

Linde Magasinet

N.C. NIELSEN A/S

-et opløftende magasin om især truck

JUNI MÅNED

1 9 9 8
1. Udgave

Linde

Læs bl.a. om:

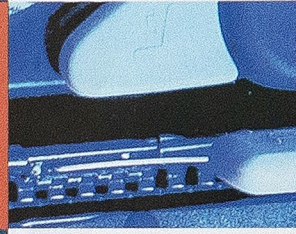
Vor profil



KAT+



Nyt & Nyttigt



Sikkerhed



En Linde gaffeltruck koster mindre end mange billige gaffeltruck

Linde

Linde Magasinet

Foto:
PhotoVision, Carsten BayTekst:
Lone BoltherProjektkoordinatorer:
Dorte Henriksen og Betina DamAnsvarshavende redaktør:
Jens WøldicheIdé, lay-out og sats:
GB•GrafiskTryk:
Galten Bogtryk

INDHOLDSFORTEGNELSE

Side 2

Leder
Velkommen

Side 3

Virksomhedsprofil
25 år med fortsat vækst
i N.C. Nielsen A/S

Side 4-6

Portræt af en
virksomhed
Grenaa Havn
får endnu et lift...

Side 7

Nyhed
Kat+

Side 8-9

AMU-Centret
Sikkerhed i top
på truck-kurset

Side 10

Personale-nyt
Nyt & Nyttigt

Side 11

Brugt-liste

Velkommen til Linde Magasinet

Det er en glæde for os i N.C. Nielsen A/S at kunne præsentere det første nummer af Linde Magasinet for Dem.

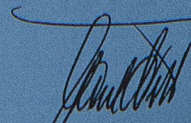
Vi har valgt at give magasinet et bredt indhold, der kan appellere til såvel vore egne ansatte som ledere og medarbejdere i de virksomheder, vi samarbejder med. Dermed håber vi på at komme i endnu tættere kontakt med vore kunder.

Magasinet indeholder ikke kun informationer om vore produkter og vor organisation. Vi vil hver gang sætte fokus på en eller flere af vore samarbejdspartnere, der har en spændende historie at fortælle. I denne udgave er det om Grenaa Havn, der er i rivende udvikling og har planer om at udvide havnen med 400%.

Ligeledes vil vi bringe artikler om forhold, der har særlig betydning for truckførere. I dette nummer har vi bl.a. valgt at beskrive sikkerheden på truckfører-uddannelsen på AMU-centrene, der hvert år udsteder 13-14.000 certifikater.

På de første sider finder De desuden en præsentation af os selv og vores udvikling gennem de 25 år, vi har forhandlet Linde-truck. Så kender De afsenderen.

Vi mener, at vi med dette nye spændende tiltag bringer os endnu tættere på vore samarbejdspartnere.



Poul Nielsen, direktør

Som et af de dengang mindste danske firmaer på truck-markedet, optog N.C. Nielsen A/S i Balling ved Skive for 25 år siden forhandlingen af de tyske Linde-truck. I løbet af det kvarte århundrede der er gået, er virksomheden blevet Danmarks største inden for sit felt. Fra at være blot 7 ansatte i 1973, tæller medarbejderstaben nu 128 personer, fordelt

25 år med fortsat vækst i N.C. Nielsen A/S

på virksomheden i Balling og afdelingen i Karlslunde.

- Vi har altid sørgt for en god og sund økonomi, og har ikke brugt pengene, før vi har tjent dem. Uanset om der har været lavkonjunktur, har vi altid haft så mange bolde i luften, at vi har kunnet sikre den nødvendige indtjening, fortæller salgsschef Jens Wøldiche. Direktør Poul Nielsen er mere beskedent i sin vurdering af

set så godt ud for os, siger Poul Nielsen.

Benhård styring

Da landbrugsmaskinerne i 1975 faldt helt ud af sortimentet, og man tre år senere begyndte at importere Linde-truck, begyndte udviklingen

for alvor. Linde er i Danmark blevet synonym med N.C. Nielsen A/S - og omvendt. Den tyske producent værner om navnet. Der sættes mål for, hvor meget deres forhandlere skal sælge, og hvordan de skal yde service.

- Men vi er et selvstændigt selskab, og vi bestemmer

succesen i den virksomhed hans far Niels Chr. Nielsen etablerede i 1946 og som indtil 1970 hovedsageligt handlede med landbrugsmaskiner.

