



ÅSSA

KOMPAKT- KORSNING

HEL SVETSAD

Inga horisontella skruvar

STÖTFRI PASSAGE

MAX. STYRKA MED

MIN. UNDERHÅLL

LÅNGTIDS-

TESTAD I

MALMSPÅR

PAT. SÖKT

ÅTVIDABERGS SPÄRVÄXLAR & SIGNALFABRIKS A/B

Huvudkontor	Nybrogatan 7 Stockholm Ö	Verkstäder i Åtvidaberg
Postadress	Box 5108 Stockholm 5	Postadress Åssa, Åtvidaberg
Telefon	08/61 89 59	Telefon 0120/118 40

PINNLÖDNING

av rälsförbindningar är god

EKONOMI



Hög arbetstakt

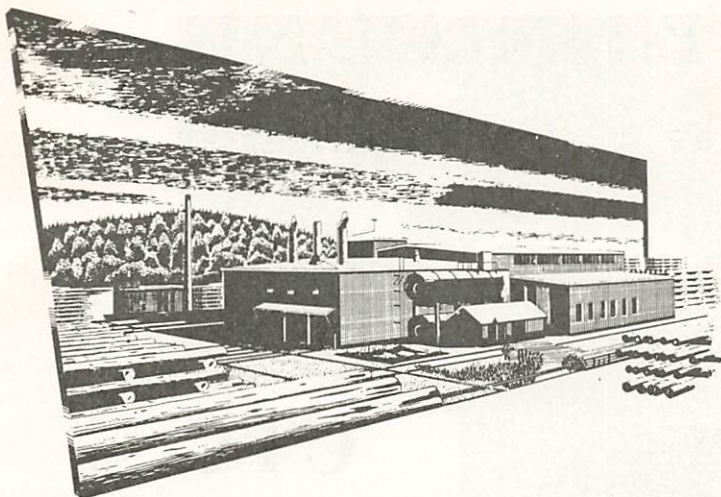
Skadar ej räl eller kopparlina

Lågt elektriskt motstånd

Ger metallisk förbindning som ej lossnar

AGA

DIVISION SVETS



Utom vår välkända

KREOSOTIMPREGNERING

av sliprar och ledningsstolpar kan vi
erbjuda Er

IMPREGNERING med saltet CELCURE

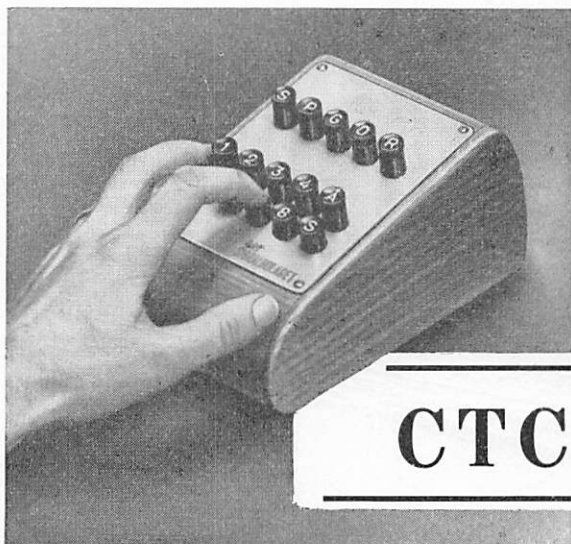
för byggnadsvirke av olika slag.

Begär upplysningar och offerter.

SVENSKA TRÄIMPREGNERINGS AB

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





CTC

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 tågklararen

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

**LM ERICSSONS
SIGNALAKTIEBOLAG**

Fågelsångsvägen 5, 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

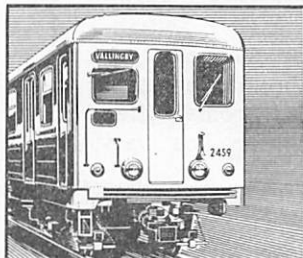
BROMSREGULATOR

M A L M Ö



Svensk industri med resurser

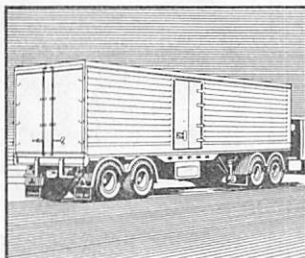
A·S·J



De eleganta tunnelvagnarna för Stockholms T-bana tillverkas i samarbete med ASEA.



År 1960 upptogs tillverkningen av entreprenadmaskiner för krävande transporter och lastningar.



Släpfordon för rationell ekonomisk transport framställes i samarbete med Fruehauf Trailer Co, USA.

ASJ-koncernens fem verkstäder bildar en fast sammansvetsad administrativ enhet. Dess mångsidiga produktion är väl anpassad att möta vårt alltmör mekaniserade samhälles krav på tekniskt och driftsekonomiskt fulländade produkter.

ASJ ÄR EN VÄLKÄND TILLVERKARE AV BL. A.:

RULLANDE JÄRNVÄGSMATERIEL

lokomotiv, person-, gods-, tank- och specialvagnar

ENTREPRENADMASKINER

lastmaskiner, dumpvagnar och industritraktorer

VÄGFORDON

busskarosserier, släpvagnar och påhängsvagnar för de flesta gods-sortiment, tankbyggnationer m. m.

PARCA — VÄRMETEKNIK MATERIEL

värme pannor, värmeverk, värmväxlare, varmvattenberedare, m. m.

STÅL- OCH JÄRNGJUTGODS

AB SVENSKA JÄRNVÄGSVERKSTÄDERNA

Falun • Arlöv • LINKÖPING • Katrineholm • Gävle

*Sveriges Enskilda Järnvägars
Ingenjörsförbund*

*kallas till ordinarie årsmöte fredagen
den 4 och lördagen den 5 okt. 1963
i Saltsjöbaden resp. Nynäshamn
med samling vid Saltsjöbanans
station vid Slussen i Stockholm
kl. 9.45.*

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 1963—1964.
Beslut om antalet ledamöter.
Val av ledamöter.
Val av suppleanter.
Val av revisorer för år 1963.
Val av revisorsuppleant för år 1963.
9. Meddelande från Styrelsen.
10. Eventuellt övriga frågor.

Program

Fredagen den 4 oktober 1963.

- Kl. 9.45 Avfärd från Saltsjöbanans station vid Slussen med extratåg till Järla.
Besök och demonstrationer på AB Rotormaskiner.
Tågresa Järla—Neglinge där Saltsjöbanans CTC-anläggning (den första i Sverige), verkstaden och vagnhallen beses.
Bussresa till Saltsjöbadens observatorium som demonstreras.
Buss till Saltsjöbadens Hotel där lunch intages under Saltsjöbanans värdskap.
- Kl. 15.00 (omkr.) Årsmöte och därefter kan enskilda promenader i Saltsjöbaden göras före enskild tågresa till Stockholm.
- Kl. 19.00 Middag på Gyllene Freden. Smör, ost, sill och varmrätt ca 23:— kronor exkl. drycker.
Nattlogi ordnas enskilt och ej genom sekreteraren.

Lördagen den 5 oktober 1963.

- Kl. 9.00 Avfärd i abonnerad buss från Centralplan och därefter från Södermalmstorg till Nynäshamn där Nynäs Petroleum AB ger information, leder rundvandring i oljeraffineriet och därefter bjuder på lunch.
- Årsmötet avslutas.
- Bussresa till Stockholm.

Styrelseberättelse för Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbund

för verksamhetsåret 1962.

Under år 1962 har Ingenjörsförbundet avhållit ett ordinarie möte, årsmötet den 28 och 29 september i Södertälje och Studsvik. Protokoll från mötet är intaget efter medlemsförteckningen.

Styrelsen har haft sammanträde den 28 sept. 1962.

Under året har följande tryck utgivits:

Meddelande nr 266 angående kallelse till årsmötet enl. ovan samt innehållande styrelseberättelse för år 1961 samt medlemsförteckning.

