biö vid VGJ, f. d. Biö vid SJ, Ulricehamn.
- Insulander, E. D., f. 1883, f. d. Biö vid MSJ m. fl., f. d. Biö vid SJ, Malmö.
- Insulander, A. E. G., f. 1905, f. d. Briö vid HNJ, Tekn.chef vid Sv. Metalock AB, Göteborg 1.
- Insulander, H., f. 1904, f. d. Biö vid TGOJ, Dir. i LME:s Signal AB, Stockholm.
- Johnsson, V., f. 1893, Filialch vid Sv. Ack. AB Jungner, Malmö C.
- Johnsson, J., f. 1877, f. d. Tc vid TGOJ, Stockholm.
- Keller, R., f. 1898, f. d. Öiö vid TGDG, Öiö vid Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.
- Kjellman, C., f. 1895, f. d. Vstiö vid TGDG, Iö vid SJ, Åmål.
- Klemming, Sv., f. 1885, f. d. Md vid SWB, Västerås.
- Knall, G. E., f. 1917, f. d. Siö o. Eliö vid TGOJ, Öiö vid K. Järnv. styr., Eltekn. Byrån.
- Kolm, C. R., f. 1890, f. d. Öiö i Kungl. Väg- o. Vattenbyggnadsstyr., Stockholm.
- Kullenberg, S. F., f. 1899, f. d. Eliö vid SRJ, Eliö vid SJ, Stocksund.
- Kuylenstierna, K. E., f. 1895, f. d. Biö vid GBAJ, Dc vid SJ, Borås.
- Kärnekull, K. E., f. 1906, f. d. Vd vid SNJ, Dir. vid Rederi AB Nordstjärnan, Lidköping.
- Lagergren, S., f. 1894, f. d. Öiö vid TGOJ, Eskilstuna.
- Landin, C. A., f. 1895, f. d. Fbiö vid SRJ, Biö vid SJ, Stocksund.
- Larberg, J., f. 1892, f. d. Briö vid TGDG, f. d. Brd i K. Järnv. Styr., Maskintekniska Byrån, Hägersten.
- Larsson, N. B., f. 1909, f. d. Tekn. chef vid NKIJ, Vstiö vid SJ, Örebro.
- Laurell, T., f. 1887, f. d. Biö vid TÖJ, f. d. Biö vid SJ, Norrköping.
- Liljeblad, J., f. 1915, Öiö vid Allm. Sv. Elektr. AB, Västerås.
- Lindgren, Sven, f. 1912, f. d. Iö vid SRJ, Iö vid SJ Elavd., Stocksund.
- Ljung, Per, f. 1916, Platsch. för ASEA-anläggningar i Robertsfors.
- Lundberg, A. F., f. 1894, f. d. Vstiö vid TGDG, f. d. Iö vid SJ, Åmål.
- Lundberg, G., f. 1884, f. d. Biö och Miö vid NBJ, Nora stad.
- Lundin, Sven, f. 1924, Iö vid AB Agebe, Stockholm 3.
- Lundström, Lars J., f. 1914, Iö och Försäljning i Sv. Deutz AB, Lejonvägen 14, Lidköping.
- Malmer, Y., f. 1890, f. d. Iö vid Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.
- Malmqvist, H., f. 1888, f. d. Vd och Tc vid NBJ, Nora stad.