- Det er jo i høj grad et spørgsmål om held og tilfældigheder. Da vi startede, var Linde en af markedets mindste truck-producenter. Men virksomheden er vokset og har efterhånden opkøbt mange af konkurrenterne, således at fabrikken nu er den største truck-producent i hele verden. Det kunne lige så godt have været Linde, der var blevet opkøbt, og så havde det ikke

selv, understreger Jens Wøldiche.

Hvert år leverer N.C. Nielsen A/S godt 1200 truck. Halvdelen er nye maskiner i ikke færre end 130 forskellige udgaver, der alle færdigmonteres og specialbygges efter kundens behov. Ofte lakeres truckene også i de farver, der netop passer til virksomhedens image.

De brugte maskiner renoveres og klargøres ligeledes efter kundens behov, og der er altid flere end 300 brugte gaffeltruck at finde i den 3000 m² store lagerhal, der summer af

aktivitet. Man finder også de helt store containertruck, der løfter fra 10 til 55 ton. Der sælges ikke ret mange af disse i Danmark, her er markedet spredt over hele verden, f.eks. kan nævnes lande som USA, Libanon, Afrika, Frankrig og det øvrige Skandinavien. For at kunne ekspedere så stort et antal maskiner årligt er det nødvendigt, at produktionen styres behørigt.

Foruden Linde truck fører N.C.Nielsen A/S nye Svetruck, Mafi terminaltraktorer, Abeko el-stablere og Hoppecke industri-batterier.



Stærke på service

I det hele taget er N.C. Nielsen A/S en af de mest velassorterede truck-leverandører i Danmark.

- Vi har alt. Lige fra en håndløftevogn til de store containertruck, der kan løfte 50 ton. Et så bredt sortiment kan de færreste tilbyde, fortæller Poul Nielsen, der ser det som N.C. Nielsens styrke, at kunden kun behøver én samarbejdspartner til indkøb og service. Halvdelen af N.C. Nielsens kunder vælger en fast serviceaftale, hvor kunden »forsikrer« sig mod store reparationsudgifter. - Det nye er, at man lejer sine truck i en 3-5 årig periode med fuld vedligeholdelse. Så skal virksomheden ikke ud at investere, men kan budgettere med en kendt, fast udgift hvert år, fortæller Poul Nielsen.

50 montører varetager de mange serviceopgaver omfattende reparation og vedligeholdelse af alle mærker. Med base fra adresser i hele landet kan montørerne rykke ud til virksomheden med kort varsel. Er der tale om »break-down«-situationer, garanterer N.C. Nielsen A/S assistance inden for maksimalt to timer. Netop de gode serviceforhold har været medvirkende til N.C. Nielsens succes.

Sjællands-afdelingen i Karlslunde, der blev etableret i 1988, udvides i år med en ny lagerhal, mens den nuværende lagerhal bliver slået sammen med værkstedet.

Og udviklingen ser på alle måder ud til at fortsætte.



For blot 13 år siden gled lystbåde ind bag molen i trafikhavnen i Grenaa side om side med fragtskibene. Lyst-

