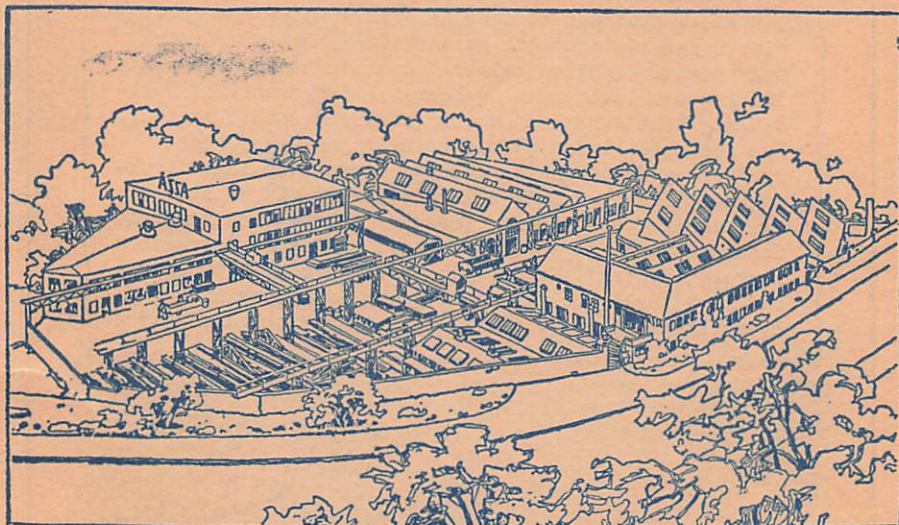


# ÅSSA

ÅTVIDABERGS SPÄRVÄXLAR & SIGNALFABRIKS A/B



ÅSSA, Nybrogatan 7, Stockholm. Tel. 61 79 56, 61 79 57, 61 89 59  
Fabrik i Åtvidaberg, Tel. 0120 — 118 40

Vi konstruera, tillverka och leverera:

**Spärväxlar - Signalmaterial - Fällbommar**  
**Plåtbyggnader**

**Högtrycksmörjningsapparater**

**Bromsskor**                      **Koppel f. gruvvagnar**

## M. TÄCKLINDS EFTR.

R. VOGELGESANG

Levererar från:

**HENSCHEL-WERKE A/G**  
Kassel

från:

**JOSEPH VÖGELE A/G**  
Mannheim/Rhein

Diesellokomotiv  
Snöslungor för järnvägar  
Snöplogar för järnvägar  
Ånglokomotiv

Skjutbord för vagnar o. lok  
Rangeringsanordningar m. m.

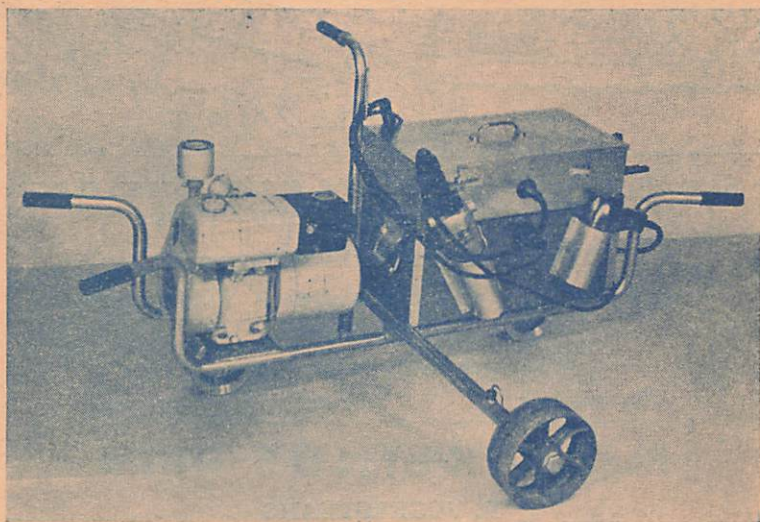
Adr. Nybrogatan 7, Stockholm. Tel. 61 79 56, 61 79 57, 61 89 59

# AGA pinnlödning

Ur en rapport till AGA om svenskt arbete på andra sidan jordklotet citerar vi:

## "Pinnlödningsutrustning för Formosa

Vår montageingenjör har nu återvänt från Formosa och lämnat en slutrapport över de erfarenheter som vunnits under montaget och garantitiden. Det är därför med nöje vi kunna meddela att den utrustning för pinnlödning som levererats av Eder har fungerat till fullständig belåtenhet och möjliggjort ett snabbt montage. Den goda kvaliteten på svetsningsaggregaten understrykes av det förhållandet att aggregaten före ibrugtagandet hade begravts i lera och slam vid en stor översvämning och därefter måst demonteras och rengöras, innan de kunde tagas ibruk. Detta oaktat ha aggregaten fungerat perfekt. Kunden har ju också beställt och erhållit ytterligare aggregat, vilka avses användas överallt på Formosa, där spårledningar installeras."

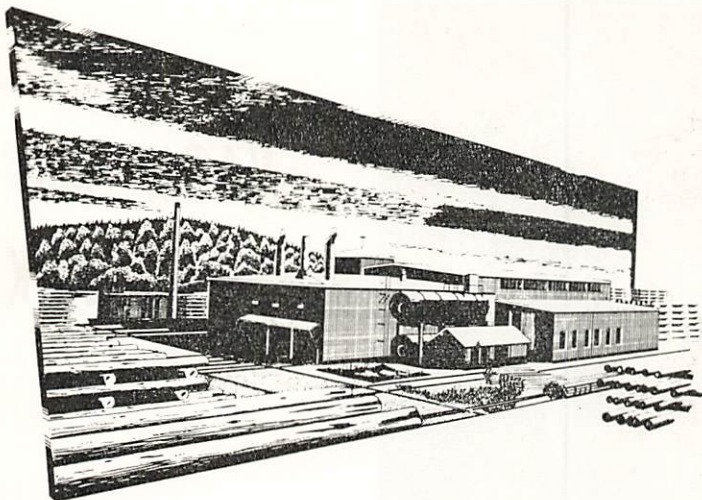


AGA pinnlödningsaggregat VFR-250  
för anläggningsarbeten

# AGA

Avd. 5

Lidingö 1, Tfn 65 25 20, 010/65 25 40



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





# VAGN- och MASKINFABRIKEN

Tel. 023/183 50

FALUN

Till SJ och enskilda järnvägar leverantör av

## LOKOMOTIV och VAGNAR

För närvarande pågår tillverkning av

3.600 GODSVAGNAR Litt. Gre

Leverans av denna nya stora vagnserie  
till SJ fullgöres med ett 80-tal vagnar  
per månad.

SKANDINAVIENS STÖRSTA TILLVERKARE AV GODSVAGNAR

**Stålgjutgods**

**Smide**

**Varmvalsat stål**

**Varvgods**

**Grövre plåtarbeten**

**Ång- o. värmekn. utrustning**

**Hydrauliska pressar**

**Lokomotiv**

**Rostfria diskbänkar**

**AKTIEBOLAGET MOTALA VERKSTAD**

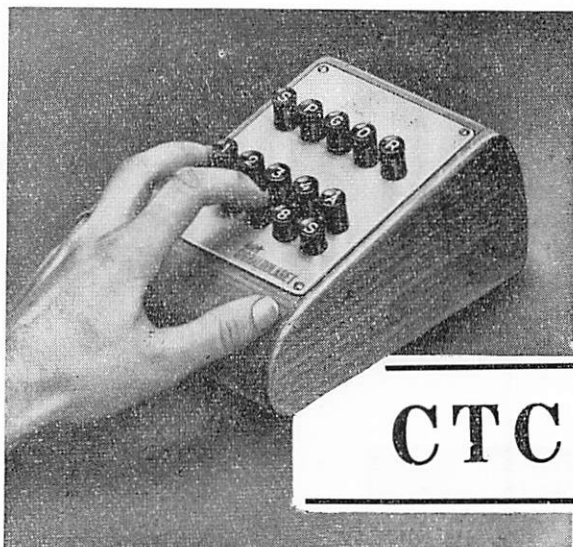


# Vårt tillverknings- program

aktuellt under generationer  
för svensk industri handel  
och sjöfart



Baltzar von Platen grundade Motala Verkstad 1822



# CTC

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

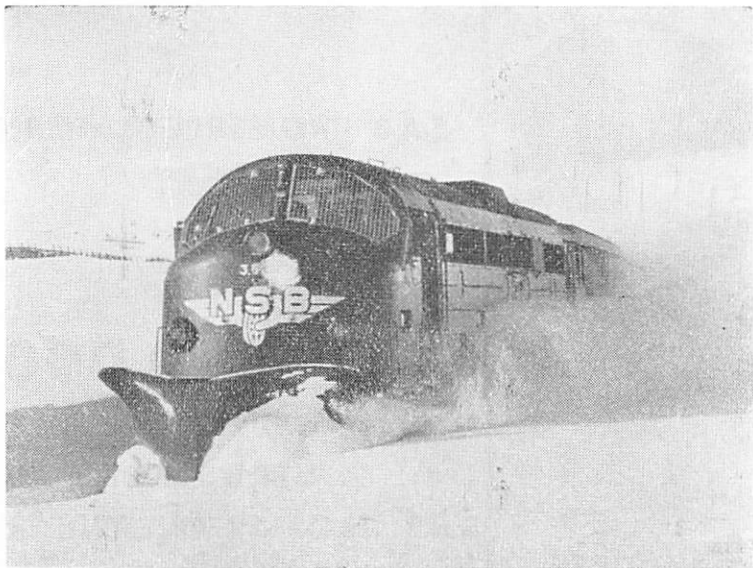
S A B tillverkar fjädrande hjul  
för rälsbussar och spårvagnar.  
SAB-hjulen reducera de dynamis-  
ka påkänningarna i motorer,  
kopplingar, lagerboxar etc. och  
ge dessutom en jämn och behag-  
lig gång.