- Malmkvist, J., f. 1893, f. d. Öiö vid AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Falun.
- Nerell, A., f. 1885, f. d. Vd vid SRJ, Stockholm.
- Odelberg, P., f. 1909, Dir. vid Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.
- Olvall, A., f. 1919, f. d. Iö vid SRJ, Iö vid SJ Banavd., Johanneshov.
- Parding, P. A., f. 1890, f. d. Siö o. Teliö vid TGDG, f. d. Teliö vid SJ, Göteborg.
- Plass, C. H. G., f. 1889, f. d. Iö vid Sv. AB Gasaccumulator, Lidköping 1.
- Reini, W., f. 1882, f. d. Biö vid SWB, Ludvika.
- Rieger, Lennart, f. 1922, Öiö vid Försäkrings AB Hansa, Stockholm 7.
- Rosberg, K., f. 1924, Iö vid AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Falun.
- Rydbergh, A., f. 1905, f. d. Vd vid SRJ, Öiö vid AB Sv. Järnvägsverkstäderna, Falun.
- Samuelsson, St., f. 1913, Brc vid SJ, Stockholm NO.
- Sannel, W., f. 1900, f. d. Biö och Miö vid SSJ, Miö vid SJ, Stockholm.
- Santén, K. E., f. 1898, f. d. Fbiö vid HNJ, Biö vid SJ, Göteborg.
- Santén, E., f. 1896, f. d. Fmiö vid TGDG, Miö vid SJ, Kristinehamn.
- Schmidt, C. J., f. 1890, f. d. Te vid DONJ, Johanneshov.
- Sievert, O., f. 1905, Försäljn.ch. vid Telefon AB LME, Bromma.
- Sjölin, B., f. 1886, f. d. Öiö vid Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.
- Sjöstrand S., f. 1910, Exportch. vid AB Motala Verkstad, Motala.
- Sternfors, T., f. 1906, f. d. Miö vid CHJ m. fl., Miö vid SJ, Västerås.
- Ståhle, J., f. 1895, f. d. Biö vid CHJ m. fl., f. d. Biö vid SJ, Göteborg S.
- Sundström, H., f. 1907, f. d. Biö vid NKIJ, Mariehäll.
- Swartling, P. S., f. 1896, f. d. Öiö vid TGDG, De vid SJ, Göteborg.
- Svenningson Kurt, f. 1922, Iö vid Ulvsunda Verkstads AB, Ulvsunda.
- Söderström, Valter, f. 1920, f. d. Iö vid SRJ, Iö vid SJ Maskinavd., Stocksund.
- Wahlstedt, C. W., f. 1911, f. d. Briö vid SWB, Driö vid SJ, Nässjö.
- Wennerström, Len., f. 1904, Iö vid AB Svenska Kullagerfabriken, Göteborg.
- Westberg, O., f. 1883, f. d. Fdint. vid SWB, Västerås.
- Wetter, O., f. 1878, f. d. Vd och Te vid HBJ o. HNJ, Halmstad.
- Windahl, E. G., f. 1877, f. d. Dir. i LME:s Signal Aktiebolag, Stockholm.
- Vogelgesang, R., f. 1895, Dir. för ÅSSA och för firma Täcklinds Eftr., Stockholm.
- Vrenning, H., f. 1899, f. d. Fvstbiö vid TGDG, Viö vid SJ, Gävle.
- Wählstedt, C. H., f. 1906, f. d. Vstiö vid SRJ, Miö vid SJ, Stocksund.

Åhlén, Karl G., Dir. Svenska Rotormaskiner AB, Stockholm 15.

Åstrand, G., f. 1900, Iö vid AB Svenska Kullagerfabriken, Göteborg.

Övergaard, Y. f. , Dir. för AB Svenska Järnvägsverkstäderna,
Linköping.

S u m m a 112 st.

Protokoll vid Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbunds ordinarie årsmöte i Oxelösund den 23 september 1960.

§ 1.

Årsmötet avhölls efter lunch i Malmgården, Oxelösunds Järnverks mäss inom järnverksområdet. Sextiofem medlemmar var närvarande.

§ 2.

Mötet öppnades av styrelsens ordförande, Trafikchefen Ake Karlström, som hälsade alla välkomna.

§ 3.

Årsmötet valde enhälligt Trafikchef Karlström som ordförande att leda förhandlingarna.

§ 4.

Till justeringsmän av årsmötets protokoll valdes Trafikchef Klas Hermansson och Ingenjör Ernst Petersson.

§ 5.

Föredrogs och lades med godkännande till handlingarna Styrelsens för Ingenjörsförbundet berättelse över verksamheten för och förvaltningen under år 1959 (Bil. 1 i meddelande nr 264 år 1960.).

§ 6.

Ordföranden meddelade att sedan föregående årsmöte och fram till det nu pågående årsmötet följande medlemmar hade avlidit:

f. d. Trafikchefen vid Gotlands Järnvägar, Majoren T. Nordström,
f. d. Överingenjören hos Stockholms stad, G. Lundborg.

Ordföranden erinrade om de bortgångnas gärning inom Ingenjörsförbundet, ägnade de bortgångna en tacksamhetens tanke och lyste frid över deras minne. De bortgångna ägnades en tyst minut och de närvarande åhörde minnesorden stående.

§ 7.