Grenaa havn får endnu et lift

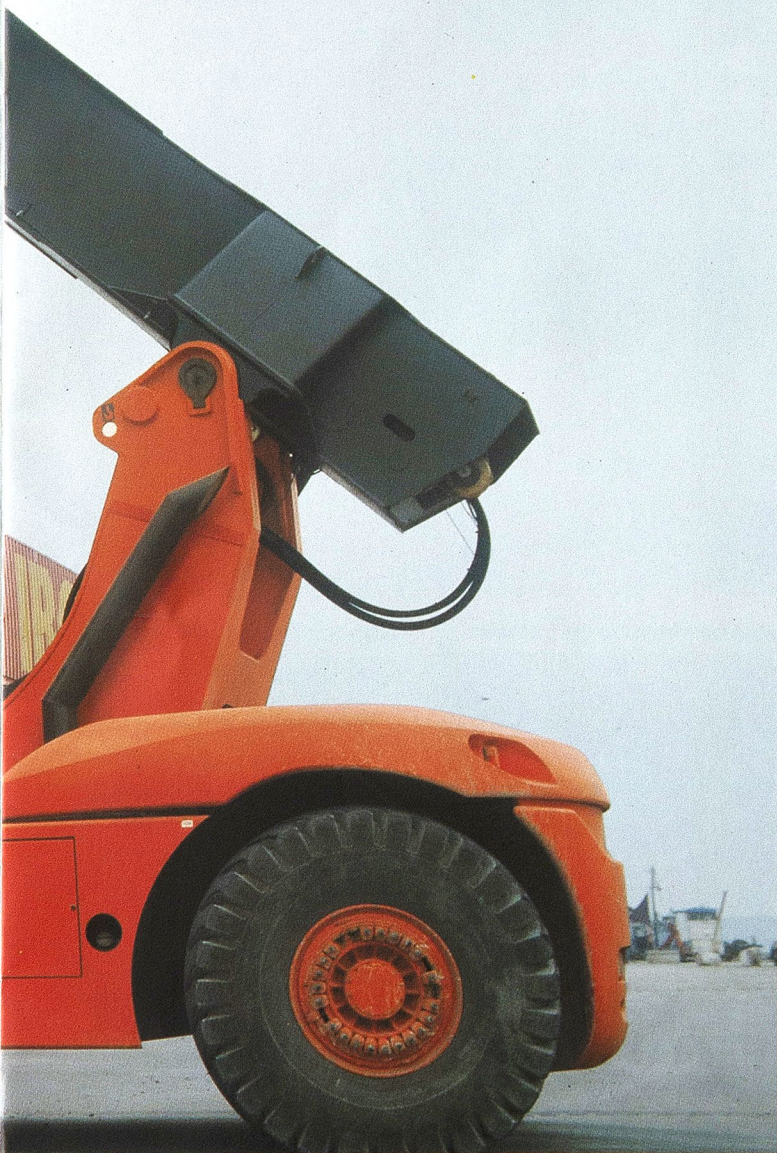
bådene lagde til ved flydebroer, der udgjorde havnens begrænsning mod nord, og lige ved siden af på den nye Djurslandskaj lastede havnearbej-

dere korn og frysefisk i de middelstore fragtskibe på op til 6-8.000 ton dødvægt. Grenaa Havn var en hyggelig lille

provinshavn med mindre end 500 meter kajplads til fragtskibe og uden den store betydning i den internationale gods-



trafik. Men provinshavnen havde ambitioner om mere. Lystbådene flyttede om på den anden side af havnen, Djurslandskajen blev forlænget, og i 1994 blev de første 210 meter kajplads i Planet-havnen taget i brug. Med en vanddybde på 10 meter gav det plads til skibe på 45.000 ton dødvægt. Pladsen er som



forventet allerede blevet for trang, så næste år begynder byggeriet af yderligere 140 meter. Ingen er længere i tvivl om, at de nuværende ambitioner også nok skal blive realiteter: En udbygning i løbet af de næste 14 år med 1,7 km kaj med en vanddybde på mindst 10 meter.

- Vi bygger helt op til Saltbækken, fortæller havnefoged Eivin Laursen og peger mod et bakket område mod nord. - Derfra er det fredet område, og så må vi bygge den vej, fortsætter han og flytter pegefingeren i retning af Kattegat. - Der er begrænsningen Sverige, siger han - grinende - men alligevel med en antydning af,

at ambitioner ingen grænser har. Satsningen har indtil videre været helt rigtig. Der lægger nemlig færre skibe til kaj, men dem, der kommer, er langt større. Havnen har fået store internationale fragtruter til England, Norge og Polen, og containertrafikken er øget betragteligt. Godsmængden steg fra 1996 til 1997 med 21,7 pct., og tallene fra første kvartal i år tyder på en fortsat vækst på ca. 15 pct. Da havnen i marts måned havde besøg af det største skib til dato, var den længste kaj på 210 meter kun lige præcis lang nok. Skibet var 190 meter lang. - Så hvis vi vil have plads til mere end et skib ad gangen, så skal vi have flere kajmeter,

ne konkurrere på frie vilkår på pris og service. En god indretning af havnen med meget kort afstand mellem kaj og pakhus er med til at holde priserne nede, fordi truckførerne ikke skal køre så langt med varerne. Med to helt nye Linde reach-stackere er håndteringen blevet endnu mere effektiv.