INGENJÖRSFÖRBUNDETS ekonomiska ställning samt resultatet av verksamheten under år 1962 framgår av nedanstående uppställningar:

Ingående balansräkning den 1 januari 1962

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: —
	Kronor 7.649: 73

Eget kapital

Eget kapital	7.649: 73
	Kronor 7.649: 73

Vinst- och förlusträkning för år 1962.

Intäkter:

Medlemsavgifter	1.755: —
Inträdesavgifter	165: —
Inkommit för annonser i tidskriften	1.430: —
Räntor under året	352: 73
	Kronor 3.702: 73

Kostnader:

Tryckning och klichéer	673: 90
Arvoden	200: —
Postporto, papper, telefonavgifter m. m.	132: 25
Blommor och gåvor	180: —
Diverse utgifter för hyra av buss, telegram	387: 90
Erlagd skatt	172: —
Årets överskott	1.956: 68
	<u>Kronor 3.702: 73</u>

Utgående balansräkning den 31 december 1962.

Kontant i kassan	9: 22
Innestående i Nora Sparbank	7.566: 21
Innestående å postgiroräkning	30: 98
Förlagsbevis: Nom. kr 2.000: — Mo och Domsjö 4 % av 1945	<u>2.000: —</u>
	<u>Kronor 9.606: 41</u>

Eget kapital

Eget kapital	<u>9.606: 41</u>
	<u>Kronor 9.606: 41</u>

Antalet förbundets medlemmar vid 1962 års slut enligt matrikeln 1 hedersledamot, 36 aktiva och 112 korresponderande ledamöter.

Nora stad i april 1963.

KLAS HERMANSSON

/Y. Blomstrand

Styrelsens för Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsköringsförbunds Stipendiefond berättelse

för verksamhetsåret 1962.

Stipendiefondens styrelse har under år 1962 avhållit sammanträde den 28 september 1962.

Under året har 5.000:— kronor förlagsbevis i AB Iföverkens 4 % förlagslån av år 1948 inlösts och i dess ställe har inköpts en 5.000:— kronors obligation i Skånska Cement AB 5 ¼ % obligationslån 1962—72—82.

Vid årsskiftet 1962/1963 uppgå Stipendiefondens tillgångar till samma belopp som tidigare, eller 34.000:— kronor i förlagsbevis och obligationer 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 obligation i Skånska Cementaktiebolaget 5¼ % obligationslån av år 1962—72—82;
 - 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 1962/1963 innestående belopp 11.430:03 kronor, uppgå sålunda Stipendiefondens tillgångar till 45.430:03 kr.

Avkastningen för år 1960 i räntor av de här uppräknade värdehandlingarna och å sparkassemedel uppgå till 1.784:42 kronor.

Stipendiefondens omkostnader och utgifter under året hava uppgått till 920:— kronor, så fördelade:

Hyreskostnad för bankfack och stämpelkostnad	20:—
Arvode	150:—
Halva stipendiet till Y. Blomstrand	750:—
	<hr/>
	Kronor 920:—

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 (1.500:— — mars 1962) har företagit sin resa i november 1962. Reseberättelsen förberedes.

Trafikchef Klas Hermansson (1.500:— kr april 1962) och maskiningenjör Bror Lilliengren (1.500:— kr — april 1962) ha ännu ej företagit sina studieresor.

Under hösten 1961 har styrelsen meddelat de aktiva medlemmarna om, att tre stipendier finnes till sökning. Ansökan om stipendium hade inkommit från baningenjör Bertil Wisén, förste byråingenjör T. Dahlstedt och direktör Roy Harwall och blev det styrelsens beslut att bevilja de sökande vardera ett stipendium på 1.500 kronor.

De sökande meddelades detta styrelsens beslut genom brev av den 4 sept. 1962.

Nora stad i april 1962.

KLAS HERMANSSON

/Y. Blomstrand

Undertecknade, utsedda att granska SVERIGES ENSKILDA JÄRNVÄGARS INGENJÖRSFÖRBUNDS räkenskaper och förvaltning under verksamhetsåret 1962, få efter fullgjort uppdrag härmed framlägga följande

Revisionsberättelse.

Ingenjörsförbundets tillgångar den 31 december 1961 voro 5.649: 73 kronor i kontanta medel, sparbanksmedel och postgiro samt 2.000: — kronor i de ägda förlagsbevisen.

Ingenjörsförbundets inkomster under år 1962 uppgå till 3.702: 73 kronor enligt oss företedd kassabok och dess utgifter till 1.746: 05 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 1962 års slut uppgår sålunda till följande belopp:

Å konto i Nora Sparbank	7.566: 21
Å postgirokonto	30: 98
Kontant i kassan	9: 22
	Summa kronor 7.606: 41

vartill kommer 2.000: — kronor i de ägda förlagsbevisen.

Styrelsens berättelse och protokoll, mötesprotokoll och korrespondens hava oss företetts, ävensom erforderliga kassabesked, allt för år 1962. 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 1962 års förvaltning och för de oss företedda räkenskaperna.

Nora stad den 12 sept. 1963.

Olov Linder

G. Karlsson

Bilaga 4.

Undertecknade, utsedda att granska SVERIGES ENSKILDA JÄRNVÄGARS INGENJÖRSFÖRBUNDS Stipendiefonds räkenskaper och förvaltning under räkenskapsåret 1962, få efter fullgjort uppdrag härmed framlägga följande

Revisionsberättelse.

Stipendiefondens tillgångar den 1 januari 1962 bestodo av	
Å konto i Nora Sparbank	10.565: 61
Svenska Statens 4½ % obligationer	5.000: —
Förlagsbevis till 4 % förlagslån	29.000: —
	<hr/>
Summa kronor	44.565: 61

Stipendiefondens inkomster under år 1962 uppgå till 1.784: 42 kronor enligt oss företedd kassabok och dess utgifter till 920: — kronor.

Stipendiefondens tillgångar och behållning vid 1962 års slut den 31 december bestå 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: —
Skånska Cement Aktiebolagets obligationslån av år 1962, 5¼ % obligation	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	11.430: 03
	<hr/>
Kronor	45.430: 03

Enligt ovanstående uppställning framgår att Stipendiefondens ekonomiska ställning under året ökats med 864: 42 kronor.

Styrelsens protokoll för år 1962 hava för oss företetts, även som 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 1962 års förvaltning och för de oss företedda räkenskaperna.

Nora stad den 12 sept. 1963.

Olov Linder

G. Karlsson

100 000
—
80 000

Medlemsförteckning.

Förbundets styrelse och revisorer.

(Valda av Förbundet t. o. m. årsmötet 1963.)

Ordförande:	Ake Karlström.
V. ordförande:	Klas Hermansson.
Sekreterare:	Y. Blomstrand.
Ledamot:	Allan Arremark.
”	Sture Nortorp.
”	T. Ström.
”	F. R. Harwall.
Suppleanter:	A. Rolfman.
”	B. Lilliengren.
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.
Blomstrand, Y. K., f. 1903, Biö och Miö vid NBJ, Nora stad.
Brohn, Ake, f. 1913, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
Collin, Per Ola, f. 1926, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
Dahl, Inge K., f. 1925, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
Dahlstedt, T. E., f. 1905, Öiö vid TGOJ, Eskilstuna.
Edquist, Hans, f. 1925, Iö 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.
Harwall, 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 Tc vid NKLJ, Hagfors.
 Holmlund, Simon E., f. 1925, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Holmström, Knut A. Ch., f. 1922, Siö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Häll, J. Olof, f. 1923, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Höglund, J., f. 1924, Transportiö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Jonsson, Bo, f. 1932, Iö vid TGOJ hamnavd., Oxelösund.
 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 NKLJ, Hagfors.
 Linder, K. O. J., f. 1912, Iö vid NBJ, Nora stad.
 Lindqvist, Dan, f. 1927, Iö vid NBJ, Nora stad.
 Lindström, Knut, f. 1921, Iö vid TGOJ hamnavd., Oxelösund.
 Månsson, Göte, f. 1922, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Nortorp, St., f. 1899, Miö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Rolfsman, Anders, f. 1914, Tc vid TGOJ, Eskilstuna.
 Sabelström, Å., f. 1925, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Sommarin, Knut, f. 1913, Driö vid SSLidJ, Lidingö 2.
 Ström, T., f. 1913, Hamnchef TGOJ, Oxelösund.
 Svensson, Bengt, f. 1932, Iö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Svensson, Bernh., f. 1904, 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, Biö vid TGOJ, Eskilstuna.
 Samuelsson, Lennart, f. 1921, Biö vid MLJ, Limhamn.