Föredrogs revisorernas berättelse över verkställd granskning av Ingenjörsförbundets verksamhet och förvaltning under år 1959, vilket icke givit anledning till någon erinran från revisorernas sida. Berättelsen godkändes och lades till handlingarna. I enlighet med revisorernas hemställda beviljade årsmötet styrelsen och dess kassaförvaltare ansvarsfrihet för 1959 års verksamhet och förvaltning.

§ 8.

Föredrogs och lades med godkännande till handlingarna Styrelsens för Ingenjörsförbundets Stipendiefond berättelse till årsmötet över verksamheten och förvaltningen under år 1959. Styrelsen meddelade att Stipendiefondens kassaställning möjliggör utdelande av 2 å 3 stipendier å 1.000—1.500 kronor. Samtliga aktiva medlemmar skulle på särskilt meddelande underrättas härom.

§ 9.

Föredrogs revisorernas berättelse över verkställd granskning av Stipendiefondens verksamhet och förvaltning under år 1959, vilken icke givit anledning till någon erinran från revisorernas sida. Berättelsen godkändes och lades till handlingarna. I enlighet med revisorernas hemställda beviljade årsmötet Styrelsen och dess kassaförvaltare ansvarsfrihet för 1959 års verksamhet och förvaltning.

§ 10.

På förslag av Styrelsen invaldes med acklamation till medlemmar i Ingenjörsförbundet följande:

Till aktiva medlemmar:

Ingenjörerna vid TGOJ Göte Månsson, Nils Wahlström och Bertil Wissén samt ingenjörerna vid Nora Bergslags Järnväg Rune Bergström och Per Daniel Lindqvist.

§ 11.

På av Styrelsen framlagt förslag beslöt årsmötet, att antalet ledamöter i Ingenjörsförbundets Styrelse under det kommande verksamhetsåret skulle ökas från sex (6) till sju (7) och vid val för arbetsåret 1961 utsågs herrar:

till styrelse: Karlström, Josef Andersson, Hermansson, Nortorp, Arremark, T. Ström och Blomstrand;

till suppleanter: Harvall och A. Rolfzman;
till revisorer för 1960 års förvaltning: V. Hjelm och Olov Linder
med G. Bergsten som suppleant.
Valen skedde med acklamation.

§ 12.

Därefter följde orienteringar om

- 1) Oxelösunds hamns utveckling, hanterade varuslag och omsättning av Speditionschef Kurt Hedin.
- 2) Kaj- och spårutbyggnader av Bainingenjör Tormo Ström och
- 3) Maskinell utrustning i hamnen och nya transportanordningar av Kraningenjör Jarl Höglund.

§ 13.

Arsmötesförhandlingarna avslutades.

Vid protokollet:

Y. BLOMSTRAND

Justerat:

K. Hermansson

Ernst Petersson

Från besöket i Oxelösund den 23 och i Norrköping den 24 september 1960 kan vidare meddelas.

Medlemmarna avhämtades från Oxelösunds järnvägsstation på fredagsmorgonen i två landsvägsbussar till Järnverkets undervisningssal, där en utförlig redogörelse om Järnverket och dess pågående utbyggnad lämnades av Informationschefen Bengt Sparrow.

När informationen avslutats fortsatte färden i bussarna runt Järnverkets stora område, där de olika industribyggnaderna passerades. I valsverket och fönsterglasbruket besågs resp. tillverkningar.

Efter lunch och årsmötesförhandlingar i Malmgården, Oxelösunds Järnverks mäss, fortsattes rundfärden ut på hamnen, där kranar och nya lossningsanordningar för bl. a. stenkol samt de imponerande transportbandskonstruktionerna beskrevs och beundrades. Efter en omfattande rundvandring i både horisontal- och vertikallplanet samlades medlemmarna till bussfärd till Norrköping.

På denna resa gjordes ett flera timmar långt uppehåll vid Stavsjö Vårdshus där under TGOJ:s och Trafikchef Melanders värdskap en delikat middag avåts.

Lördagen den 24 sept. skedde utfärd i bussar som ställts till förfogande av Norrköpings Hamnstyrelse. Ingenjörer från Hamnstyrelsen visade Lindökanalen, dels dess redan färdigbyggda del och dels den delen, som vid besöket återstod att spränga. Vi fick även se den äldre delen av hamnen och den nybyggda Öhmanskajen med kranar och storslagna magasin. Norrköpings Stuveribolag visade oss sina verkstäder och sina lokaler för utbildning av ynglingar till stuveriarbetare. Den skolan är den första i landet.