Selv om vi kun har fået den ene nye reach-stacker leveret, kan vi klare 35% mere, så vi kan vel håndtere 20-25 containere på en time, fortæller Henrik Olesen, der er fastansat truckfører på Grenaa Havn. Og det er noget, der passer Eivin Laursen.

- Der er ikke andre havne i nærheden, der kan matche os på pris og service, understreger han.

Samarbejde gør stærk...

siger Eivin Laursen, der også mangler plads til nye virksomheder.

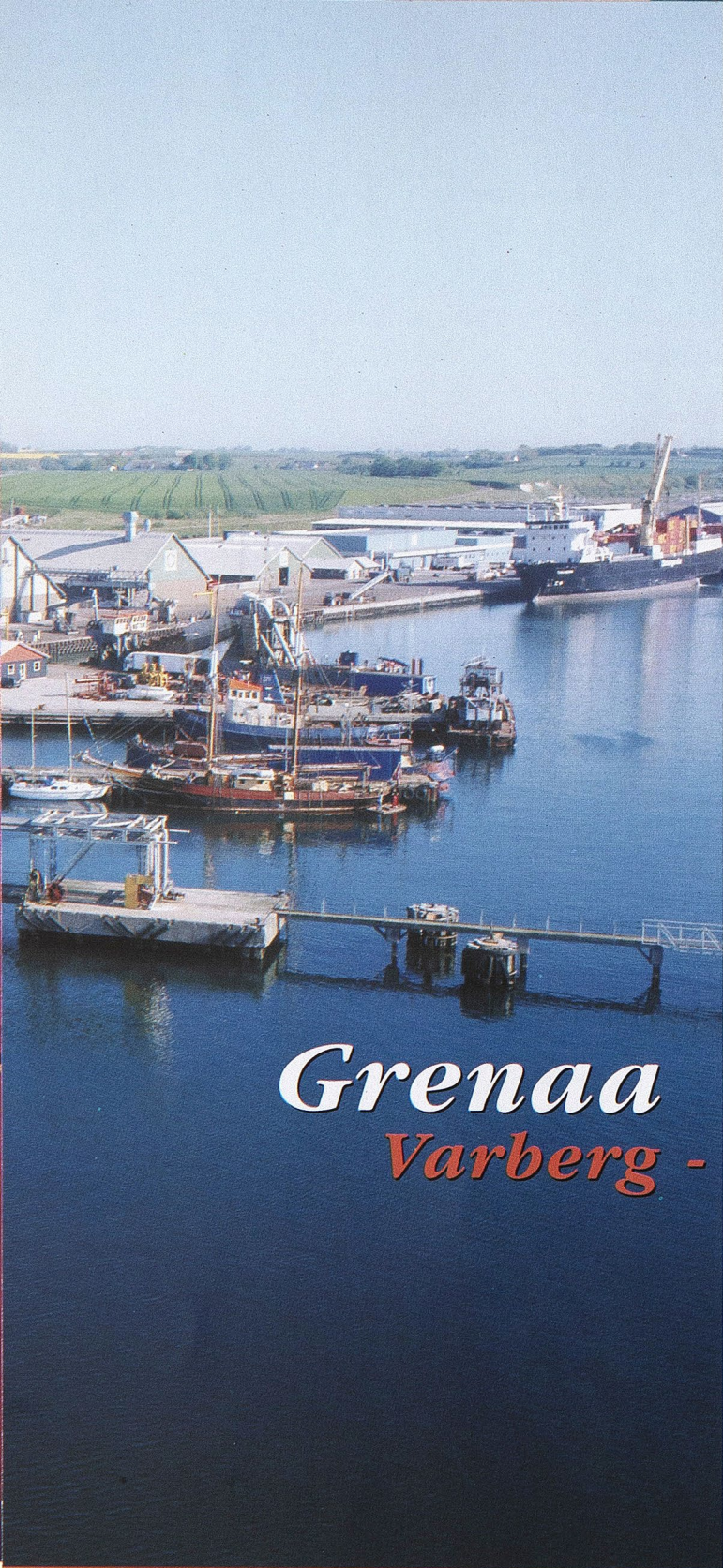
Et bart areal, der ikke huser andet end blomstrende mælkebøtter, er det sidste ledige havneareal, og om ganske få måneder er også det bebygget med en tankpark til kemikalier og en 1500 kvm stor, lokal smedevirksomhed.