S u m m a 41 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 Telefonbolag, Stockholm 32.
 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.
 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.
 Bergquist, J., f. 1896, f. d. Avd.chef vid Sv. AB Gasaccumulator,
 Stockholm-Lidingö.

- Bergström, Rune, f. 1926, f. d. Iö vid NBJ, Ludvika.
- 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. Vstiö vid SJ, Ämål.
- 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, f. d. Disp. vid AB Agebe, Söder 88, Brantevik.
- 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.
- Gustafsson, B., f. 1901, Iö vid AB Motala Verkstad, Motala.
- Gustafson, Oscar, f. 1903, Iö vid AB Motala Verkstad, Motala.
- Hagberg, B. T., f. 1889, f. d. Te vid NKIJ, Karlstad.
- 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. Te 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, E., f. 1891, f. d. Vd vid SSLidJ, Lidingö 2.
- Johnsson, V., f. 1893, Filialch vid Sv. Ack. AB Jungner, Malmö C.
- Karlsson, Karl Erik, f. 1924, Dir. vid Hilding Carlssons Mek. Verkstad, Umeå.
- Keller, R., f. 1898, f. d. Öiö vid TGDG, Öiö vid Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.
- Kjellman, C., f. 1895, f. d. Vstiö vid TGDG, f. d. Vstiö vid SJ, Rönninge.
- 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, f. d. Dc vid SJ, Borås.
- Kärnekull, K. E., f. 1906, f. d. Vd vid SNJ, Dir. vid Rederi AB Nordstjernen, Stockholm.
- 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, Ämål.
- 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, Produktionsledare för Scandinavian Glasfiber AB, Falkenberg.

- 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.
 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.
 Nelander, Olle, f. 1920, f. d. Tc vid TGOJ, Dir vid SJ, Stockholm.
 Nerell, A., f. 1885, f. d. Vd vid SRJ, Stockholm.
 Olvall, Å., f. 1919, f. d. Iö vid SRJ, Iö vid SJ Banavd., Johanneshov.
 Oredsson, Edw., f. 1896, Dir vid Sv. Järnvägsföreningen, Stockholm.
 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, Å., f. 1905, f. d. Vd vid SRJ, Öiö vid AB Sv. Järnvägsverkstäderna, Falun.
 Samuelsson, St., f. 1913, Öiö 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. Tc vid DONJ, Johanneshov.
 Sievert, O., f. 1905, Försäljning. 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.
 Stähle, J., f. 1895, f. d. Biö vid CHJ m. fl., f. d. Biö vid SJ, Farsta.
 Sundström, H., f. 1907, f. d. Biö vid NKIJ, Mariehäll.
 Swartling, P. S., f. 1896, f. d. Öiö vid TGDG, f. d. 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.

Windahl, E. G., f. 1877, f. d. Dir. i LME:s Signal Aktiebolag, Stockholm.

Vogelgesang, R., f. 1895, Dir. för ASSA och för firma Täcklinds Eftr., Stockholm.

Vrenning, H., f. 1899, f. d. Fvstio vid TGDG, Viö vid SJ, Gävle.

Wählstedt, C. H., f. 1906, f. d. Vstio vid SRJ, Miö vid SJ, Stocksund.

Ählén, Karl G., f. 1914, 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 112 st.

Protokoll vid Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbunds ordinarie årsmöte i Södertälje den 28 september 1962.

§ 1.

Årsmötet avhölls i samband med industribesök hos AB Scania Vabis. Femtiofem medlemmar voro närvarande.

§ 2.

Mötet öppnades av styrelsens v. ordförande, Trafikchefen Klas Hermansson, som hälsade alla välkomna.

§ 3.

Årsmötet valde enhälligt Trafikchef Hermansson att som ordförande leda förhandlingarna.

§ 4.

Till justeringsmän av årsmötets protokoll valdes Ingenjörerna Rune Bergström och Dan Lindqvist.

§ 5.

Föredrogs och lades med godkännande till handlingarna Styrelsens för Ingenjörsförbundet berättelse över verksamheten för och förvaltningen under år 1961 (Bil. 1 i meddelande nr 266 år 1962).

§ 6.

Föredrogs och lades med godkännande till handlingarna Styrelsens för Ingenjörsförbundets Stipendiefond berättelse till årsmötet över verksamheten och förvaltningen under år 1961. Styrelsen meddelade årsmötet sitt beslut att till Direktör Harwall, Biö Wisén och Övering. Dahlstedt utdela stipendium på vardera 1.500 kronor. Årsmötet beslöt anteckna dessa meddelanden till protokollet.

§ 7.

Föredrogs revisorernas berättelse över verkställd granskning av Ingenjörsförbundets verksamhet och förvaltning under år 1961,

vilket icke givit anledning till någon erinran från revisorernas sida. Berättelsen godkändes och lades till handlingarna. I enlighet med revisorernas hemställdan beviljade årsmötet styrelsen och dess kassaförvaltare ansvarsfrihet för 1961 års verksamhet och förvaltning.

§ 8.

Föredrogs revisorernas berättelse över verkställd granskning av Stipendiefondens verksamhet och förvaltning under år 1961, vilken icke givit anledning till någon erinran från revisorernas sida. Berättelsen godkändes och lades till handlingarna. I enlighet med revisorernas hemställdan beviljade årsmötet Styrelsen och dess kassaförvaltare ansvarsfrihet för 1961 års verksamhet och förvaltning.

§ 9.

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

Till aktiva medlemmar:

Ingenjörerna Åke Brohn, Per Ola Collin, Hans Edqvist och Bernhard Svensson, TGOJ:s Banavdelning, Eskilstuna, Ingenjörerna Knut Lennart Lindström och Bo Samuel Jonsson, TGOJ:s Hamnavd., Oxelösund, samt Driftingenjör Kurt Sommarin, Lidingöbanorna.

Till passiva medlemmar:

Ingenjör Oscar Gustavsson, Lokavd., Motala Verkstad.

Civiling. Karl Erik Karlsson, Hilding Carlssons Mek. Verkstad, Umeå.

Dir. Edw. Oredsson, Sv. Järnvägsför., Stockholm.

§ 10.

Årsmötet beslöt att antalet styrelseledamöter skulle vara sju och återvaldes för arbetsåret 1962—1963

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

efter Josef Andersson, som avgått med pension, valdes Harwall till ny styrelseledamot;

till styrelsesuppleanter omvaldes Rolfsman och efter Harwall nyvaldes Lilliengren;

till revisorer omvaldes Bergsten och Linder med G. Karlsson som suppleant.

§ 11.

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

- Hedersledamoten inom Förbundet f. d. Biö vid GDG och SJ
Göran Nyström, Filipstad, medlem sedan 1915,
f. d. Järnvägsinspektören vid Väg & Vattenbyggnadskåren
Einar Fredriksson, Stockholm, medlem sedan 1924,
f. d. Byråing. vid SWB och SJ Axel Björnström, Västerås,
medlem sedan 1917.