Så avslutades årsmötet med gemensam lunch på restaurang Druvan. En värdig avslutning på ett angenämt och lärorikt årsmöte inramat av både vatten och vin.

Y. Blomstrand

Grängesbergsbolaget.

Bolagets fullständiga namn är Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Verksamheten är organiserad på fyra förvaltningsområden, gruv-, järnbruks-, järnvägs- och hamn- samt rederirörelserna.

Med det egna kapitalets storlek som mått för en jämförelse — f. n. ca 1.500 milj. kr — är Grängesbergsbolaget Sveriges största enskilda företag. Aktierna är fördelade på ca 20.000 ägare. Antalet anställda uppgår till ca 7.000 personer. Huvudkontoret ligger vid Gustav Adolfs torg i Stockholm.

Den mellansvenska malmбанan

TGOJ — Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar — är den viktigaste förbindelselänken mellan Bergslagens malmfält och exporthamnen Oxelösund. Huvudlinjen Ludvika—Oxelösund är 273 km lång. Administrationen är förlagd till Eskilstuna. Järnvägarna stod i förgrunden under Grängesbergsbolagets tidigare historia: gruvdriften skulle främst ge trafikunderlag åt järnvägarna. Därför ordet "trafik" i bolagets firmanamn.

- TGOJ är Sveriges största enskilda järnväg,
- omfattar bl. a. den första svenska järnvägen för allmän trafik med lokdrift,
- har samtrafik och vagnemenskap med SJ,
- är näst malmбанan Luleå—Narvik landets tyngst trafikerade järnväg, räknat efter antalet ton per km,

- har persontrafik med bl. a. speciella snabbtåg,
- har eldrift sedan 1956,
- har central, automatiserad trafikledning enligt det s. k. CTC-systemet (Centralized Traffic Control),
- trafikerar ca 900 km med landsvägsbussar,
- förvaltar hamnen i Oxelösund.



Bergslagsmalm

Grängesbergs malmfält, som innehåller ca hälften av Mellansveriges malmtillgångar, ägs till 5/6 och förvaltas helt av Grängesbergsbolaget. Brytningen i "Exportfältet", som bolagets gruvor där brukar kallas ger årligen ca 1,7 milj. ton malm med ca 60 % järn. En del slig (= pulverformig malm) höganrikas till 71,5 % järn och 0,01 % fosfor och används huvudsakligen till järnsvamp.

Bolagets gruva i Stråssa är den näst största i Mellansverige. Malmen håller dock bara ca 31 % järn. Brytningen har legat nere åren 1923—1959. Malmen mals ner och anrikas till slig med en järnhalt på 65 %. Arsproduktionen är 450.000 ton slig.

För gruvidriftens behov har bolaget en dynamitfabrik i Grängesberg, AB Express-Dynamit. Stubin och eltändare tillverkas av AB Nora Tändrörsfabrik, som till 60 % ägs av Grängesbergsbolaget.

I gruvrörelsen ingår även bolagets kraftförvaltning med egna och delägda kraftstationer, bl. a. Korselbränna i Ångermanland. Bolaget bedriver också skogs- och jordbruk i mindre skala i Bergslagen.