**SVENSKA AKTIEBOLAGET**

# **BROMSREGULATOR**

**M A L M Ö**









## Har Ni sett "LOK"?

NOHAB har nyligen haft premiär på filmen "LOK". Den visar ett tvärsnitt av tillverkningen i Trollhättan och man får följa de olika loken runt om i Norden. Härövan ett klipp från Norge. Filmen är inspelad på 35 mm färgfilm, men finns också i 16 mm. Speltid 15 min. Vi lånar gärna ut filmen till seriösa järnvägsmannaföreningar. Kontakta Publicitetsavdelningen.

### NYDQVIST & HOLM AB TROLLHÄTTAN

Telefon 0520/180 00 Telex 5284 Telegram NOHAB



 LOCOMOTIVES	 WATER TURBINES	 DIESEL ENGINES	 ATOMIC POWER PLANTS	 ELECTRONIC COMPONENTS WELDING EQUIPMENT	 EXPORTERS
--	--	--	---	---	--



*Sveriges Enskilda Järnvägars  
Ingenjörsförbund*

*kallas till ordinarie årsmöte fredagen  
den 28 och lördagen den 29 sept. 1962  
i Södertälje resp. Studsvik med  
samling vid AB Scania-Vabis  
verkstäder, Södertälje, kl. 10.00.*

*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 1962—1963.  
Beslut om antalet ledamöter.  
Val av ledamöter.  
Val av suppleanter.  
Val av revisorer för år 1962.  
Val av revisorsuppleant för år 1962.
9. Meddelanden från Styrelsen.
10. Eventuellt övriga frågor.
11. Information om AB Scania Vabis motorer m. m.

## *Program*

### **Fredagen den 28 sept. 1962.**

Kl. 10.00 Samling vid AB Scania Vabis' Huvudkontor, Södertälje.

Information och rundvandring i fabriker och bl. a. även nya reservdelsförrådet.

Kl. 13.00 Lunch (AB Scania Vabis är värd).  
tiden

Årsmötesförhandlingar i anslutning till lunchen.

Därefter föredrag om bl. a. motorutvecklingen hos AB Scania Vabis.

\*

Enskild studie av Södertälje och middag t. ex. på Teljekällaren (Sara).

### **Lördagen den 29 sept. 1962.**

Kl. 9.30 Avfärd från Södertälje Central med abonnerad landsvägsbuss till Studsvik (i Trosatrakten).

AB Atomenergis anläggningar demonstreras.

Bussresa till Trosa och lunch å Trosa stadshotell, ca 11 kr.

Årsmötet avslutas.

Landsvägsbussresa till Södertälje eller station på södra stambanan för resa till resp. hemorter.

# Styrelseberättelse för Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbund

för verksamhetsåret 1961.

Under år 1961 har Ingenjörsförbundet avhållit ett ordinarie möte, årsmötet den 22 och 23 september i Lund och Malmö. Protokoll från mötet är intaget efter medlemsförteckningen.

Styrelsen har haft sammanträde den 22 sept. 1961.

Under året har följande tryck utgivits:

Meddelande nr 265 angående kallelse till årsmötet i Lund och Malmö 22 och 23 sept. 1961 innehållande styrelseberättelse för år 1960 samt medlemsförteckning.

INGENJÖRSFÖRBUNDETS ekonomiska ställning samt resultatet av verksamheten under år 1961 framgår av nedanstående uppställningar:

<b>Ingående balansräkning den 1 januari 1961</b>	
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 1945 .....	2.000: —
	<b>Kronor 6.202: 88</b>
<b>Eget kapital</b>	
Eget kapital .....	6.202: 88
	<b>Kronor 6.202: 88</b>

### Vinst- och förlusträkning för år 1961.

<b>Intäkter:</b>	
Medlemsavgifter .....	1.830: —
Inträdesavgifter .....	90: —
Inkommit för handböcker och krediteringsbesked .....	70: 40
Inkommit för annonser i tidskriften .....	740: —
Insamling till Hammarskjöldsfonden .....	320: —
Räntor under året .....	336: 13
	<b>Kronor 3.386: 53</b>

**Kostnader:**

Tryckning och klichéer .....	711: 08
Arvoden .....	180: —
Postporto och papper m. m. ....	72: 45
Blommor och gåvor .....	245: —
Diverse utgifter för stämplat .....	16: 15
Insänd gåva till Hammarskjöldsfonden .....	640: —
Erlagd skatt .....	75: —
Årets överskott .....	1.446: 85
	<u>Kronor 3.386: 53</u>

**Utgående balansräkning den 31 december 1961**

Kontant i kassan .....	20: 92
Innestående i Nora Sparbank .....	5.627: 83
Innestående å postgiroräkning .....	0: 98
Förlagsbevis: Nom. kr 2.000: — Mo och Domsjö 4 % av 1945 .....	2.000: —
	<u>Kronor 7.649: 73</u>

**Eget kapital:**

Eget kapital .....	7.649: 73
	<u>Kronor 7.649: 73</u>

Antalet förbundets medlemmar vid 1961 års slut enligt matrikeln 2 hedersledamöter, 39 aktiva och 110 korresponderande ledamöter.

Nora stad i april 1962.

KLAS HERMANSSON

*/Y. Blomstrand*

## *Styrelsens för Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbunds Stipendiefond berättelse*

*för verksamhetsåret 1961.*

Stipendiefondens styrelse har under år 1961 avhållit sammanträde den 22 september 1961.

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

Vid årsskiftet 1961/1962 uppgå Stipendiefondens tillgångar i värdepapper till samma belopp som tidigare, eller 34.000:— kronor i förlagsbevis och obligation enligt följande uppdelning:

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

---

- 34.000:— kronor sammanlagt.

Tillsammans med på Stipendiefondens sparkassebok i Nora Sparbank vid årsskiftet 1961/1962 innestående belopp 10.565: 61 kronor, uppgå sålunda Stipendiefondens tillgångar till 44.565: 61 kronor.

Avkastningen för år 1960 i räntor av de här uppräknade värdehandlingarna och å sparkassemedel uppgå till 1.801: 88 kronor.

Stipendiefondens omkostnader och utgifter under året hava uppgått till 165: — kronor, så fördelade:

Hyreskostnad för bankfack .....	15: —
Arvode .....	150: —
	<u>Kronor 165: —</u>

Från stipendiaterna kan för året meddelas följande:

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, men avser resa hösten 1962.

Under hösten 1960 har styrelsen meddelat de aktiva medlemmerna om, att två stipendier finnes för sökning. Ansökan om stipendium hade inkommit från Klas Hermansson och Bror Lillengren och blev det styrelsens beslut att bevilja de sökande vardera ett stipendium på 1.500: — kronor.

Nora stad i april 1962.

KLAS HERMANSSON

*/Y. Blomstrand.*

Undertecknade, utsedda att granska SVERIGES ENSKILDA JÄRNVÄGARS INGENJÖRSFÖRBUNDS räkenskaper och förvaltning under verksamhetsåret 1961, få efter fullgjort uppdrag härmed framlägga följande

## *Revisionsberättelse.*

Ingenjörsförbundets tillgångar den 31 december 1960 voro 4.202: 88 kronor i kontanta medel, sparbanksmedel och postgiro samt 2.000: — kronor i de ägda förlagsbevisen.

Ingenjörsförbundets inkomster under år 1961 uppgå till 3.386: 53 kronor enligt oss företedd kassabok och dess utgifter till 1.939: 68 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 1961 års slut uppgår sålunda till följande belopp:

Å konto i Nora Sparbank .....	5.627: 83
Å postgirokonto .....	0: 98
Kontant i kassan .....	<u>20: 92</u>
	<u>Summa kronor 5.649: 73</u>

vartill 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 1961. 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 1961 års förvaltning och för de oss företedda räkenskaperna.

Nora stad den 13 april 1962.

*Olov Linder      G. A. Karlsson      G. Bergsten*



*Bilaga 4.*

Undertecknade, utsedda att granska SVERIGES ENSKILDA JÄRNVÄGARS INGENJÖRSFÖRBUNDS Stipendiefonds räkenskaper och förvaltning under räkenskapsåret 1961, få efter fullgjort uppdrag härmed framlägga följande

*Revisionsberättelse.*

Stipendiefondens tillgångar den 1 januari 1961 bestodo av	
Å konto i Nora Sparbank .....	8.928: 73
Svenska Statens 4½ % obligationer .....	5.000: —
Förlagsbevis till 4 % förlagslån .....	29.000: —
	<hr/>
Summa kronor	42.928: 73

Stipendiefondens inkomster under år 1961 uppgå till 1.801: 88 kronor enligt oss företedd kassabok och dess utgifter till 165: — kronor.

Stipendiefondens tillgångar och behållning vid 1961 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 Kraft- förvaltning förlagslån av år 1951, 4 % för- lagsbevis .....	5.000: —
Innestående å konto i Nora Sparbank .....	10.565: 61
	<hr/>
Summa kronor	44.565: 61

Enligt ovanstående uppställning framgår att Stipendiefondens ekonomiska ställning under året ökats med 1.636: 88 kronor.

Styrelsens protokoll för år 1961 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 1961 års förvaltning och för de oss företedda räkenskaperna.