Ordföranden erinrade om Biö Göran Nyströms mångåriga och omsorgsfulla arbete som sekreterare och kassör samt om de övriga kamraternas gärning inom Förbundet, för vilka helhjärtade insatser de alla bevaras i våra minnen med stor tacksamhet. Ordföranden lyste frid över deras minne. De närvarande åhörde minnesorden stående och de bortgångna ägnades en tyst minut.

§ 12.

Därmed var årsmötets föredragningslista genomgången och sammanträdet förklarades avslutat.

Vid protokollet
Y. BLOMSTRAND

Justerat:

K. Hermansson, v. ordf.
Dan Lindqvist
Rune Bergström

Från årsmötet kan ytterligare meddelas.

Medlemmarna samlades kl. 10.00 i AB Scania Vabis föreläsningssal där utvecklingen av industrialanläggningarna demonstrerades. Därefter gjordes en rundvandring genom de olika tillverkningshallarna. Genomgående skedde såväl tillverkning som montage enl. löpande-band-principen. Även det nybyggda och modernt inredda reservdelslagret med expeditionen fick vi se under rundvandringen.

Efter den mycket intressanta industridemonstrationen bjöd AB Scania Vabis mötesdeltagarna på lunch i den ljusa och rymliga industrirestaurangen.

Vi samlades sedan ånyo i föreläsningssalen, där vi efter årsmötesförhandlingarna fick lyssna till ett uttömmande föredrag av civiling. Evald Nivæus om utvecklingen av tillverkningen av Scania dieselmotorer. En livlig fråge- och diskussionstimma följde på det givande föredraget.

Medlemmarna uppsökte så sina hotell för att sedan se på Södertälje stad och slutligen samlades man på restaurang Teljekällaren till gemensam middag med ytterligare motorprat och även med dans för de till sinnet unga medlemmarna — dvs. för oss alla.

Lördagen kl. 9.30 skedde så avfärden i bilar och en abonnerad buss på den ca 60 km långa resan till AB Atomenergis anläggningar i Studsvik. Framkomna blev vi även här mottagna i en föreläsningssal för att få ta del av de olika frågor, som ha måst lösas före och under utbyggnadstiden fram till dagens dominerande anläggningar. Sedan följde rundvandring, som visade en anläggning i atomkemins tjänst, som i allt var helt nya erfarenheter för de flesta av mötesdeltagarna. All information i Studsvik sköttes på ett utomordentligt sätt av säkerhetsingenjör Gunnar Danielsson, Studsvik. Bilar och bussen förde oss därefter till lunch på Trosa Stadshotell varefter årsmötet förklarades avslutat och medlemmarna anträdde sina hemresor efter ännu en angenäm samvaro under det bästa humör och gynnat av soligt väder.

Y. Blomstrand.

SCANIA-VABIS

— "LASTBILSVÄRLDENS ROLLS ROYCE"

En stad av specialfabriker, där det under ett år tillverkas nära 8.000 tunga och medeltunga dieselfordon som sprids till över 40 länder — detta är en väsentlig del av AB Scania-Vabis av idag, södertäljeföretaget som startade som en blygsam monteringsfabrik för godsfinckor och nu drygt 70 år senare är en av världens ledande dieseltillverkare.

Scania-Vabis spelar också en väsentlig roll på den svenska personbilsmarknaden. Sedan slutet av 40-talet är företaget generalagent för Volkswagen, Porsche och Willys Motors. På ett år säljs cirka 40.000 personbilar i Sverige av de märken som Scania-Vabis representerar, vilket innebär en marknadsandel på nära 20 procent.

Till bilden hör också att AB Scania-Vabis är en koncern, som förutom moderbolaget i Södertälje omfattar ett 10-tal helägda dotterbolag av vilka Försäljnings AB Scania-Bilar i Stockholm är det största och Scania-Vabis do Brasil i Sao Paulo det mest avlägsna. Koncernens omsättning 1962 uppgick till 803 milj. kr och antalet anställda i medeltal till 5.900. Samma år var moderbolagets omsättning 642 milj. kr och antalet anställda cirka 3.750.

I Södertälje disponerar Scania-Vabis två industritomter på tillsammans 2 milj. kvm. Den ena av tomterna (930.000 kvm) inköptes så sent som våren 1962 och är avsedd för bl. a. ett centrallaboratorium.

Den sammanlagda golvytan för verksamheten i Södertälje uppgår till cirka 175.000 kvm, vilket motsvarar ungefär 30 allsvenska fotbollsplaner.

Fördubblad produktion

Scania-Vabis har mer än fördubblat sin produktion under de senaste 10—12 åren. 1952 tillverkades 596 bussar och 2.556 lastbilar. Motsvarande siffror för 1962 var 869 bussar och 6.415 lastbilar, vilket innebär att ett 30-tal fordon varje arbetsdag lämnade företagets monteringsband för den slutliga 5-milatest på landsväg, som sker före leveransen.

Under samma period har värdet av Scania-Vabis produktion i det närmaste tredubblats. Inklusive reservdelar samt separata motorer för marina och industriella ändamål, som också står på tillverkningsprogrammet, noterades 1962 ett produktionsvärde av 328,4 milj. kr.

Scania-Vabis har gamla anor och traditioner som bilbyggare. Redan 1897 tillverkades vid södertäljeföretaget landets första fabriksbyggda personbil. Den finns numera på Tekniska Museet i Stockholm. 1911 levererades världens första buss som byggts på ett specialchassi. 1932 lanserade man som första företag i Europa bulldogsbussen. 1936 var man klar med den första dieselmotorn av egen tillverkning — därmed tog man ett viktigt steg mot den specialisering som kännetecknar Scania-Vabis av idag.

Andra viktiga led i företagets utveckling: 1950 presenterades den nya direktinsprutade 40.000-milamotorn, 1951 en femväxlad synkroniserad växellåda, 1953 den 8-cylindriga Metropolbussen, 1955 den nya stadsbussen Capitol, 1958 introducerades den nya lastvagnsserien 75 med 165 hk D10 motor, året därpå lastvagnsserien 55 med 120 hk D7 motor. 1962 var Scania-Vabis L 75:a den mest köpta diesellastbilen i Sverige. Samma år förnyade Scania-Vabis sitt tillverkningsprogram. I slutet av året introducerades lastvagnsserierna 56 och 76, vilka är försedda med starkare motorer än tidigare typer, nämligen 140 resp. 190 och 220 hkr. I 76-serien sattes även frambyggda chassier i produktion, vilka konstruerats främst med tanke på den kontinentala marknaden.

Ett "beställningsskrädderi"

Fram till 1939 fungerade Scania-Vabis som ett bilindustrins "beställningsskrädderi". Man gjorde endast ca 300 chassier om året med en arbetarstam på omkring 700 man. Under andra världskriget startade man emellertid serieproduktion i storindustriell skala. Svenska armén placerade stora order på stridsvagnar, terrängbilar och radiobussar vid företaget. Anläggningarna byggdes ut, tillverkningen rationaliserades. Och när freden kom 1945 var Scania-Vabis väl rustat att möta den stora efterfrågan på lastfordon, som snabbt gav sig till känna.

Under de första fredsåren drev Scania-Vabis ingen aktiv exportpolitik. De nordiska länderna var nu, liksom på 20- och 30-talen, företagets egentliga avsättningsområde. Visserligen fann en



AB Scania-Vabis fabriksområde

och annan Scania-Vabisvagn vägen till Siam, Australien eller Brasilien men det var mer en tillfällighet.

1949 beslöt man emellertid att inrätta en exportavdelning. Ganska snart rönt dieselfordonen från Södertälje en mycket stor uppmärksamhet utomlands. Och de fick ett högt betyg. För några år sedan utnämnde en engelsk motorjournalist Scania-Vabis till "lastbilsvärldens Rolls Royce".