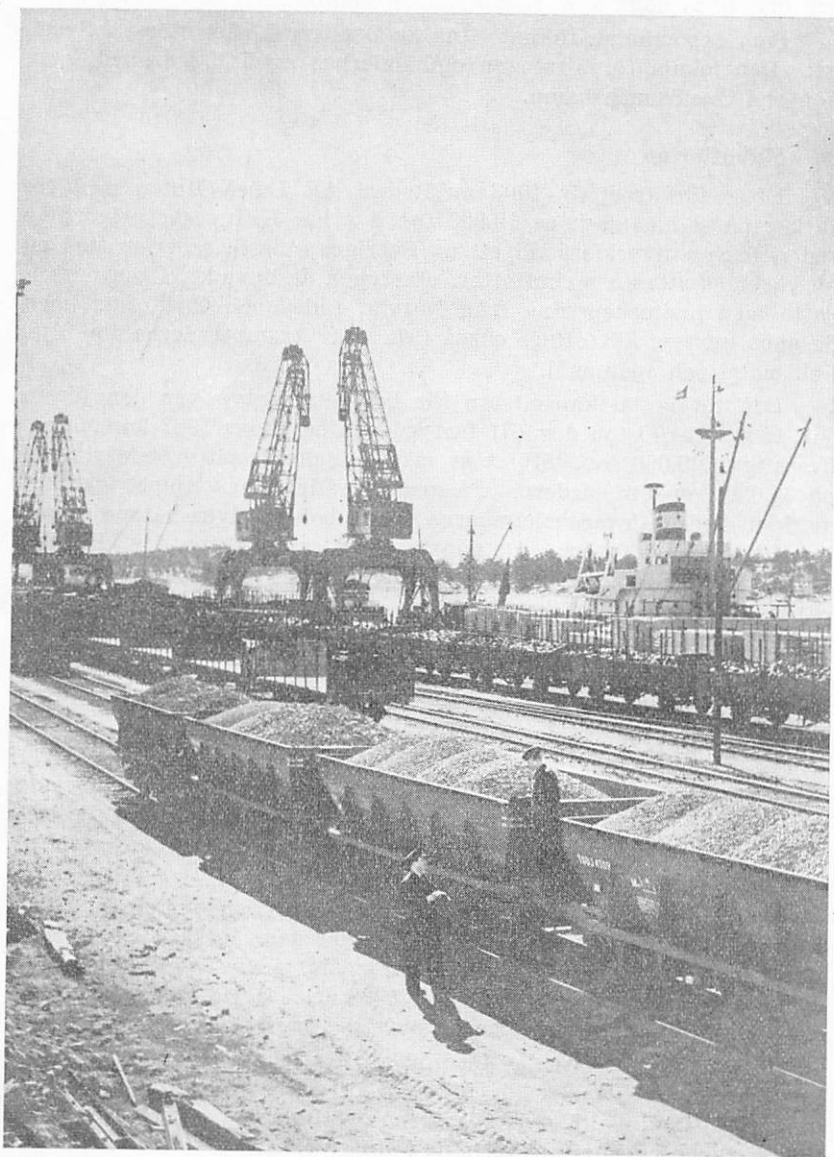
Reducera — färskas — valsas

Via TGOJ transporteras malmen från Grängesberg och Stråssa till Oxelösund. En del skeppas till utlandet och resten går till Oxelösunds Järnverk. Där förädlas malmen till stål i form av grovplåt. Det första ledet i denna process är att malmen i masugn omvandlas — reduceras — till tackjärn, varvid den kemiska förening av järn och syre som malmen utgör upplöses och syret i stället förenas med kol (koks). Nästa steg är att en del resterande kol i järnet förbränns genom smältning i stora ugnar under viss tillförsel av syre — järnet färskas och blir stål. Detta gjuts i järnformar, s. k. kokiller, en viktig förbrukningsvara som framställs i bolagets järnverk i Guldsmedshyttan. Slutligen valsas stålet till stora plåtar som klipps till lämpliga dimensioner. Arsproduktionen är 300.000 ton grovplåt. En del malm omvandlas till järnsvamp, en råvara för kvalitetsstål. Biprodukterna utnyttjas väl: gasen som bränsle i glasverket, slaggen för byggnadsändamål.

Oxelösunds hamn

Som isfri djuphamn med upplag på berggrund har Oxelösunds hamn goda naturliga förutsättningar för sjöfart. Vattendjupet i in-seglingsrännan och hamnbassängen är 20 m. Hamnen har tio kajer och kajlängden är ca 1.200 m. Den nya djupkajen, som skall ta

emot råmaterialleveranserna till Oxelösunds Järnverk, har ett medelvattendjup av 12 m. Den kan angöras av fartyg på inmot 35.000



tons dw — alltså de största fartyg som kan trafikera Östersjön. Av övriga anläggningar i hamnen kan nämnas den nya höjdbangården och den 40 m höga s. k. skeppslösningsapparaten, störst i landet.

Som exporthamn räknat i ton är Oxelösund näst störst i Sverige. Den lokala förvaltningen omhänderhas av TGOJ:s speditiionskontor i Oxelösunds hamn.

Malmflottan

Efter förvärvet år 1903 av Rederi AB Luleå-Ofoten med tre fartyg på sammanlagt ca 10.000 ton dw har Grängesbergsbolagets rederirörelse utvecklats till ett av Sveriges största rederier med en av världens största malmflottor. Fartygen är huvudsakligen sysselsatta med malmskeppning från Narvik, Luleå och Oxelösund, men de syns numera allt oftare också i de stora tramptraderna för olja, kol, malm och spannmål.