Nora stad den 13 april 1962.

*Olov Linder*      *G. A. Karlsson*      *G. Bergsten*

## Medlemsförteckning.

Förbundets styrelse och revisorer.

(Valda av Förbundet t. o. m. årsmötet 1962.)

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:	O. Linder.
„	G. Bergsten.
Revisorsuppleant:	G. A. Karlsson.

### Hedersledamöter.

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

S u m m a 1 st.

### Aktiva ledamöter.

Andersson, Sture G., f. 1932, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
Arremark, Allan J., f. 1914, Tc 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.  
Dahl, Inge K., f. 1925, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
Dahlstedt, T. E., f. 1905, Fbriö vid TGOJ, Eskilstuna.  
Eriksson, N. G., f. 1889, Vd och Tc vid GSJ, Göteborg.  
Eriksson, Per Börje K., f. 1934, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
Gure, E., f. 1908, Biö vid NKIJ, Hagfors.  
Haglund, Arne J. L., f. 1927, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
Harvall, F. R., f. 1918, Vd vid SSLidJ, Lidingö 2.  
Hellstedt, F., f. 1916, Hamniö TGOJ, Oxelösund.  
Hermansson, K. O., f. 1913, Vd och Tc vid NBJ, Nora stad.

Hjelm, A. V., f. 1907, Dir. och Te vid NKIJ, Hagfors.  
 Holmlund, Simon E., f. 1925, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Holmström, Knut A. Ch., f. 1922, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Häll, J. Olof, f. 1923, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Höglund, J., f. 1924, Transportiö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Karlsson, G. A., f. 1926, Viö vid NBJ, Nora stad.  
 Karlström, F. G. A., f. 1914, Te vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Lilliangren, 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.  
 Nelander, Olle, f. 1920, Te vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Nortorp, St., f. 1899, Miö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Rolfsman, Anders, f. 1914, Öiö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Sabelström, Å., f. 1925, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Ström, T., f. 1913, Hamnchef TGOJ, Oxelösund.  
 Svensson, Bengt, f. 1932, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Thorén, S., f. 1910, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Unné, St., f. 1917, Te vid DONJ, Jädraås.  
 Wahlström, Nils, f. 1923, Signaling. vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Wisén, Bertil, f. 1923, Biö vid TGOJ, Eskilstuna.  
 Samuelsson, Lennart, f. 1921, Biö vid MLJ, Limhamn.

Summa 36 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.  
 Ameln, Karl Johan, f. 1919, Dir. vid Sv. Ack. AB Jungner, Danderyd.  
 Andersson, Josef, f. 1900, f. d. Vd vid SSNJ, Saltsjöbaden.  
 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, Försäljnh. 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, Stockholm K.
- Björnsson, B., f. 1894, f. d. Bins vid SWB, f. d. Biö vid SJ, Postlåda 152, Lönsboda.
- Boberg, J., f. 1921, Iö vid LME:s Signalbolag, Stockholm.
- Bodén, J., f. 1893, f. d. Fvstiö vid TGDG, f. d. Vstöiö vid SJ, Amål.
- Broberg, Björn, f. 1922, Tekn. Dir. 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.
- 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. Öiö 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. Dre vid TGDG, Bre 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, Öiö vid ASEA Banavd., Västerås.
- Färnström, G., f. 1879, f. d. Miö vid TGOJ, Örebro.
- 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, F. 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. Öiö vid TGOJ, Eskilstuna.
- Henning, C., f. 1880, f. d. Öiö 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, Åx., 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, E., f. 1891, f. d. Vd vid SSLidJ, Lidingö 2.
- 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.
- Kuylensstierna, K. E., f. 1895, f. d. Biö vid GBAJ, f. d. Dc vid SJ, Borås.
- Kärnekull, K. E., f. 1906, f. d. Vd vid SNJ, Dir. vid Rederi AB Nordstjernen, Lidingö.
- Lagergren, S., f. 1894, f. d. Öiö vid TGOJ, Eskilstuna.
- Landin, C. A., f. 1895, f. d. Fbiö vid SRJ, f. d. Biö vid SJ, Stocksund.
- Larberg, J., f. 1892, f. d. Briö vid TGDG, f. d. Brd i K. Järnv. Styr., Maskintekniska Byrån, Hägersten.
- 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.
- Lindqvist, Stig, f. 1911, Dir. vid AB Agebe, Box 3191, Stockholm 3.
- 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 Försäljneh i Sv. Deutz AB, Lejonvägen 14, Lidingö.
- Malmer, Y., f. 1890, f. d. Iö vid Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.
- Malmquist, 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, Å., f. 1885, f. d. Vd vid SRJ, Stockholm.
- 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.
- Peterson, E. V., f. 1894, f. d. Iö vid NBJ, Nora stad.
- 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.
- Sannei, W., f. 1900, f. d. Biö och Miö vid SSSJ, 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. Tc 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.
- Stahl, Curt, f. 1925, Försäljningsiö vid NOHAB, Trollhättan.
- 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, Dc vid SJ, Göteborg.
- Svenningsson 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 Tc 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. Fvstiö 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.

Summa 111 st.



Protokoll vid Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbunds ordinarie årsmöte i Arlöv den 22 september 1961.

§ 1.

Årsmötet avhölls efter ankomst till ASJ, Arlöv, i Verkstädernas mäss. Sextio medlemmar voro närvarande.

§ 2.

Mötet öppnades av styrelsens v. ordförande, Trafikchefen Klas Hermansson, som hälsade alla välkomna samt erinrade om att Förbundet nu kunde fira sin 60-årsdag.

§ 3.

Årsmötet valde enhälligt Trafikchef Hermansson att som ordförande leda förhandlingarna.

§ 4.

Till justeringsmän av årsmötets protokoll valdes Ingenjörerna Olov Linder och Rune Bergström.

§ 5.

Föredrogs och lades med godkännande till handlingarna Styrelsens för Ingenjörsförbundet berättelse över verksamheten för och förvaltningen under år 1960 (Bil. 1 i meddelande nr 265 år 1961).

§ 6.

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

- f. d. Tc vid Karlskrona Växjö & Växjö Alvesta jvg, O. E. Billvall, medlem sedan 1925,
- f. d. Tc vid NVHJ, Hugo Westesson, 1948,
- f. d. Förste Biö vid TGDG, Ernst Thulin, 1926,
- f. d. Förste Driftingenjör vid TGDG, Georg Johnsson, 1935,

- f. d. Ritkontorschefen vid ASJ, Linköping, Eric Carlsson, 1958,
- f. d. Direktören vid Sv. Järnvägsfören., Hjalmar Lundqvist, 1910,
- f. d. Direktören vid Ensk. Järnvägars Försäkringsanstalter,  
Paulus Kock, 1917,
- f. d. Verkstadsing. vid SWB, Fingal Gren, 1915,
- Fabrikören Hilding Carlsson, Umeå, 1953.

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 1960, vilket icke givit anledning till någon erinran från revisorernas sida. Berättelsen godkändes och lades till handlingarna. I enlighet med revisorernas hemställan beviljade årsmötet styrelsen och dess kassaförvaltare ansvarsfrihet för 1960 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 1960. Styrelsen meddelade årsmötet sitt beslut att till Tc Klas Hermansson och Miö Bror Lilliengren utdela ett stipendium på vardera 1.500 kronor samt att förklara ytterligare två å tre stipendier till ansökan lediga. Årsmötet beslöt anteckna dessa meddelanden till protokollet.

#### § 9.

Föredrogs revisorernas berättelse över verkställd granskning av Stipendiefondens verksamhet och förvaltning under år 1960, vilken icke givit anledning till någon erinran från revisorernas sida. Berättelsen godkändes och lades till handlingarna. I enlighet med revisorernas hemställan beviljade årsmötet Styrelsen och dess kassaförvaltare ansvarsfrihet för 1960 års verksamhet och förvaltning.

#### § 10.

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

Till aktiva medlemmar:

Trafikchef Olle Nelander, Ingenjörerna Sture Andersson, Inge Dahl, Per Börje Eriksson, Arne Haglund, Simon Holmlund, Knut Holmström, John Olov Häll, samtliga TGOJ, samt B:ö Lennart Samuelsson, Malmö Limhamns Järnväg

och till passiva medlemmar:

- 1) Civilingenjör Karl Robert Ameln, Verkst. Dir., Sv. Ackumulator AB Jungner & Oskarshamns Varv.
- 2) Dir. Stig Lindqvist, AB AGeBe, Stockholm.
- 3) Försäljning. Curt Stahl, NOHAB, Trollhättan.

#### § 11.

Årsmötet beslöt att antalet styrelseledamöter skulle vara sju och återvaldes för arbetsåret 1962

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

till suppleanter: Harwall och Rolfsman;

till revisorer: Tc Hjelm hade undanbett sig återval. Linder och Bergsten med G. A. Karlsson som nyvald suppleant.

Valen skedde med acklamation.

#### § 12.

På förslag av styrelsen beslöt årsmötet att under påföljande middag göra en insamling bland medlemmarna till Hammarskjöldsfonden och att Förbundet skulle tillskjuta lika mycket. Insamlingen gav 319:10 kronor och Förbundet tillsköt 320:90 kronor varför summa 640:— kronor den 27/9 1961 insattes på fondens postgiro-konto. Ett tack för gåvan finnes bland 1961 års kassaverifikationer.