Drygt 50 procent på export

1952 exporterade Scania-Vabis ca 1.100 lastbilar och bussar till ett värde av 34,6 milj. kr. 1962 exporterades mer än 4.000 enheter, dvs. drygt hälften av företagets totala produktion. Värdet av exporten uppgick detta år till 145 milj. kr, vilket jämfört med 1961 innebar en ökning med cirka 11 procent.

I dag har Scania-Vabis representanter i 45 exportländer, ett helägt dotterföretag i Brasilien, där en ny fabriksanläggning producerar drygt 100 lastvagnschassier i månaden samt en monterings- och tillverkningsfabrik under uppförande i den holländska staden Zwolle. Den skall tas i bruk sommaren 1964 och kommer att bli en viktig stödjepunkt för Scania-Vabis verksamhet inom EEC-länderna.

300.000 Volkswagen

I mitten av 20-talet beslöt Scania-Vabis att lägga ned sin personbilstillverkning och helt koncentrera sig på lastfordon. Den betydande roll som företaget haft under den svenska bilismens första årtionden var emellertid inte slutspelad i och med detta. I slutet av 40-talet blev Scania-Vabis generalagent i Sverige för Volkswagen, Porsche och Willys Motors, och därmed inleddes en ny och betydelsefull epok i företagets historia.

Efter en relativt trög upptakt, beroende på importrestriktioner, kom Volkswagenförsäljningen igång ordentligt i mitten av 1954. 1952 sålde Scania-Vabis 6.540 VW 1200 och VW transport, fem år senare hade antalet stigit till 28.314 och 1962 till drygt 40.000. Under de senaste sex åren har VW 1200 varit den mest köpta bilmodellen i Sverige.

1961 kompletterades VW-serien med "den stora folkvagnen", VW 1500. Efter endast några månader på den svenska marknaden belade VW 1500 sjunde platsen i modellstatistiken.

Sedan 1948, då Scania-Vabis började sin VW-försäljning, har över 300.000 Volkswagen funnit köpare i Sverige. Företagets svenska återförsäljarorganisation, i vilken 7.000 personer sysselsätts, omfattar bl. a. över 300 serviceverkstäder för Volkswagen.

Stora investeringar

Den expansion som präglat Scania-Vabis under senare år har krävt mycket stora investeringar. Sedan början av 1950-talet har inte mindre än 250 miljoner kr investerats i fastigheter och maskiner, dels inom företagets fabriksområde i Södertälje, där t. ex. en reservdelsanläggning för företagets egna produkter uppfördes för 15 miljoner kr 1962, dels i bostadsfastigheter, serviceanläggningar m. m. på olika håll i landet.

Det aktuella investeringsprogrammet ligger emellertid på en ännu högre nivå än de senaste årens. För närvarande är t. ex. två stora objekt under uppförande i Södertälje: ett Volkswagen-Centrum som kostnadsberäknats till 15 miljoner kr och som skall stå färdigt i höst, samt ett centrallaboratorium som skall uppföras till mitten av 1964 på det markområde som Scania-Vabis nyligen förvärvat från Södertälje stad. Till detta kommer en del smärre om- och tillbyggnader.

Scania-Vabis växer — men hur stort företaget än blir kommer det aldrig att frångå sina traditioner från "beställningsskrädderiets" dagar som kvalitetsfabrik. Flera samverkande faktorer utgör en garanti för detta. Varje deltalj genomgår en minutiös kontroll i vilken ungefär var tionde man på verkstadssidan är engagerad. Maskinparken, som omfattar nära 2.000 enheter, har en genomsnittlig ålder av endast 3—4 år. Och till sist — ett mångfacetterat utbildningsprogram i företagets regi ger de närmare 4.000 anställda stora möjligheter att nå en mycket hög grad av yrkesskicklighet.

Motortillverkningen

Redan i början av 1900-talet, närmare bestämt 1902, började Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje (Vabis) tillverka marinmotorer. Produktionsprogrammet var ganska omfattande redan då, man tillverkade en-, två- och fyrcylindriga motorer med effekter mellan fyra och tjugofyra hästkrafter. Jämfört med våra dagars motorer var en del av dåtidens motorer inte större än mopedmotorer.

Vabis motorer blev snart kända för sin jämna och tysta gång

samt den mycket låga bensinförbrukningen. Ett bevis för detta är de båda hederspriser som fabriken vann för den bäst fungerande motorn samt den lägsta bränsleförbrukningen vid den stora utomskärstävlingen Stockholm—Göteborg 1910.

Men utvecklingen gick framåt, cylinderantalet blev större och hästkrafterna fler. 1913 var samtliga båtmotorer fyrcylindriga av fyrtaktstyp med effekter upp till 50 hk. Nästa betydande steg i båtmotortillverkningen var när man 1916 konstruerade den åttacylindriga spritmotorn vilken hade en effekt på 120 hk vid 1.000 varv. Denna motortyp användes endast i större båtar på grund av sin storlek och tyngd. Motorn var nära 2,5 meter lång och drygt en meter bred samt hade en vikt på 1.250 kg.

1918 lade Scania-Vabis ner tillverkningen av båtmotorer för att helt kunna koncentrera sig på den allt mer expanderande biltillverkningen. Under ett 30-tal år låg praktiskt taget all båtmotortillverkning nere, endast ett fåtal motorer levererades under denna tid till tullmyndigheterna.

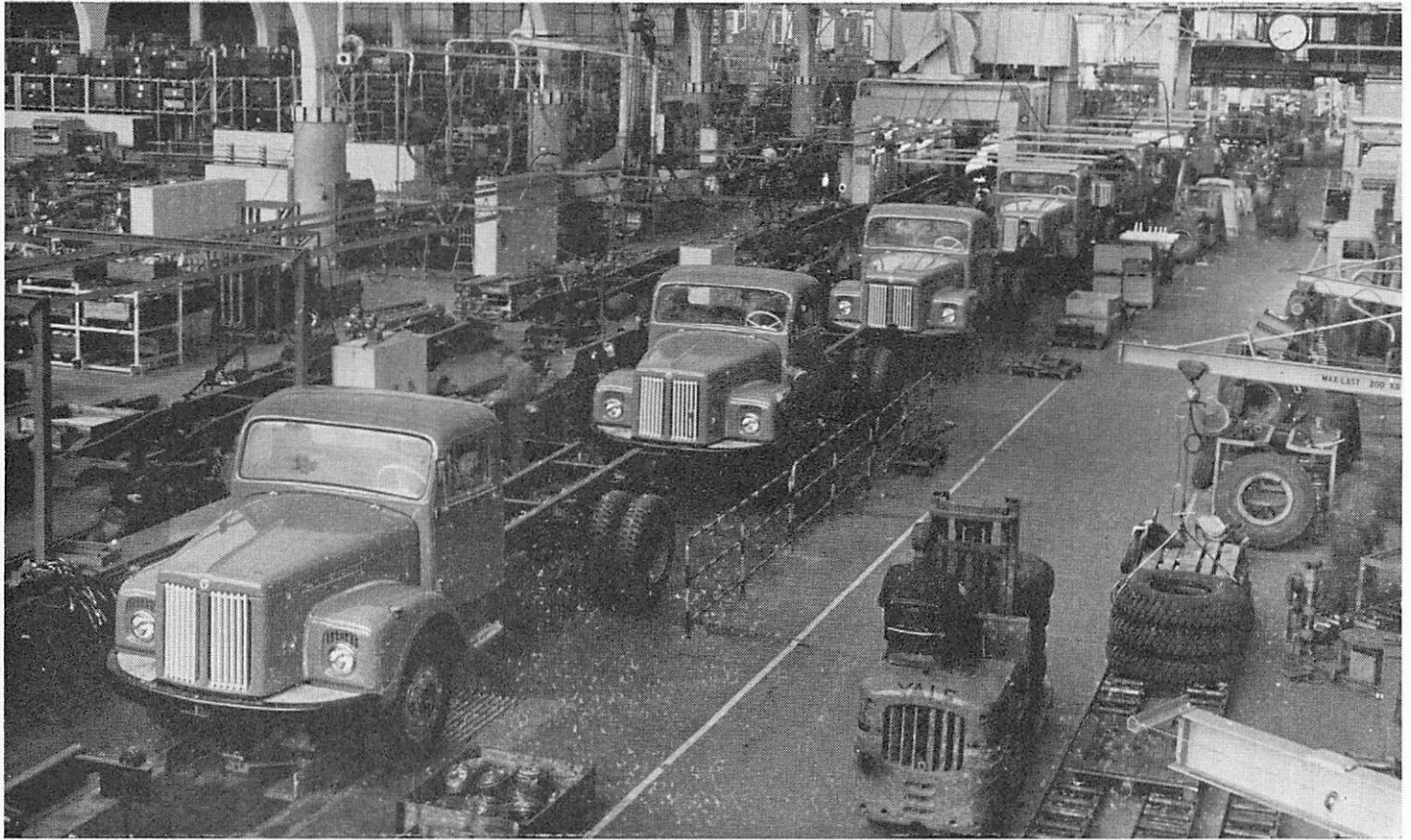
Anledningen till att man 1950 tog upp marinmotortillverkningen var att kapaciteten nu var större och att man hade gått över till att tillverka motorblock i tackjärn i stället för i lättmetall. Tackjärnet stod nämligen emot det frätande saltvattnet bättre. En bidragande orsak var också att det i marknaden förekom ett antal Scania-Vabis bilmotorer som på ett mindre lyckat sätt anpassats för marint bruk.