Den totala lastkapaciteten för bolagets fartyg var den första juli 1960 511.670 ton dw (31 fartyg) och beräknas 1962 komma att överstiga 600.000 ton. Störst är m/s Malgomaj och m/s Mertainen på 34.000 ton dw vardera. På grund av det ringa djupet i en del av de utländska leveranshamnarna måste bolaget även hålla sig med betydligt mindre fartyg. De minsta är på ca 6.000 ton dw. Flottan är mycket modern. Den övervägande delen är byggd efter 1954. Ett av fartygen, m/s Sarek, hyser "Grängesskolan till sjöss", där blivande sjöbefäl utbildas medan fartyget går i allmän fraktfart.

Oxelösunds Järnverk.

Oxelösunds Järnverksaktiebolag grundades 1913 och började driften 1917. Anläggningarna bestod då av en koksasmusn för tillverkning av 50.000 ton tackjärn för gjuterier och ett koksverk med en kapacitet av 100.000 ton koks per år.

När kolen genom upphettning i koksverket omvandlas till koks, får man som biprodukt ansevärliga mängder gas. Koksen användes i masugnen och gasen för uppvärmning bl. a. av smältugnarna i fönsterglasverket, som blev färdigt 1928. Också vid masugnsprocessen får man överskottsgas som utnyttjas i kraftstationen.

I början av 1930-talet fördubblades produktionen i masugnen. I stället för styckemalm började man att som råvara använda krossad och anrikad malm, s. k. slig. Denna sintras, d. v. s. bakas ihop till större stycken genom upphettning i sinterverket.

En ny masugn för en årsproduktion av 130.000 ton gjuteri- och martintackjärn ersatte 1954 den gamla ugnen.

Ett järnsvampsverk togs i bruk 1955. Kapaciteten är 30.000 ton. Järnsvampen säljs till andra stålverk och används där vid tillverkning av vissa stålkaliteter.

År 1955 förvärvade Grängesbergsbolaget aktiemajoriteten i Oxelösunds Järnverksaktiebolag, som fr. o. m. 1960 ingår som en särskild förvaltning inom bolagets järnbruksrörelse med namnet OXELÖSUNDS JÄRNVERK. I början av 1957 beslöts en väsentlig utvidgning av befintliga anläggningar samt nybyggnad av bl. a. stålverk och valsverk för tillverkning av grovplåt.

Koksverket har byggts ut och har nu 72 kammarugnar, vilket medger en årsproduktion av 335.000 ton koks.

Ett nytt sinterverk är under uppförande och en ny större masugn står redan färdig att tillsammans med den äldre ugnen producera 430.000 ton tackjärn per år.

I stålverket kommer tackjärn att förvandlas till stål i två 100 tons kaldokonvertrar (stora, roterande ugnar) och i en 150 tons martinugn. I martinugnen smälts förutom tackjärn också returskrot från valsverket. Stålet gjuts i formar till göt, som har en vikt av upp till 20 ton. Från stålverket transporteras göten till valsverket. Efter uppvärmning i gropugnar valsas göten ned till ämnen i götverket. Efter avsvälmning, inspektion och ytbehandling värms plåtämnen på nytt, denna gång i en genomskjutningsugn, och valsas sedan i plåtverket.

Efter varmrättning, syning och klippning är grovplåten färdig. Produktionen per år beräknas till 300.000 ton, som huvudsakligen kommer att användas till fartygsbyggen.

Vid anläggningarna får man vissa biprodukter, som tillvaratas och säljs för olika ändamål. Slaggen från masugnarna säljs till byggnads- och cementindustrin. I koksverket tillvaratas och tillverkas tjära, ammoniumsulfat, svavelsyra och bensolprodukter. För denna del av verksamheten har byggts särskilda biproduktverk.

De närmaste åren blir av stor betydelse för Oxelösunds Järnverk. Under år 1961 beräknas alla enheter i det nuvarande utbyggnadsprogrammet vara i drift. Omkring 2.500 personer kommer då att vara antällda vid företaget.

Norrköping.