#### § 13.

Därmed var årsmötets föredragningslista genomgången och ordföranden överlämnade ordet till Överingenjör Lars Bergwall, ASJ, Arlöv, som gav en ingående historik över anläggningarna i Arlöv och deras utbyggnad till dagens moderna anläggningar. Därefter vidtog rundvandring och demonstration av verkstädernas tillverkningar av person- och godsvagnar samt lastmaskiner av olika slag.

Vid protokollet:

**Y. BLOMSTRAND**

Justerat:

**Olov Linder**

**Rune Bergström**

Från årsmötet kan ytterligare meddelas.

Tidigare på dagen samlades mötesdeltagarna vid AB Nordiska Armaturfabrikernas verkstäder i Lund, där information och rundvandring följde. Fabrikens innehållsrika och förnämliga provanordningar för tågbrömsventiler m. m. studerades ingående. Därefter var vi Armaturfabrikens gäster till lunch i medeltidsmiljö på Stäkets Taverna med anrättningar av godaste sort. Välförplägade och glada anträdde vi därefter bussfärd till Arlöv och ASJ.

Efter rundvandring i ASJ:s moderna fabriksbyggnader och studier av olika tillverkningar fortsatte deltagarna med buss till resp. hotell i Malmö. Något senare samlades vi som ASJ:s middagsgäster å Restaurant Malmborgen i Malmö. Under stigande stämning avåts middagen som senare på natten följdes av ytterligare prov på skånsk matlagingskonst av högsta klass. Mellan måltiderna motionerade medlemmarna flitigt i trapporna till första våningen, där det bjöds på avlyssnandet av mörk sensuell sång och beskådandet av en tropiskt klädd liten flicka, som till skydd för omkringsmygande rövare förvarades i bur.

Lördagen samlades vi hos AB Bromsregulator till föredrag och demonstration av olika tillverkningar, konstruktioner och nyskapelser inom firmans välkända tillverkningsprogram. Med raska steg gick vi sedan ombord på en järnvägsfärja för färd till Köpenhamn och åter. AB Bromsregulator hade ombord i matsalen ordnat med långbord, kring vilka vi avnjöt en god måltid förenad med stärkande tillbehör, det sjömanslivet kräver. Hela resan gynnades av ypperligt väder och så avslutades ännu ett årsmöte med sol över hela programmet.

**Y. Blomstrand.**

---

## *AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Arlöv.*

AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Arlöv ingår i den privatägda ASJ-koncernen. Den är Skandinavien största tillverkare av rullande järnvägsmateriel och har fem verkstäder med sammanlagt 2.400 anställda och en årsomsättning av 90—100 milj. kronor.

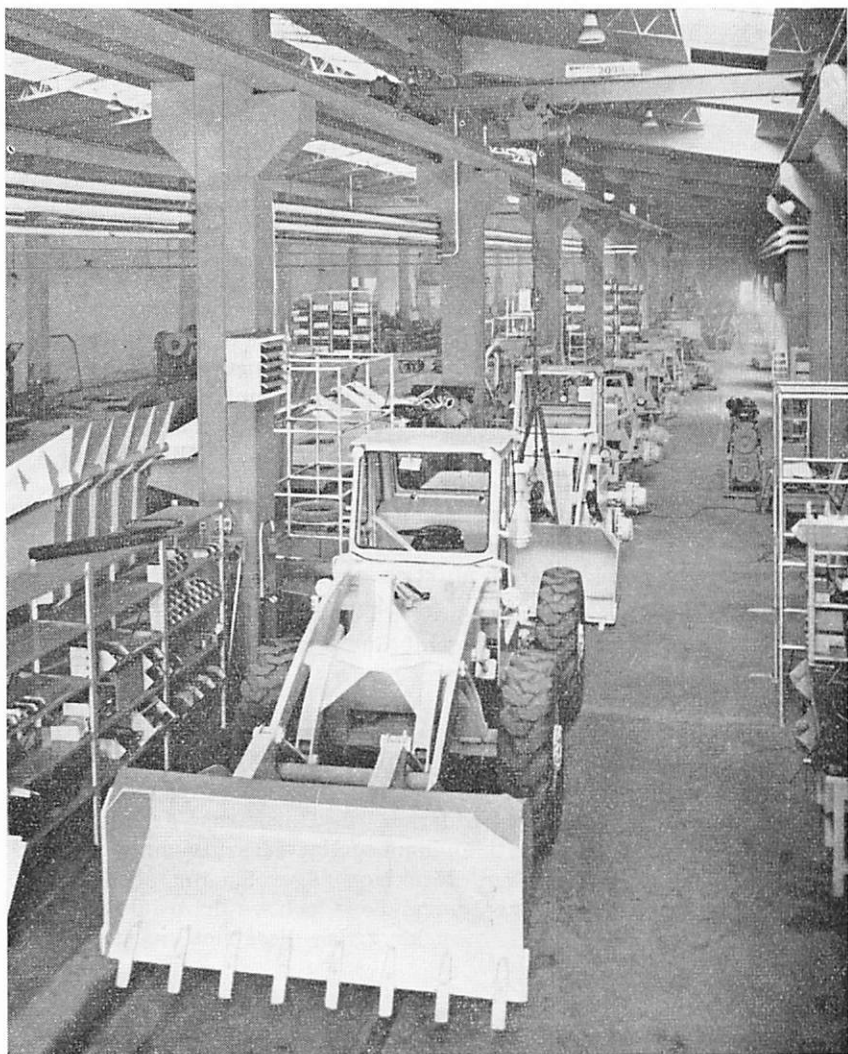
ASJ-Arlöv har f. n. 320 anställda därav 40 tjänstemän och en årsomsättning av ca 15 milj. kronor. Tillverkningsprogrammet är mycket blandat och omfattar sittvagnar sovvagnar, restaurangvagnar, resgodsvagnar, el-motorvagnar och biltransportvagnar. På senare tid har även entreprenadmaskiner såsom hjullastare och dumpervagnar tagits upp på programmet. Vidare kan nämnas att vid sidan av denna huvudproduktion sker en omfattande tillverkning av legoarbeten — från stålkonstruktioner till affärsinredningar i ädelträ. I detta sammanhang må även nämnas tackjärnsgjuteriet med en årskapacitet av 4.000—5.000 ton/år och där bromslock upptager en stor del av årsproduktionen.

Tre typer entreprenadmaskiner, hjullastare HL 854 och dumpersläp D 20 med dumpertraktor samt dumpersläp D 11 är sedan ett år tillbaka under serietillverkning.

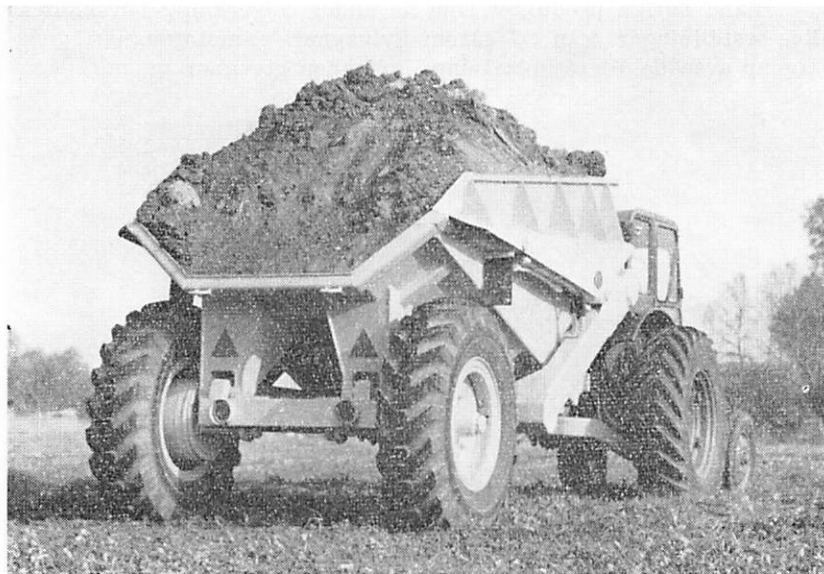
**Lastmaskinen HL 854** har en skopvolym av 1,3 m<sup>3</sup> och är den första svenskbyggda maskinen i sin storleksklass. Den skiljer sig från liknande maskiner bl. a. genom att förarhytten är uppbyggd på en störsäker skyddsram. Lyftarmarna är placerade framför hytten för att få ett ändamålsenligt förarutrymme och för att eliminera klämningsrisker. Maskinen väger 8,5 ton och är fyrhjuldriven samt har momentomvandlare och en hydraulmanövrerad planetväxellåda. Den svenskbyggda dieselmotorn utvecklar 125 hk.

**Dumpersläp D 20** med dumpertraktor TD 80 är ett oömt ekipage för krävande transporter av grus, jord, sprängsten o. d. Lastförmågan är 20 ton och lastvolymen 11 kbm. Dragaren har en 78 hk dieselmotor och mekanisk växellåda.

Den tredje av de maskiner som är under tillverkning är ett mindre **dumpersläp D 11** avsett att dragas med en vanlig standardtraktor i 50 hk-klassen. Dumpervagnen kan lasta 8 ton och rymmer 5 kbm.



Lastmaskiner HL 854.

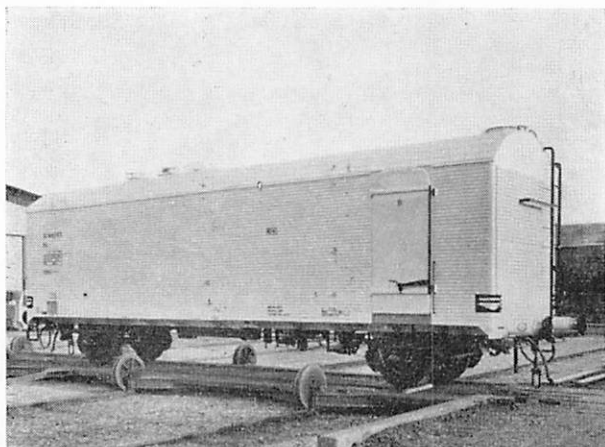


Dumper D 11—7.