Når det går så godt for Grenaa Havn hænger det ikke kun sammen med de forbedrede faciliteter og den unikke beliggenhed midt i Kattegat tæt på dybtvandsruten. Det handler også om effektivitet og service.

I 1995 blev al havnedrift liberaliseret, og Grenaa Havn kun-

Et godt samarbejde mellem virksomheder, skibsmæglere og stevedorer på Grenaa Havn er med til at styrke konkurrenceevnen.

- Kunden er ligeglad med, hvad det koster at leje en kran, og hvor mange havnearbejdere, der skal bruges til opgaven. Han vil have at vide, hvad det koster ham at få transporteret noget gods fra en by til en anden. Derfor sammensætter vi en pakkeløsning i samarbejde med de nødvendige transportfirmaer, stevedorer og skibsmæglere, og det er vi gode til, forklarer havnefoged Eivin Laursen.



Grenaa Varberg - Halmstad

En af de virksomheder, der er i tæt samarbejde med Grenaa Havn, er Rygaard Transport og Spedition, der har hovedsæde i Grenaa. Firmaet har 88 lastbiler og 200 trailere, og der er tilknyttet lige så mange selvstændige vognmænd. Knap 20 pct. af omsætningen udspringer af aktiviteter på Grenaa Havn, så det kan

mærkes, at det går godt for havnen. - Når det regner på præsten, drypper det på degnen, og det er gået stærkt for os de sidste par år, siger disponent i Rygaard, Hans Bjerre. Firmaet er blandt andet underleverandør for Grenaa Havn i forbindelse med en stor aftale om transport af træ fra Halm-

stad i Sverige. Hver dag hentes 15 lastbiler det forarbejdede træ på Grenaa Havn, hvor Rygaard har sin egen træterminal. Alt foregår effektivt, så chaufførerne læsser selv træet med truck, inden det køres ud til kunder i hele Østjylland.

Træet transporteres over Kattegat med Stena Line Grenaa, det tidligere Lion Ferry. Færgetrafikken giver den største



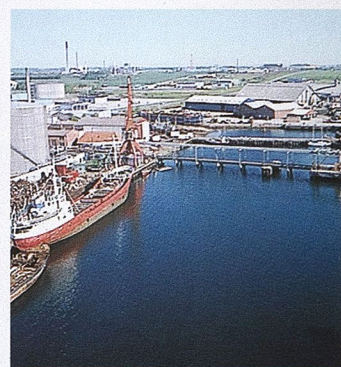
omsætning for Grenaa Havn, og alle venter spændt på, hvad de nye broer over Storebælt og Øresund og frafaldet

af det toldfrie salg vil betyde for Stena Lines ruter mellem Grenaa, Varberg og Halmstad. - Men med den strukturelle forandring og decentralisering, der er sket i Stena Line koncernen, føler vi os på forkant med udviklingen, siger direktør for Stena Line Grenaa Inge Lise Riis.

Rederiet har satset hårdt på at fragte mere gods. Selvom færgerne til og fra Varberg og Halmstad er fuldt belagt med lastbiler på de attraktive fragtafgange, er det lykkedes at opdyrke nye kunder, der kan bruge morgen- og middagsruterne, som i tilfældet med træet fra Halmstad. Fra 1996 til 1997 steg antallet af lastbil-



transporter da også fra 39.000 til 43.000, mens den private trafik ligger nogenlunde stabilt på 165.000 biler om året og



690.000 personer. Dermed er færgeruternes kapacitet næsten brugt op.

- Men nu, hvor vi kan se Kattegattrafikken som en helhed, vil Stena kunne tilpasse forret-



ningen mere fleksibelt, så ruterne kan supplere hinanden, siger Inge Lise Riis.



Linde er et kattespring foran, når det gælder at tage hensyn til miljøet. Som den første truck-producent i verden har Linde indbygget en to-vejs katalysator som standard i alle nye gasdrevne gaffeltruck.

NYHED KAT+

Det nedsætter mængden af de skadelige kulilte og kulbrinter i udstødningsskeden betragteligt.

Nu er katalysatoren standard-udstyr, uden at det koster ekstra.

- Vi har altid eftermonteret mange katalysatorer, men det kostede 8-10.000 kr.

- et plus for miljøet

Vi kan virkelig mærke, at kunderne sætter pris på denne udvikling, fortæller salgsschef for N.C. Nielsen A/S, Jens Wøldiche.