En gång i tiden var Norrköping samlingsplatsen för ledungen från Östergötlands östra del. Med ledung avsågs de årligen återkommande väpnade sjötågen till främmande länder. Strax öster om den plats, där den första stadsbildningen växte fram, vid Syltberget, låg i äldsta tid Ledungshammars by. Så småningom införlivades dess ägor med den stadsbildning som uppstått kring nuvarande Gamla Torget och Järnbron.

Motala ström, som slingrar sig genom Norrköping, blev redan från början samhällets livsnerv och är det allt fortfarande. Långt bort i tiderna låg en kvarnby vid strömmen och vi gissar att kvarnägarna och invånarna i övrigt fick ett gott tillskott till sitt uppehälle genom det rika laxfisket. Befolkningen tillväxte i raskt tempo och de äldsta kända stadsprivilegierna är utfärdade år 1384 av Albrekt av Mecklenburg. Norrköping hade då en farlig konkurrent i grannstaden Söderköping, som upplevde sin storhetstid som handels- och sjöfartscentrum. Men Storåns farled in till staden vid Ramunders berg uppgrundades alltmer, vilket invercade högst menligt på sjöfarten. De dåtida norrcopensarna hade vaken blick för konkurrensens kraft och lyckades ta hand om en allt större del av den mellan-svenska sjöfarten. Gustav Vasa insåg stadens bättre läge och gav dess köpmän ett gott handtag då han där lät bygga dels en kunglig avels- och mönstergård, dels ett kronans provianthus för skattevarornas förvaring. Kungsgården försågs mot århundradets slut med ett renässansslott, Norrköpingshus, beläget ungefär på platsen för nuvarande Hedvigs kyrka. Också Gustav Vasas insatser till frömmen för bergsbruket i norra Östergötland fick gynnsamma återverkningar på Norrköpings handel.

Det verkliga uppsvinget kom emellertid på 1600-talet, när den rike bankiren och industrimannen Louis De Geer inflyttade från Amsterdam. Hans mässingsverk i Norrköping gav upptakten till stadens industriella utveckling. De Geer tillverkade utom järnsmide även vapen och uniformskläde för armén. Drags numera nedlagda, mer än 300-åriga industri är ett minne från den tid, då Norrköping levererade uniformer till svenska soldater, och Holmens bruk, stadens största industri, kan direkt härledas från De Geer. Under mit-

ten av 1700-talet började tobak odlas på stadens marker och det gav upphov till den riksibekanta Swartzska snusfabriken, som ägde bestånd till år 1913.

Norrköpings utveckling har ingalunda fått fortgå ostört. Redan 1567 ödelades staden av fienden och 1719 brändes praktiskt taget hela samhället ned av ryssarna. Dessutom härjades staden år 1655 av en förödande brand. Men den har alltid som en ny fågel Fenix åter rest sig och hämtat nytt livsmod.

Det moderna Norrköping

är ett stort industrisamhälle och en betydande sjöfartsstad, och det har satt sin prägel på samhället. Men de många fabriksfasaderna, de flesta kring Strömmen, ger en både pittoresk och ståtlig inramning åt stadsbilden. De utgör ett vackert och trädomsusat inslag i de betydande skönhetsvärden Norrköping äger.

Norrköping håller även på andra sätt på att utvecklas till en svensk storstad. Dess huvudpulsåder, Drottninggatan, fylld av affärs- och industriföretagens blixtrande neonljus, dess promenader runt den gamla stadskärnan, dess hamn som genom Lindökanalens byggande mellan Bråviken och inre hamnen ges nya stora utvecklingsmöjligheter och med flera kontinenters fartyg som regelbundna gäster, ger intryck av en stad, som lever ett rikt och expansivt liv, en arbetets stad och tillika en stad med kulturella ambitioner, vilken förstått att göra det trivsamt både för invånare och gäster. Samtidigt är industristaden Norrköping under sommartiden en mjukt grönskande oas med bl. a. den berömda kaktusplanteringen i Karl Johans park och promenaderna med sina ärevärdiga alléer.

Lindökanalen, ett 200-årigt projekt fullbordas.