Dumper D 20—9 med TD 80.

Bland övriga produkter som är under tillverkning bör nämnas div. beställningar från SJ såsom kylvagnar, el-motorvagnar, godsvagnar avsedda för djupplastning, koltransportvagnar m. m.



Kylvagn litt. Hu.

På senare år har omfattande nyinvesteringar gjorts och med den goda orderstocken som bakgrund kan som slutvinjett sägas att ASJ-Arlöv ser med tillförsikt på framtiden.



## *Svenska AB Bromsregulator.*

Bromsapparaterna har sedan införandet av den första genomgående bromsen varit föremål för en betydande teknisk utveckling. För bromsregulatorernas del börjar utvecklingen i och med införandet av den genomgående bromsen. Man blev nämligen tidigt varse, att bromsventilernas funktion var beroende av bromsblockens slitagetillstånd. Efter hand som blocken slets, blev bromscylindrarnas kolvslag längre och bromscylinderkrafterna allt mindre, samtidigt som ansättningstiderna för bromsen förlängdes. För att kunna hålla bromscylindrarnas kolvslag inom vissa gränser måste bromsblockslitaget utjämnas genom en efterställning i bromsrörelsen. De första efterställningsanordningarna i bromsrörelsen var mycket enkla och bestod vanligtvis av en serie hål i en bromsstång och efterställningen åstadkoms, genom att dragstångens angreppspunkt flyttades från hål till hål.

Efter hand blev dessa enkla anordningar otillfredsställande och man försökte ersätta dem med automatiska. De tidigaste automatiska efterställningsanordningarna finns beskrivna i ett tyskt patent från år 1884.

De första automatiska efterställningsanordningarna var emellertid mycket primitiva och deras funktion var otillfredsställande. Först när grundaren av SA&B för mer än 40 år sedan uppfann och patentanmälde den första teoretiskt riktigt arbetande bromsregulatorn var det möjligt att komma ifrån de hittillsvarande svårigheterna med efterställningsapparater och bromsregulatorn blev mera allmänt införd på järnvägarna. De tidigare svårigheterna med efterställningsapparater hade berott på att man ej hade gjort klart för sig skillnaden mellan automatisk inställning av konstant kolvåg resp. konstanta blockspelrum. När man ställer efter bromsblocken för hand, ser man vid lossad broms efter, hur mycket för stora spelrummen vid bromsblocken är och ställer efter motsvarande. De första automatiska efterställningsapparaterna hade varit så konstruerade, att de ställde efter, när bromscylinderns kolvslag var för långt. Ett kolvslag kan emellertid bli för långt av olika orsaker; dels kan spelrummen vara för stora och då skall en efterställning ske, dels kan genom en överbromsning bromsrörelsen på grund av den högre kraften ge efter mera och på så sätt ge ett längre kolvslag. I detta senare fall bör naturligtvis ingen efterställning ske.

Det nya med bromsregulatorn SAB var, att den innehöll ett eftergivande organ, som skulle känna kraften i regulatordragstången. Så länge man hade kraft i dragstången, kunde ingen efterställning ske. Apparaterna arbetade m. a. o. precis på samma sätt som en normal handefterställning. Endast de direkta spelrummen mellan block och hjul kunde ställas efter. Den första SAB-apparaten, som kom till internationell användning, var bromsregulator typ F, som sedan 1921 levererats i ett stort antal exemplar (fig. 1).

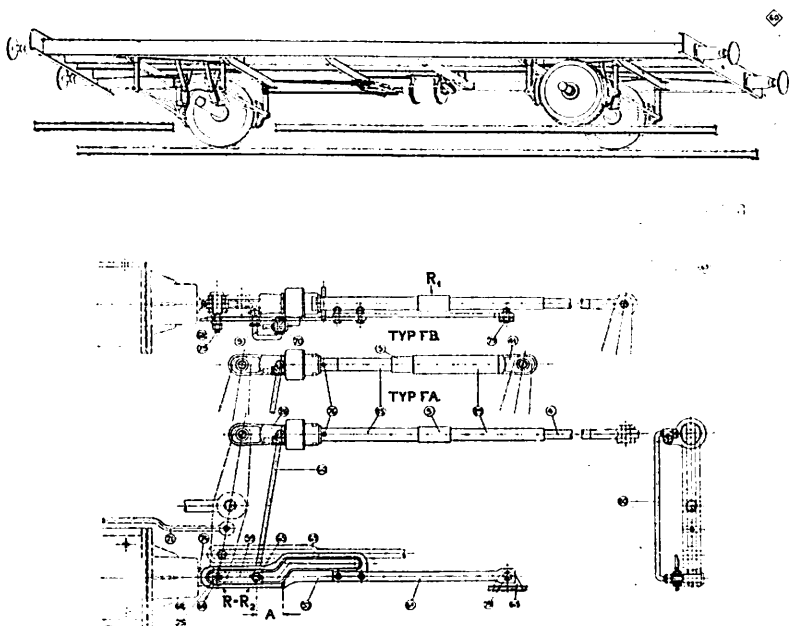


Fig. 1. SAB Bromsregulator typ F.

Efter hand som utvecklingen gick vidare, visade det sig emellertid, att denna för sin tid tekniskt avancerade apparat inte var tillräcklig. Efter ett intensivt utvecklingsarbete lyckades SAB konstruera världens första dubbelverkande bromsregulator SAB typ D (fig. 2).

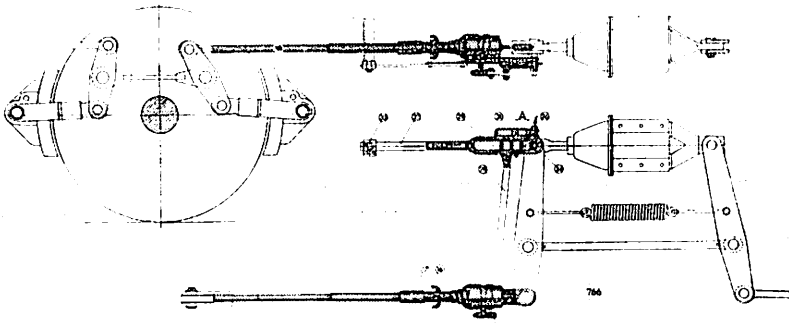


Fig. 2. SAB Bromsregulator typ D.

Den lanserades 1931 och har sedan dess introducerats över hela världen och liksom den äldre bromsregulatorn F blivit uppskattad för sin driftsäkerhet. D-regulatorn är dubbelverkande, dvs. den kan såväl minska för stora spelrum som öka för små spelrum. Intagning av för stora spelrum sker med små belopp vid varje bromsning och förstoringen av för små spelrum sker under en bromsning. Genom det ovan nämnda funktionssättet hade man fått såväl en tekniskt riktig efterställning av blockspelrummen som en eliminering av riskerna för blockering av hjulen vid för små spelrum. D-regulatorn ansågs därför med rätta på sin tid som en tämligen fullkomlig lösning av de problem efterställningen i en bromsrörelse erbjuder.

Järnvägarnas strävan att ernå förlängda driftstider och minskad service genom att öka tjockleken på hjulringen och bromsblocken ställde allt större krav på bromsregulatorn. Det ansågs därför nödvändigt att åstadkomma en bromsregulator, som vid en enda bromsning inte bara skulle kunna öka för små spelrum utan även minska för stora spelrum till deras rätta värde.

Den senaste, SAB bromsregulatorn typ DRV, som blev färdig år 1952, fyller mycket högt ställda fordringar. Den är snabbverkande i båda riktningarna och dessutom förreglad, så att under anläggningen uppstående krafter på grund av tunga bromsrörelser eller isbildning mellan block och hjul inte har något inflytande på inställningen. Apparaten har provats under de svåraste förhållan-

den och har införts i de flesta europeiska länder, liksom i Asien och Amerika. Den enkla inbyggnaden på vagn framgår av fig. 3.

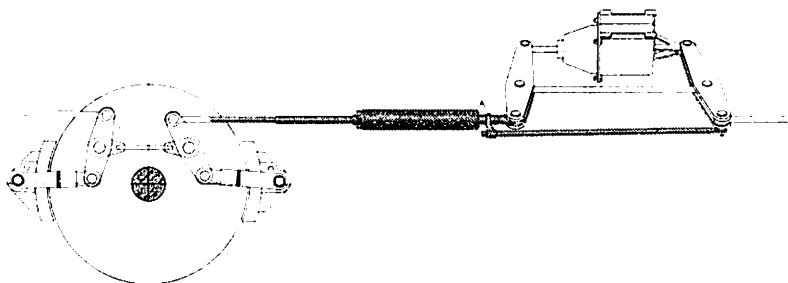


Fig. 3. SAB Bromsregulator typ DRV i bromsrörelsen.

SAB-produkterna har räknats till de främsta inte bara inom bromsregulatorområdet utan även inom ett annat område av järnvägsbromsar, nämligen apparater för lastutbromsning av godsvagnar. Tidigt kom man till den slutsatsen, att en tungt lastad vagn måste bromsas hårdare än en lättare vagn och år 1903 blev en anordning patenterad i Amerika, där den lastade vagnen bromsades över en högre utväxling än den tomma. Huruvida anordningen kom till utförande är icke bekant, men lastutbromsningen ordnades i Europa vanligtvis på det sättet, att den lastade vagnen bromsades med 2 cylindrar och den tomma med endast en cylinder.