De nye Linde-truck med det grønne KAT+ mærke kom på markedet i Danmark i begyndelsen af 1998, og det er ikke kun prisen, der er forbedret. Når katalysatoren er monteret fra fabrikken, sidder den tæt-



tere på motoren, end hvis den eftermonteres, hvilket gør den mere effektiv.

Myndighederne stiller ingen krav til en gastrucks udstødning, men sammenligner man med EU-kravene til dieseldrevne lastbiler, kommer Lindes nye truck langt under disse krav.

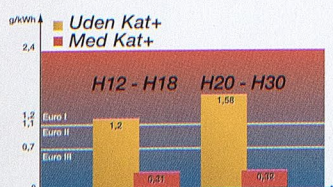
Mængden af kulilte(CO) fra de gasdrevne Linde H12-H30T

kommer næsten ned på nul. De største motorer får reduceret udledningen af kulilte fra 2,05 gram pr. kWh til 0,04. De strengeste EU-krav til lastbiler, som ikke engang er trådt i kraft endnu, er til sammenligning 2,5 g/kWh. Tilsvarende bringes mængden af kulbrinter(HC) ned fra 1,58 g/kWh til 0,32. Lastbilkravene bliver på 0,7.

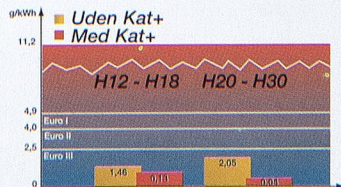
Der er stor interesse blandt N.C. Niensens kunder for det nye og mere miljøvenlige produkt. Indenfor fødevarerindustrien har der længe været krav om at reducere de farlige stoffer i udstødningsskeden, og mange virksomheder ønsker at tage hensyn til både medarbejdere og miljøet, når de investerer i nye gaffeltruck.

Ved at være på forkant med udviklingen gør vi samtidig noget for miljøet, og iøvrigt er jeg overbevist om, at der lovmæssigt kun vil gå kort tid, inden trucken skal være monteret med katalysator, siger Jens Wøldiche.

Kulbrinter



Kulilte



Sikkerhed i top på

Som små arbejdsbier summer truckene mellem hinanden på AMU-centret i Randers. Nogle kursister øver sig mellem lagerhylderne i hallen, andre kører udendørs i et funklende solskinsvejr.



truck-kurset

En af dem er Allan Kristensen. Han rynker panden og kniber øjnene let sammen, da han løfter et kranelement op på gafflerne af en Linde H25. Velbalanceret kører han hen til en anden stak elementer, og efter lærerens anvisning sætter han forsigtigt sit gods af igen - præcist, så stakken end ikke vakler. Koncentration er nødvendigt, for truckcertifikatet er ikke noget, man får forærende. 15 pct. af kursisterne vil dumpe til prøven efter seks dages undervisning.



- Det sikkerhedsmæssige aspekt er altovervejende på kurset. En truck er et livsfarligt arbejdsredskab, hvis man ikke har forstand på den. Så der er altså visse ting, man skal kunne, når man går herfra med et certifikat på lommen, siger Frank Poulsen, der er faglærer på AMU-centret.

For de fleste er det bare et spørgsmål om at have tid nok til at lære det. De dumpede kursister får som regel lov til at komme igen, og anden gang består de fleste.

20 AMU-centre i hele landet tilbyder det attraktive truck-kursus, og Arbejdsmarkedsstyrelsen udsteder hvert år 13-14.000 certifikater, og mange andre står på venteliste. Siden 1978 har det været nødvendigt med et certifikat, hvis man lovligt skal køre med truck og løfte mere end en meter i højden.

AMU-centret i Randers har normalt fire hold ad gangen med otte kursister på hvert. De skiftes dagen igennem til at øve sig på centrets 12 forskellige truck. De sidste nye er to 2,5 ton

Linde H25, som er en del af en landsdækkende ordre på 41 truck, som N.C. Nielsen leverede til AMU før jul.

500 står på venteliste til et kursus på AMU-centret i Randers. Arbejdsmarkedet kræver fleksible medarbejdere, der selv kan løse de transportopgaver, der knytter sig til produktionen. Derfor er der mange, som kun har brug for at køre truck en gang imellem, og det øger presset på AMU-centrene.