Produktionen de första åren efter återupptagandet omfattade fyra-, sex- och åttacylindriga motorer på effekter mellan 80 och 185 hk. 1954 introducerade Scania-Vabis sin åttacylindriga överladdade motor, vilken hade en effekt på 198 hk.

I dag indelas Scania-Vabis separata motorer i två huvudgrupper: marinmotorer och industrimotorer. Marinmotorgruppen består av D11 som utvecklar 171 hk vid 2.200 varv/min. samt DSI11 med överladdningsaggregat och mellankylare som ger 220 hk vid 2.200 varv/min., kontinuerlig drift.

Marinmotorerna, som utgör 20 procent av den separata motortillverkningen, utrustas vid fabriken med backslag och reduktionsväxel.

Industrimotorgruppen består av tre motortyper, D8, D11 och DS11. D8-motorn utvecklar en effekt, vid intermitterent drift, av 140 hk SMMT vid 2.400 varv/min. D11-motorn utvecklar under mot-



Monteringslinen

svarande förhållanden 190 hk SMMT vid 2.200 varv/min. Den överladdade DS11-motorn slutligen utvecklar 220 hk SMMT, vid 2.200 varv/min. vid intermittent drift.

Av industrimotorerna går en stor del till kraft- och generatoraggreat. Kraftaggreaten har sedan lång tid visat sig vara en utomordentlig kraftkälla i t. ex. bergborranläggningar, sågverk, krossverk och transportanläggningar. Generatoraggreaten, som förses med ASEA:s generator och matare, används allt mer som reservverk och som marina hjälppagreat i båtar.

Tillverkningen av marin- och industrimotorer sker parallellt med motorerna för lastbilar och bussar i en takt på en färdig motor var sextonde minut. Motorerna sätts därefter samman enligt löpande bandprincipen på ett speciellt monteringsband. Efter monteringen överförs de sedan till ett provrum där de under 5 1/2 timme genomgår ett 15-tal provningsoperationer. Bl. a. sker bränsleförbruknings- och effektprov. Efter genomgångna prov i provrummet går motorerna till utrustnings- och kompletteringsavdelningar där de förses med nödvändig utrustning. Motorerna som ingår i kraft- och generatoraggreaten överförs till ett speciellt sammansättningsband där de efter montering provas med full belastning.

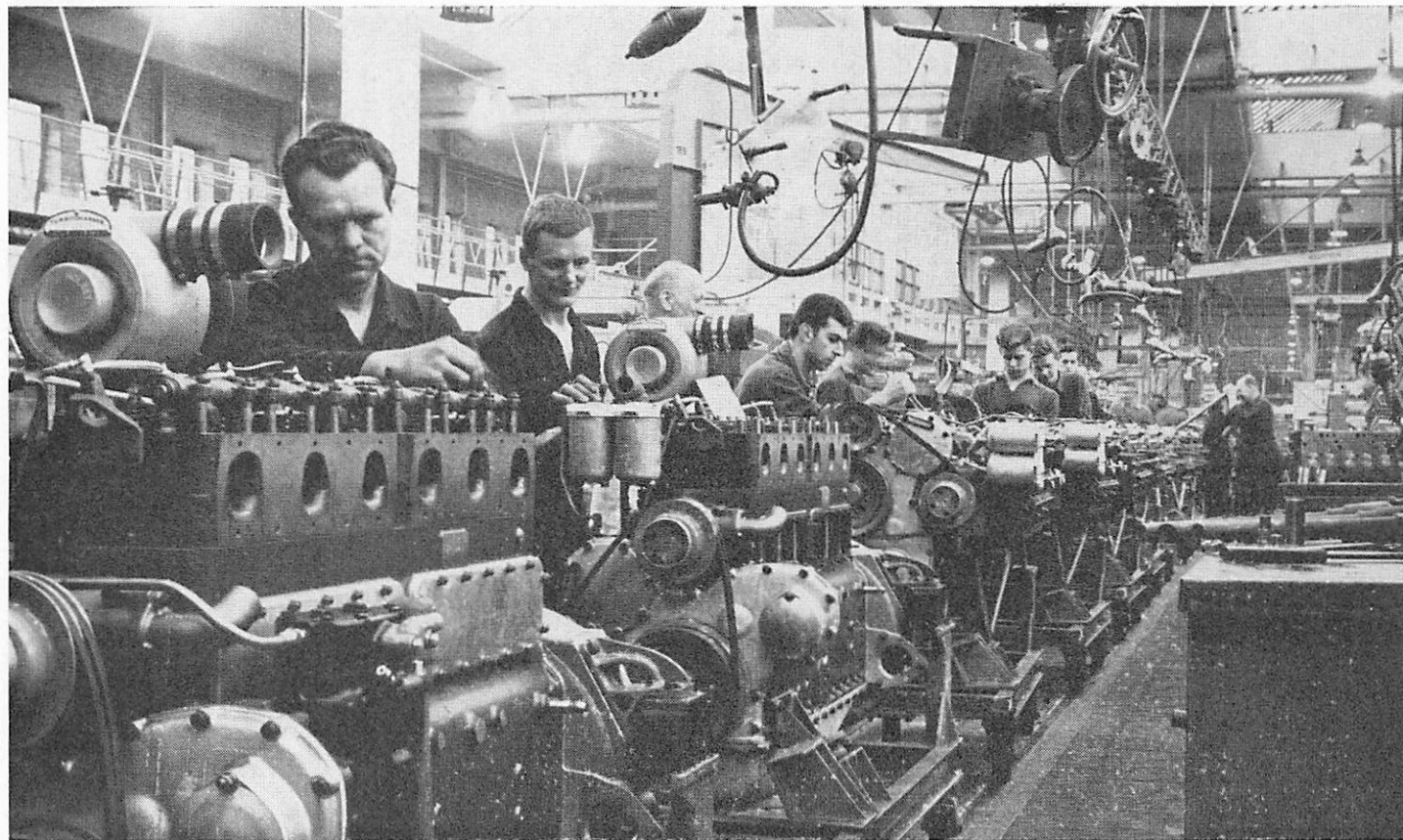
AB Scania-Vabis är idag ett av världens äldsta och ledande företag specialiserat på dieselfordon och motorer för tungt arbete. Företagets första förbränningsmotor byggdes redan 1897 och sedan 1936 är tillverkningen helt koncentrerad på dieselmotorer. Det är alltså många års erfarenheter som ligger bakom de motorer som idag används i båtar av olika slag och i kraft- och generatoraggreat.