SAB konstruerade omkring år 1933 en s. k. lastväxel, med hjälp av vilken utväxlingen i bromsrörelsen varierades i två steg, ett högre för den lastade vagnen och ett lägre för den tomma vagnen. Lastväxeln var ytterligt enkel och billig och kunde lätt byggas in tillsammans med den då nya bromsregulatorn typ D. Denna lastväxel typ LS3, fig. 4, var under många år i Europa den allmänna anordningen för lastutbromsning.

Kravet på högre hastigheter har emellertid medfört behov av ännu bättre apparater för lastutbromsningen. För att tillgodose även dessa önskingar konstruerade SAB en s. k. lastbromsautomat, som kontinuerligt och automatiskt anpassar bromskraften efter vagnsvikten. Av den första lastbromsautomaten, typ AC, har omkring 15.000 levererats till olika länder.

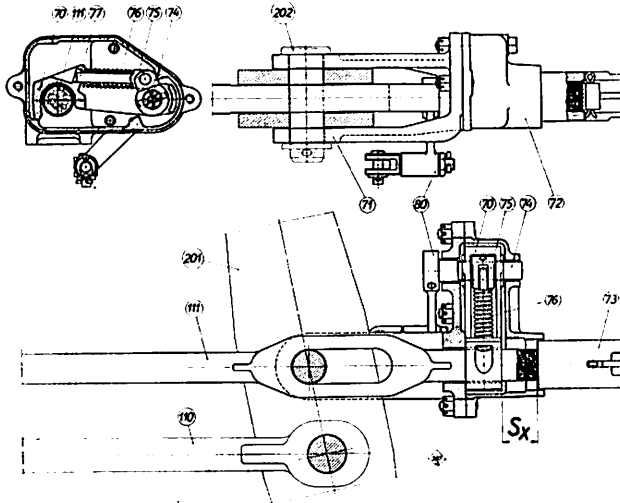


Fig. 4. Vy och sektion av SAB lastväxel typ LS3.

Järnvägarnas strävan att effektivisera transporter har bl. a. medfört, att lastbromsautomaterna numera inte bara användes på speciella vagnar, utan det har ansetts önskvärt att förse alla godsvagnar med lastbromsautomater. Dagens moderna godsvagn har lägre taravikt och större lastförmåga än tidigare vagnar och lastbromsautomaterna måste därför ha ett större arbetsområde än vad de äldre typerna hade. För att möta dessa krav har SAB lanserat den nya lastbromsautomaten typ AC3, som tillåter ett förhållande mellan den högsta och minsta bromskraften av 6:1. Denna lastbromsautomat är konstruerad, fig. 5, så att den kan användas med cylindrar av olika storlekar, allt eftersom den önskade maximala bromskraften är större eller mindre.

På grund av sin kompakta form är den lätt att använda på specialvagnar. Den kan användas inte bara i kombination med tryckluftbroms utan även tillsammans med vakuumbroms. Ett principalschema av lastbromsautomaten på en 2-axlig godsvagn visas på fig. 6.

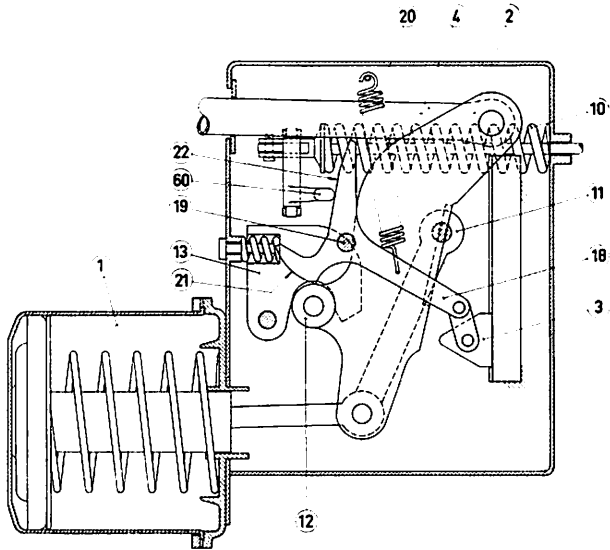


Fig. 5. SAB Lastbromsautomat typ AC3 i sektion.

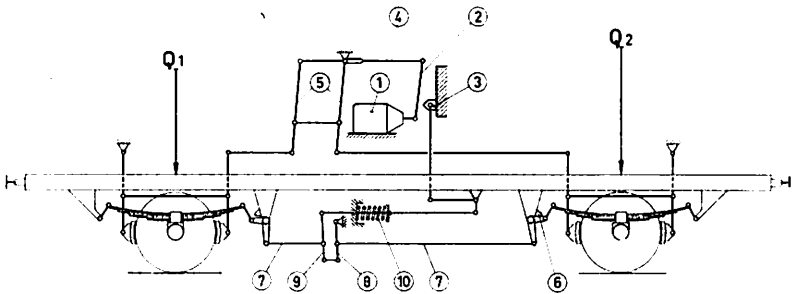


Fig. 6. SAB Lastbromsautomat typ AC3. Principschema: 1 är bromscylindern, som över balansen 2 och stödjepunkten 3 verkar på balansparet 5, som fördelar bromskraften till axelbromsrörelserna. Stödjepunkten 3 för balansen 2 är förskjutbar i avhängighet av vagnens last. Bärfjädrarna har därför medelst vinkelvevar och stängerna 7 förbundits med utjämningsbalanserna 8 och 9, så att vagnens vikt direkt får verka på fjädern 10. Fjäders 10 kompression bestämmer ställningen av stödjepunkten 3 och därmed bromskraften.

Lastbromsautomaten typ AC3 tillsammans med bromsregulatorn typ DRV torde idag kunna anses vara den mest fullkomliga anordningen för bromsning av järnvägsvagnar med maximal bromskraft under alla förhållanden och är det senaste steget i bromsens utveckling till anpassning för högre hastigheter, större förenkling och automatisering av tågföringen.

## *Aktiebolaget Nordiska Armaturfabrikerna.*

Aktiebolaget Nordiska Armaturfabrikerna är en industri i industriens tjänst och dess omfattande tillverknings- och försäljningsprogram vänder sig till ett vidsträckt område av det moderna näringslivet.

AB Nordiska Armaturfabrikerna leder sitt ursprung från ett år 1899 i Stockholm grundat grossistföretag, Svenska Armaturaktiebolaget, som hade till ändamål att försälja vattenlednings-, ång- och maskinarmatur och att driva därmed sammanhängande rörelse. År 1900 uppsattes en liten verkstad för reparation av instrument och denna verkstad blev upphovet till den instrumentfabrik, som bolaget idag driver i Solna.

Då det snart visade sig, att ett behov av armatur förelåg, vilket icke täcktes genom de agenturer, som bolaget innehade, och att även en viss armatur skulle kunna säljas förmånligare genom tillverkning i Sverige, startade intressenterna i Svenska Armaturaktiebolaget tillsammans med en del utomstående personer ett nytt bolag, benämnt AB Åtvidabergs Armaturfabrik, för tillverkning av armatur vid fabrik i Åtvidaberg.

Svenska Armaturaktiebolaget arbetade under några år med skiftande resultat, men genomgick efter nedgångsåren efter 1907 år 1911 en genomgripande rekonstruktion och ett nytt bolag med namnet Nordiska Armatur Aktiebolaget stiftades med ett minimikapital av 300.000 kronor, vilket år 1913 ökades till 400.000 kronor. Fram till år 1916 arbetade detta företag framgångsrikt och år 1917 inköptes det år 1902 startade Kungsörs Armaturfabriks Aktiebolags samtliga aktier. Fabriken i Kungsör undergick under de närmast följande åren avsevärda utvecklingar och förbättringar.

I början av år 1918 inköptes samtliga aktier i Aktiebolaget Armaturfabriken Carl Holmberg i Lund med avdelningskontor i Stockholm och Göteborg. Detta bolag, som hade sin tillverkning förlagd i Lund, hade börjat sin verksamhet år 1889, och den övertagna fabriken i Lund, där tillverkning fortfarande drives, är således äldst bland bolagets nuvarande fabriker.



I december 1918 sammanslogs intressenternas alla bolag till ett enda under namn av Aktiebolaget Nordiska Armaturfabrikerna, vilket började sin verksamhet den 1 januari 1919. Den 21 december 1938 inköptes samtliga aktier i Linköpings Armatur- & Metallfabriks AB vars tillverkningar, fabriker och maskiner inom de närmast efterföljande åren helt övertogs av A/B Nordiska Armaturfabrikerna. År 1959 inköptes Aktiebolaget Färe Armaturfabrik med anläggningar i Sibbhult och Lönsboda, vilkas produktion och försäljning den 1 januari 1961 helt övertogs av A/B Nordiska Armaturfabrikerna.

AB Nordiska Armaturfabrikernas aktiekapital är idag 17,7 miljoner kronor och omsättningen uppgick år 1961 till 80 miljoner kronor. Inom företaget var under år 1961 i medeltal anställda 1.479 arbetare och 573 övrig personal. Koncernens huvudkontor var fram till år 1940 förlagt till Stockholm, då det flyttades till Linköping. Till huvudkontoret i Linköping är den ekonomiska och tekniska ledningen förlagd. I anslutning till konstruktionskontoret finnes i Linköping experimentverkstad samt laboratorier för strömningstekniska, kemiska och gjuteritekniska undersökningar.