En kortare och tryggare inseglingsled med större vattendjup — en kanalförbindelse mellan Bråviken och Norrköpings inre hamn — är ett gammalt önskemål som nu förverkligas. Arbetet som påbörjades i slutet av år 1956 kommer att pågå fram till år 1962, då Lindökanalen beräknas vara klar att tagas i bruk. Sjövägen till Norrköping förkortas då med 3 distansminuter. Lindökanalens bottenbredd blir 50—60 meter och vattendjupet 9½ meter. Lindö-

kanalen betyder enastående utvecklingsmöjligheter för hamnens verksamhet och för näringslivet inom hamnens uppland. Stora industri- och upplagstomter i kanalens närhet kunna ställas till näringslivets förfogande.

Från arbetena med Lindökanalens byggande citerar vi Norrköpings Tidningar av den 23/9 1960:

"En bergvägg reste sig framför åskådarnas ögon, flera ton tunga stenbumlingar flög 50 meter upp i luften, ett grågult och ett blågrått rökmoln kringvärvde Lindökanalen och drev långsamt bort mot nordväst. En lättnadens suck undslapp kanalbyggets ansvariga, både på entreprenörens och på hamnmyndigheternas sida, ty därmed har den sista riktiga stora sprängningen vid Lindökanalen genomförts. Det hände klockan 11 på torsdagen.

46.000 kilo sprängämne gick i luften tillsammans med 30.000 kubikmeter berg vid smällen. 2 miljoner kronor kostade salvan. Men så blev det också en imponerande detonation, som kom marken att skälva i stora delar av staden. Som vanligt registrerar och mäter man skakningarna i byggnader och på andra platser — det ingår som ett led i rutinen vid detta märkliga bygge."

ÖHMANSKAJEN södra kajens senaste tillskott med 9,0 meters vattendjup är en modernt utrustad kaj. Ett rymligt godsmagasin om 5.000 m² golvyta och 4 moderna ASEA-kranar med 5 tons lyftkraft står till trafikanternas förfogande.

Nya förortståg för Stor-Stockholm



Från Stockholms förorter kommer det att bli snabbare och tätare förbindelser in till staden än förut — tack vare SJ nya specialbyggda elektriska motorvagnståg. Tre stycken trevagns-provtåg är redan i drift.

De nya tågen är modernt utrustade, med automatiska dörrar, effektiv ventilation, god belysning m. m. och de är i övrigt av modernaste konstruktion.

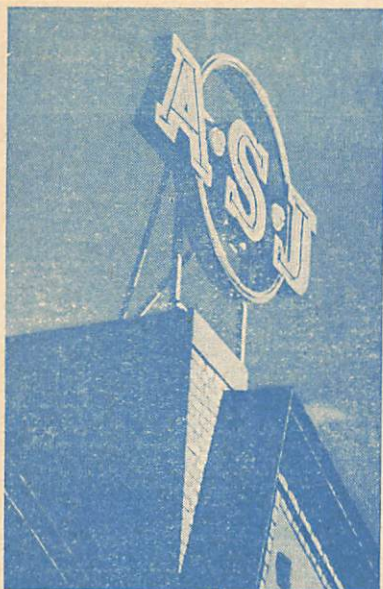
Hela elektriska utrustningen är av Aseas konstruktion och tillverkning. Tågen är byggda som trevagnsenheter med motorvagn i mitten och "manövernagnar" (vagnar utan dragmotorer men med förarhytt) i enhetens ytterändar. Motorvagnarna är byggda hos Kockums i Malmö och manövernagnar hos ASJ i Arlöv. Boggierna är konstruerade av Asea och tillverkade av Kockums.

ASJ bygger allt i rälsfordon — från lok till godsvagnar, motorvagnar och tunnelvagnar — men också busskarosserier och vägfordon av skilda slag. För all tillverkning vid ASJ gäller, att högsta kvalitet skall förenas med ändamålsenlighet.



AB SVENSKA JÄRNVÄGSVERKSTÄDERNA
Falun • Arlöv • LINKÖPING • Katrineholm • Gävle

VIKING 612429



VAGN- och MASKINFABRIKEN

Tel. 023/18350 FALUN

har nyligen fullgjort en
leverans till SJ av
4.300 godsvagnar litt Oe.
Nu i order 2.500 litt Gre.



Vi tillverkar även

DIESELLOKOMOTIV

för såväl växlings- som linjetjänst

Modern maskinpark och välutrustade verk-
städer för bearbetning av

TUNGT GODS
SMIDE
MASKINARBETEN
LEGOARBETEN
och
JÄRNGJUTGODS



UTNYTTJA VÅR 60-ÅRIGA ERFARENHET AV TUNGA JOBB