AB Scania-Vabis separata motorer går f. n. 50 procent på export till ett 40-tal länder runt jorden. Användningsområdena är skiftande. Likaväl som man kan finna en Scania-Vabis motor i en fisketrålare på Nordsjön kan man finna den som kraftkälla för konstgjord bevattning på kaffeplantager i Brasilien.

Scania-Vabis 76

På den internationella lastbilsmarknaden har Sverige en ställning som saknar motsvarighet i världen om man jämför med bilproducerande länder av motsvarande storlek. Under 1961 exporterade Sverige mer än 60 procent av sin samlade lastbilsproduktion. Det motsvarar ett värde av över 300 miljoner kronor.

Men Sverige är inte bara ett av världens stora lastbilsländer.



Motortillverkningen

Inom gränserna finns också en av världens äldsta lastbilsfabriker. AB Scania-Vabis i Södertälje har tillverkat lastbilar sedan 1903 och är sedan mitten av tjugotalet helt specialiserat på lastbilar och bussar.

1903 års lastbil var med 1,5 tons lastförmåga och 15 hk starka motor sin tids tungviktare. Redan från början kom alltså Scania-Vabis lastbilsproduktion att inriktas på den sektor som man fortfarande spelar en framträdande roll i, tunga och medeltunga fordon.

Men till skillnad från den gamla tidens vagnar är dagens lastbilar dieseldrivna. Den första dieselmotorn byggde Scania-Vabis 1936 och sedan 1950 tillverkas endast dieseldrivna fordon vid fabriken i Södertälje.

Ett av skälen till den svenska lastbilsindustrins världsrykte är dess kvalitetstraditioner. Men man får i det sammanhanget heller inte glömma att det svenska klimatet och de svenska vägförhållandena spelat en viss roll. Produkterna har från början tvingats vara anpassade efter svåra körförhållanden.

Scania-Vabis 76 är företagets största lastvagnsserie. Serien omfattar fem huvudtyper som tillsammans svarar för mer än 60 procent av nyregistreringarna i den tyngsta lastvagnsklassen i Sverige, dvs. med över 13 tons totalvikt.

Sammanlagt finns inte mindre än 18 olika typer uppdelade efter axelavstånd. Scania-Vabis 76 består av dels den konventionella typen L och LS 76, dels den frambyggda LB och LBS 76, som introducerades i januari 1963. På Scania-Vabis LB och LBS 76 är hytten placerad över framaxeln vilket ger ett mera kompakt ekipage, anpassat för internationella bestämmelser.

Alla 76-modellerna utom dumpervagnen DL 76 har två motoralternativ.

D 11, som den ena motortypen heter, är en sexcylindrig fyrtakts direktinsprutad dieselmotor. Slagvolymen är 11.02 liter och maxeffekten enligt SMMT 190 hk vid 2.200 varv/min. Maximala vridmomentet är 72 kpm vid 1.200 varv/min. Den andra motortypen DS 11 är en överladdad version av D 11. Överladdningen åstadkommes av en turbinkompressor som drivs av motorns avgaser. DS 11 har en maxeffekt på 220 hk SMMT vid 2.200 varv/min., och maximala vridmomentet är 85 kpm vid 1.400 varv/min.

Växellådan har fem växlar framåt och en bakåt. Alla framåt-växlar utom ettan är synkroniserade. Växellådan kan förses med

ett eller två krafuttag för drivning av t. ex. hydraulpump för tipp-anordning. Den effekt som kan tas ut från kraftuttaget är 40 hk vid 1.000 varv/min.

Som komplement till den vanliga växellådan finns en tillsatsväxellåda som monteras efter den ordinarie växellådan. Tillsatsväxellådan är tvåväxlad och ger alltså i kombination med den ordinarie växellådan tio olika växlar.

Den sista länken i kraftöverföringskedjan, bakaxelväxeln, finns i två huvudutföranden. Den ena är en konventionell bakaxelväxel av mycket kraftigt utförande. Eftersom bakaxelväxeln är den hårdast belastade komponenten i en lastbil är det den som begränsar tågvikten. För att kunna gå högre i tågvikt än vad standardväxeln tillåter har Scania-Vabis konstruerat en ännu kraftigare bakaxelväxel. Denna har utväxlingen uppdelad i två steg, det första en konisk kuggväxel precis som i de flesta andra växlar. Det andra steget är en cylindrisk kuggväxel med snedskurna kugghjul. Genom att utväxlingen delats upp på två steg minskas påfrestningarna avsevärt i varje växelsteg. Detta betyder, med växelns kraftiga dimensioner, att den tål mycket stora påfrestningar. Båda bakaxeltyperna är utrustade med en tryckluftmanövrerad differentialspärr vilken framför allt ökar framkomligheten i dåligt väglag.

Bromsarna är tryckluftsbromsar med tvåkretsssystem. Det innebär att fram- och bakaxelbromsarna har två helt skilda tryckkretsar vilket ger större säkerhet om något fel skulle uppstå på bromssystemet. Handbromsen har en tryckluft-servo vilket gör att man kan dra åt handbromsen med endast en spakrörelse och utan muskelansträngning. Handbromsen kan därför också användas som nödbroms. Om ingen tryckluft finns i systemet kan handbromsen ändå dras åt och lossas genom en mekanisk flerslagsmekanism.

Ramens huvudbalkar utgörs av dubbla U-balkar som är tillverkade av kallpressad ramplåt. Alla tvärbalksinfästningar är nidade till huvudbalkarnas liv, så att de ur bärningssynpunkt viktiga flänsarna är fria från nithål. Styrinrättningen finns i två olika utföranden, dels en konventionell mekanisk styrapparat och dels en hydraulisk servostyrapparat.

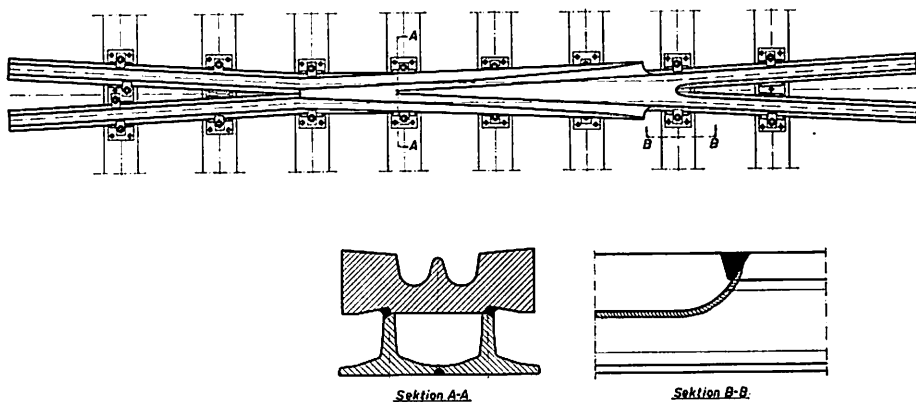
Bland den övriga utrustningen kan nämnas den komfortabla hytten med bl. a. ställbar, fjädrande förarstol. En tryckluftmanövrerad avgasbroms vilken ökar motorns bromseffekt finns också liksom utrustning för släpvagnsbroms.

ÅSSA Kompaktkorsning

av W. JÜLLIG och E. JOHANSSON

Ända sedan järnvägarnas barndom har det funnits behov för en stark spårväxelkorsning, över vilken det rullande materiet kan passera stötfritt. Genom ökad trafikintensitet, automatisering och stigande personalkostnader har dessutom kraven på minskat underhåll och översyn alltmer trätt i förgrunden. Under årens lopp har många konstruktioner av spårväxelkorsningar sett dagens ljus. Dessa har försökt fylla de på en spårväxelkorsning ställda fordringarna att samtidigt ha stor styrka, ge stötfri passage och vara underhållsfri. Någon helt tillfredsställande lösning har dock inte framkommit.