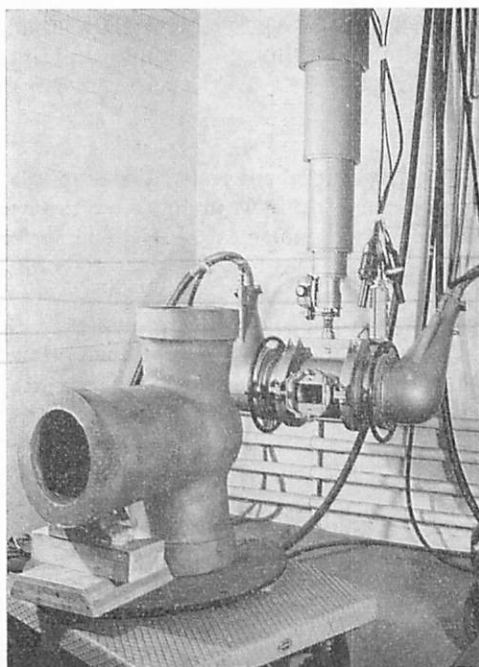
### **Fabriker.**

Bolagets produkter tillverkas vid fabriker i Linköping, Kungsör, Lund, Solna, Sibbhult och Lönsboda. Den gamla fabriken i Åtvidaberg är nedlagd och dess tillverkning flyttad till Linköping. Tillverkningen är uppdelad mellan de olika fabrikena, så att varje fabrik specialiserats inom ett visst produktionsområde. Tillverkningsserierna har därigenom kunnat göras större, vilket möjliggjort anskaffandet av mera produktiva maskiner och förbilligat tillverkningen.

### **Linköping.**

I Linköping uppfördes under åren 1944—45 nya gjuterier, vilka sattes i drift år 1946. I dessa moderna gjuterier tillverkas gjutgods för den egna produktionen. Här gjutes gråjärn, kolstål, låg- och höglegerat stål samt tung- och lättmetalllegeringar. Gjuteriets kapacitet är ca 2.400 ton pr år.

Omfattande kvalitetskontroll av gjutgodset sker med moderna utrustningar, bl. a. med hjälp av en fast och en transportabel isotop-anläggning — en s. k. isotopkanon. Båda är byggda för kobolt 60 och medger en bekväm och riskfri fotografering. Gjuterierna tillhör kvalitetsgruppen Svecast.



Gjutgodset kontrolleras genom röntgenundersökning med hjälp av en 400 kV röntgenanläggning.

Företagets produkter för cellulosaindustrien tillverkas huvudsakligen vid fabriken i Linköping — kulventiler, cirkulationspumpar, kokarloock, förvärmare, specialarmatur, silplåt osv. Ca 13 % av världens cellulosatillverkning sker med anlitande av NAF:s cirkulationssystem, som utnyttjats i ett 20-tal olika länder. Fabriken i Linköping tillverkar även högtrycksarmatur för ånga i större dimensioner samt reaktorarmatur — alltså komponenter för atomkraftverk och atomvärmeverk såsom t. ex. kilslidventiler för dessa anläggningars kylledningar.

### Kungsör.

Kungsörsfabriken är de stora seriernas fabrik, vilken tillverkar armatur för byggnadsändamål, såsom sanitetsarmatur, radiatorventiler och andra ventiler för vatten- och värmesystem för installation i bostäder, industrifastigheter, sjukhus, skolor etc. Fabriken har ett välutrustat pressgjuteri för mässing och lättmetall, som även tillverkar beställningsgods.



Automatisk komplettbearbetning av ventilhus.

Produktionen i Kungsörsfabriken har under de senaste 5 åren fördubblats med oförändrat antal anställda. Den långt drivna automationen kan exemplifieras i den s. k. "husbearbetningsmaskinen", som utför alla arbetsoperationerna och färdigställer ventilhuset i

ett enda moment och den sköts av en man. Operationen krävde tidigare ett 15-tal arbetare.

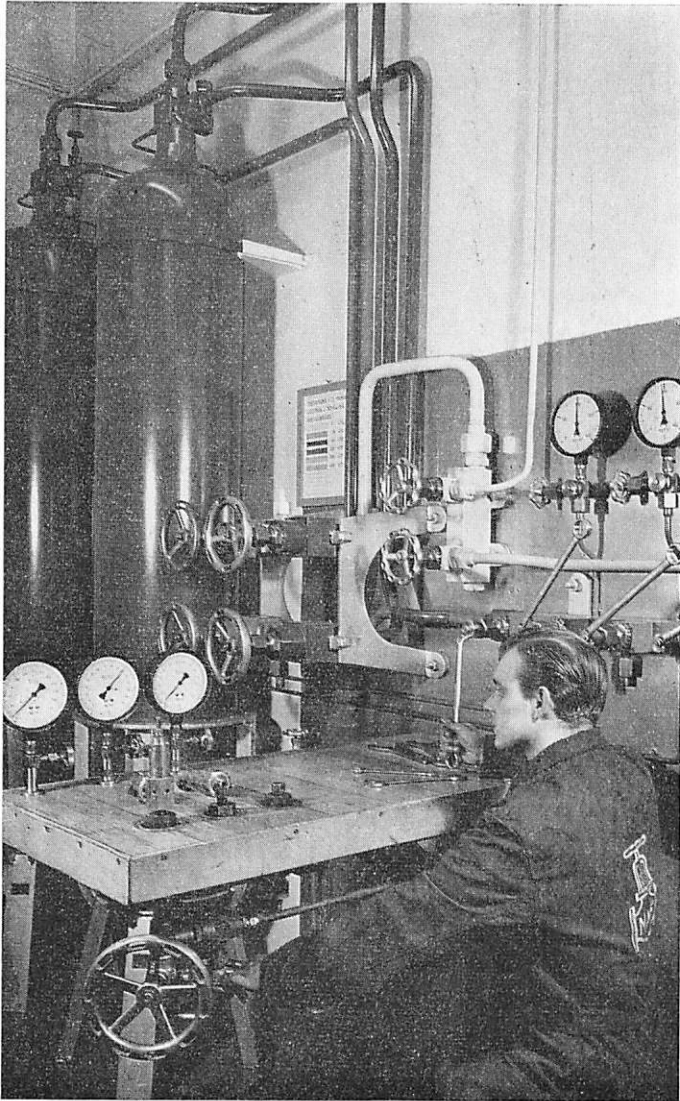
### Lund.

I hjärtat av Lund ligger bolagets äldsta anläggning, grundad 1880 och införlivad med AB Nordiska Armaturfabrikerna år 1918. Fabriken, som är en av bolagets större, tillverkar bl. a. säkerhetsventiler, reduceringsventiler och nålventiler. På Lundfabrikens program står vidare serieproduktion av medelgrov armatur av stål och metall samt även rostfria ventiler av olika typer för cellulosa och kemisk industri. För provning av armaturen finnes bl. a. en ånganläggning för upp till 110 atö och 500° C. Vid Lundfabriken tillverkas även tryckluftbromsapparater för järnvägsmaterial.

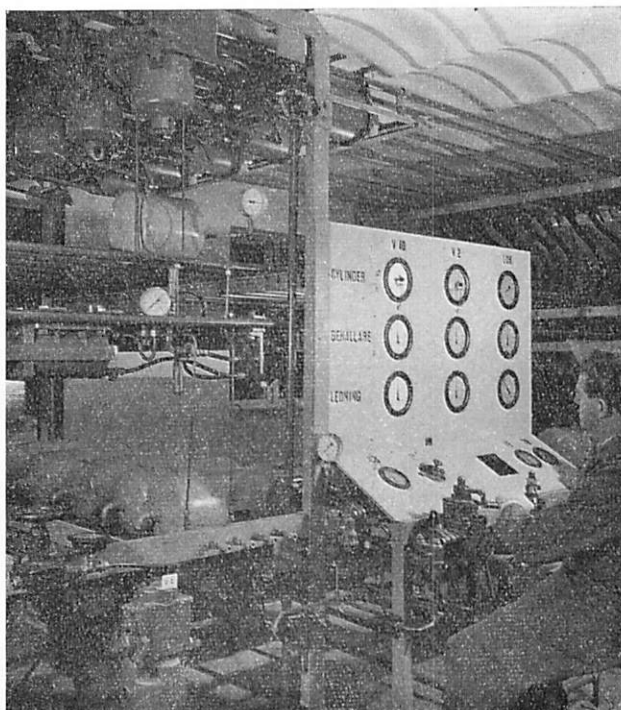
Sedan Riksdagen efter hemställan från Kungl. Järnvägsstyrelsen år 1919 beslutat, att genomgående tryckluftsbroms skulle införas på Statens Järnvägars rullande materiel och Kungl. Järnvägsstyrelsens val fallit på den då moderna Kunze-Knorr-bromsen, började år 1920 vid fabriken i Lund tillverkning av tryckluftbromsapparater på licens från firma Knorr-Bremse A. G., Berlin-Lichtenberg. Ett intimt samarbete med detta ledande företag på tryckluftbromsens område har alltsedan starten kunnat upprätthållas trots de störningar, som förhållandena under världskriget 1939—45 medförde. Möjligheterna att följa med utvecklingen på detta område för trafiksäkerhetens främjande har därigenom varit mycket goda.