Vid ÅSSA, Åtvidabergs Spårväxlar & Signalfabriks AB, har sedan ett antal år bedrivits ett omfattande konstruktions- och experimentsarbete för att försöka få fram en spårväxelkorsning som



fyller ovannämnda fordringar. Detta arbete har nu resulterat i en konstruktion, ÅSSA kompaktkorsning, vilken i huvudsak består av 3 delar, nämligen 2 räler och 1 platta. Plattan är av samma materialkvalitet som rälererna, och innehåller inarbetat de rännor, som vid konventionella korsningar bildas mellan spets och vingräler. Plattan är hyvlad på sådant sätt, att hjulprofilen avrullar stötfritt vid övergången från räl till spets. Härigenom erhålles de fördelar, som vid konventionella korsningar innefattas i begreppet "överböjda vingräler".

Plattan har en tjocklek av ungefär halva rälshöjden och är nedsänkt i passande urtagningar i rälerna. Rälernas fötter är sammansvetsade sinsemellan och rälernas liv är sammansvetsade med plattan. I sitt mellersta parti bildar räler och platta sålunda en lådprofil av stor styrka. Här kan, om så önskas, ett värmeelement inbyggas.

Korsningens hårdast påkända partier kan på begäran ythärdas.

ÅSSA Kompaktkorsning har följande fördelar:

Inga horisontella förbindningsskruvar. Ingen efterdragning av dylika.

Smal bas. Lätt åtkomlig vid stoppningsarbetet.

Stötfri gång på grund av noggrann anpassning till hjulprofilen.

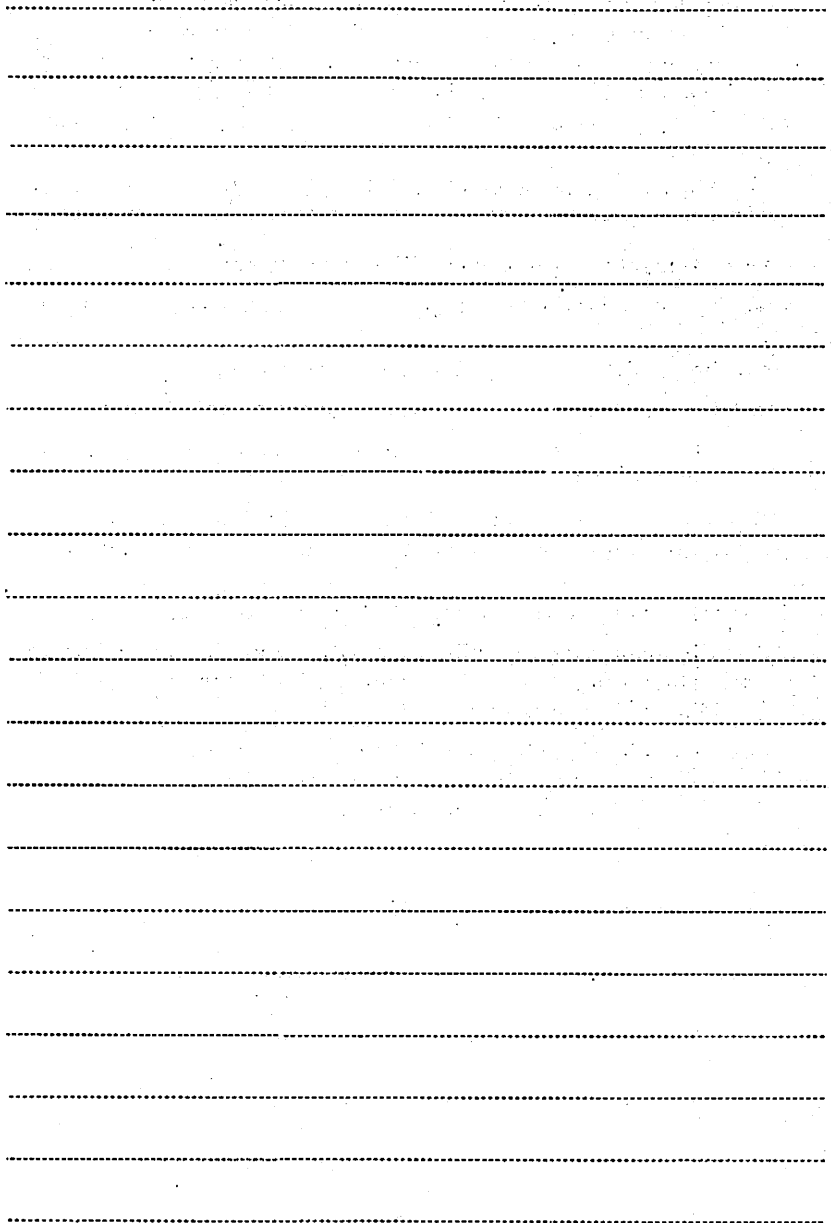
Hög slitstyrka på grund av stötfri gång och den eventuellt tillkommande ythårdningen.

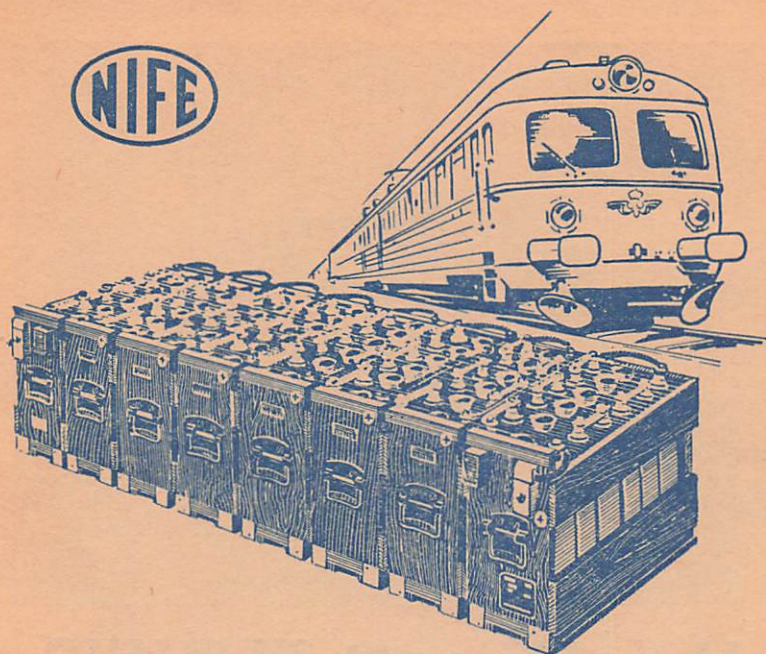
Påsvetsning av farkanter vid kraftig förslitning underlättas av, att spetsar, körkanter och styrkanter bildar ett sammanhängande helt.

Konstruktionen kan lätt utformas för flänsbärning.

ÅSSA Kompaktkorsning, vilken är patentsökt har under inemot ett år provats i tungt trafikerat malmspår och den har visat sig helt fylla alla de förväntningar vi ställt på den.

Denna korsningskonstruktion är givetvis dyrare än en konventionell konstruktion med spets av hopnitade räler, men torde väl kunna konkurrera med andra helsvetsade konstruktioner av blocktyp.





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.
- Handlyktor och strålkastare.

NIFE-lyktor

för

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

SVENSKA ACKUMULATOR AKTIEBOLAGET

JUNGNER

Stockholm - Göteborg - Karlstad - Malmö

Norrköping - Skellefteå - Sundsvall



Har Ni sett "LOK"?

NOHAB:s nya film. 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!

NOHAB

TROLLHÄTTAN • TELEFON 0520/180 00



EN TUNG INDUSTRI MED PRECISION



NORA 1963. NORA BOKTRYCKERI 03425