Fram till omkring 1950 tillverkades och levererades förutom övriga för lok och vagnar erforderliga manöverapparater och tillbehör för bromsar ca 22.000 Kunze-Knorr bromsutrustningar. År 1939 började tillverkningen av Hildebrand-Knorr-bromsen, varav ca 10.000 utrustningar tillverkats och levererats till Statens Järnvägar och enskilda förvaltningar fram t. o. m. år 1955, då Hildebrand-Knorr-bromsen efterföljdes av den högt utvecklade KE-bromsen. T. o. m. årsskiftet 1961—62 har av denna senare bromstyp tillverkats och levererats ca 18.000 utrustningar.

Förutom den väsentligaste delen i bromsutrustningen, styrventilen, vilken fordrar ett långt drivet precisionsarbete och ett noggrant kontroll- och provningsförfarande, tillverkas även övriga tillbehör såsom kranar, slangkopplingar, säkerhetsventiler, bromscylindrar, förarbrömsventiler och andra manöverapparater för tryckluftbromsen. För demonstration och undersökning av bromsapparater finnes en anläggning, motsvarande ett 40-vagnars godståg.



Kontroll av kapacitet hos en säkerhetsventil för tryckluftssystem i u-båt.



I denna provanläggning studeras och kontrolleras de verklighetstroga förloppen i bromsledning och bromsapparater.

### Solna.

Vid fabriken i Solna tillverkas mätinstrument för industriellt bruk såsom indikerande och registrerande mätare för tryck, temperatur, flöde, nivå och specifik vikt. Dessutom tillverkas mätvärdesgivare av elektrisk och pneumatisk typ. Kompletta utrustningar för processkontroll sammanbyggs av de olika mätinstrumenten och användas för kontroll av processer i olika industrier, exempelvis inom cellulosaindustri och annan kemisk-teknisk industri. För mätning av vattenförbrukningen för hushållsbruk i bostadsfastigheter tillverkar Solna-fabriken vattenmätare av olika storlekar.

Fabriken i Solna tillverkar även flyginstrument, som användas

vid navigation av moderna flygplan. Tillverkningen innefattar höjdmätare, fartmätare, machmätare, svängindikatorer, acelerometrar m. m. Med de höga krav på flygsäkerheten, som ställas, måste instrumenten vara ytterst noggranna och driftsäkra, och kontrollen vid tillverkningen är därför mycket högt driven.

För att komplettera det egna tillverkningsprogrammet av mätinstrument och därmed sammanhörande apparater, samarbetar Nordiska Armaturfabrikerna med en amerikansk och en tysk firma, vilka leverera exempelvis pneumatiska regulatorer för olika ändamål samt stora vattenmätare av Woltman-typ.

### **Sibbhult.**

Vid fabriken i Sibbhult tillverkas för varvsindustriens räkning specialarmatur av ansevärd dimensioner. På produktionsprogrammet står bl. a. slussventiler för lastoljeledning i tankfartyg, slussventiler för oljeraffinaderiernas och oljelagringsanläggningarnas lastning och lossning av bränsle samt slussventiler och sätesventiler av stål, segjärn och metall för kylvattenledningar i turbin-drivna fartyg.

Sibbhultsfabriken producerar dessutom betydande kvantiteter cirkulationspumpar för värmeledningssystem och ringpumpar för uppföring av vatten.

### **Lönsboda.**

Vid fabriken i Lönsboda tillverkas framför allt elektriska motorer för drift av värmeledningssystem. Även vissa typer av värmeledningsarmatur såsom radiatorventiler och kopplingar ingår i produktionsprogrammet. Bolaget har även i Lönsboda ett pressgjuteri för framställning av detaljer av metall till pumpar och ventiler.

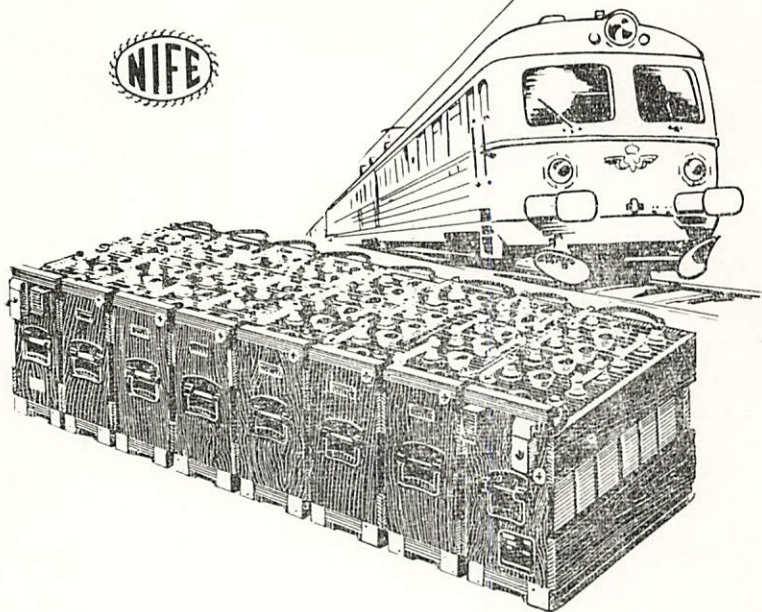
### **Försäljningsorganisation.**

Försäljningsarbetet för Nordiska Armaturfabrikernas produkter är på grund av det omfattande tillverkningsprogrammet uppdelat på ett antal fackavdelningar. Försäljningsavdelningar finnas sålunda för industriarmatur, byggnadsarmatur, järnvägsmateriel, anläggningar samt regulatorer och instrument. En särskild exportavdelning förmedlar affärerna till utlandet.

Den direkta kontakten med kundkretsen ombesörjes särskilt vad beträffar de båda armaturgrupperna och instrumentavdelningen genom distriktskontor och representanter i främmande länder. De övriga fackavdelningarna betjäna kundkretsen i stor utsträckning direkt, ehuru distriktskontoren även här ofta förmedla den första kontakten med kunden.

Distriktskontor finnas i Linköping, Stockholm, Göteborg, Lund, Sundsvall, Karlstad och Falun samt dessutom dotterbolag för försäljning i Oslo, Köpenhamn och Hamburg. Därutöver är bolaget representerat i flertalet av världens industriländer.





## 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, luftslydusrum etc.
- Telefon-, telegraf-, signal- och radioanläggningar.
- Handlyktor och strålkastare.

## NIFE-lyktor

för

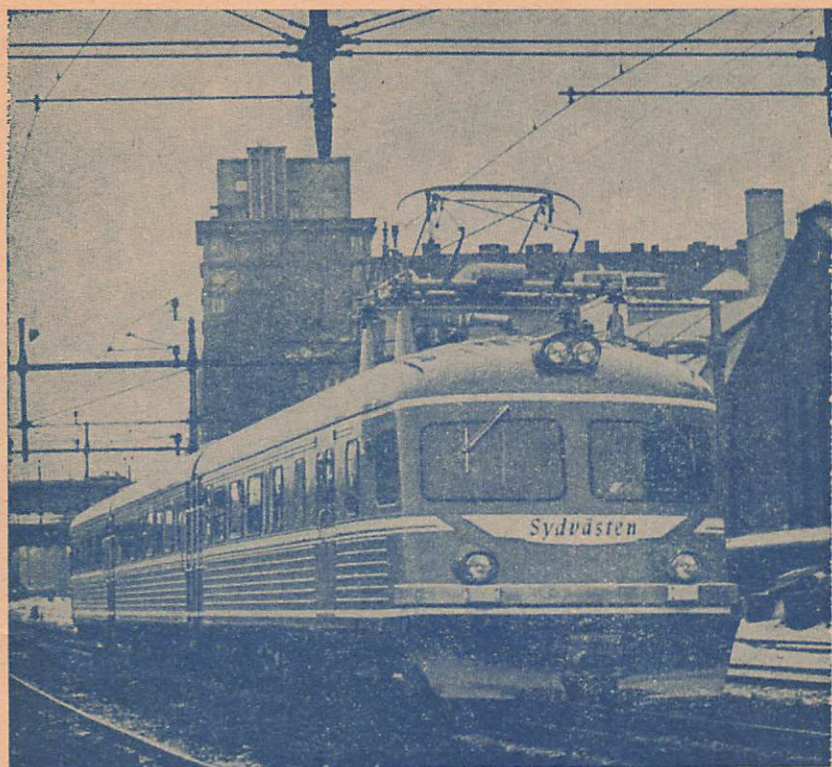
- Signaländamål.
- Lok- och vagnbelysning.
- Konduktörer och stationspersonal.

# JUNGNERBOLAGET

SVENSKA ACKUMULATOR AKTIEBOLAGET JUNGNER

Stockholm - Göteborg - Karlstad - Malmö

Norrköping - Skellefteå - Sundsvall



## SJ:s elektr. lättviktståg litt. Yoa 2

### "Paprikatåget"

antal kortkopplade vagnar	4 st
totallängd över koppel	69,66 m
antal sittplatser	154 st
resgodis	1000 kg
max. hastighet	115 km/h
pentry	

Tillverkas av

# Hilding Carlssons Mek. Verkstad

UMEA

tillsammans med

ASEA



## Lägg märke till vagnen...

Vart Ni än reser på Statens Järnvägar kan Ni slå Er ner i vagnar, som är byggda vid ASJ. Rullande materiel är vår specialitet, och som Skandinaviens största tillverkare är vårt program mångsidigt: Lok av alla slag, personvagnar, godsvagnar, specialvagnar, motorvagnar, rälsbussar, vagnar för tunnel- och förortsbanor.

Nästa gång Ni reser i en modern vagn i något av de stora och snabba snälltågen på SJ, finner Ni säkert att

... den är från ASJ



AB SVENSKA JÄRNVÄGSKONSTÄDERNA

FALUN

LINKÖPING

ARLÖV