- Arbejdstilsynet er ude om sig. Der er ikke mange arbejdsgivere, der tør at lade nogen uden certifikat køre truck, forklarer Frank Poulsen.

Ansatte i virksomheder med akut behov for et certifikat kommer forrest i køen, men der er også plads til enkelte arbejdsløse, der står virkelig godt i jobkøen efter endt kursus. En af dem er Allan Kristensen, der nu har afsluttet sin øvelse med kranelementer.

- Jeg håber virkelig, jeg kan få arbejde bagefter, og det siger de alle sammen, at jeg kan, siger Allan Kristensen, der aldrig tidligere har kørt truck.

- Man skal tænke sig om hele tiden og ikke tro, det er en bil eller et stykke legetøj. Det er ikke lige meget, hvor hurtigt



man kører rundt i svinget, fortæller han.

Halvdelen af undervisningstimerne er teori, og også her er sikkerheden vægtet højt. Blandt andet lærer kursisterne, hvordan det tunge gods påvirker truckens tyngdepunkt.

- Der er meget at lære, men der er ikke noget, som er overflødig, understreger Allan Kristensen.



Kristian Hornsgaard er netop blevet ansat som ny værkfører på værkstedet i Balling. Han er 55 år og kommer fra en stilling som værkfører hos Ford-forhandler Jens Fogh i Skive. Tidligere har han været ansat i en lignende stilling ved Mercedes-forhandler Bache A/S i Randers.

Personale nyt



Christian Doktor

Nye montører

I løbet af den sidste måned er der tiltrådt fem nye servicemontører rundt omkring i landet. Christian Doktor, der er 25 år, vil fremover køre i København og omegn.

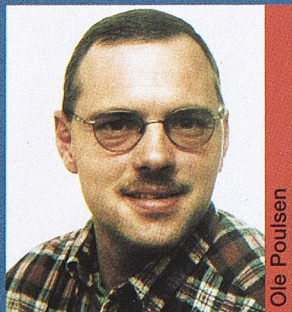
Erik Iversen, 35 år, vil dække Vestsjælland. Ole Birk Hansen, 31 år, dækker området i og omkring Holstebro. 33-årige Ole Poulsen er ny bag rattet i den servicevogn, der kører i Århus/Skanderborg-området. Endelig er Per Rasmussen begyndt i en nyoprettet stilling som servicemontør i Nordjylland.



Erik Iversen



Ole Birk Hansen



Ole Poulsen



Per Rasmussen

Tag en kopi, hvis du vil undgå at klippe i Magasinet

Ja tak, jeg vil gerne modtage __ stk. ekstra Linde Magasiner fremover.

Klip ud, send eller fax denne kupon til:

N.C. NIELSEN A/S

Nørregade 66 . 7860 Balling . Fax 97 56 46 24

Navn _____

Firma _____

Adresse _____

Postnr. _____ By _____

Nyt & Nyttigt

Et gammelt ordsprog siger, at "det er svært at løfte den stol, man selv sidder på". Så hvorfor ikke få automatikken til det? En sund og komfortabel siddestilling, der altid passer til den individuelle truckfører, er vital for et godt og effektivt arbejde, og der udvikles hele tiden nye og bedre sæder. Tysklands største producent af sundhedssæder til entreprenørmaskiner har udviklet et luftaffjedret sæde specielt til

Automatikken styres af en indbygget elektrisk kompressor i sædets underdel. Det sunde sæde kan derfor monteres på gaffeltruck, der ikke er udstyret med eget tryklufsanlæg. Komfortsædet har formstøbt puder i både sæde og ryg og leveres med nappa- eller stofbetræk. Der er højt ryglæn, og armlænene kan indstilles. Det passer umiddelbart på alle Linde gas- og dieseltruck samt på alle nyere el-gaffel-



de mellemstore og store Linde gaffeltruck.

Sædet indstiller sig automatisk efter førerens vægt ved et kort løft i grebet på venstre side. Efter den første indstilling er sædet selvjusterende.

truck med løftekapacitet over 2000 kg.

Komfortsædet kan bestilles hos N.C. Nielsen A/S og bærer nummeret MSG 95 A/20.

Linde

Brugte truck

Altid flere end 300 stk. klar til levering
SALG - LEASING - KORTTIDSLEJE

Truck Fabrikat/type	Årg.	Motor	Kapacitet	Løftehøjde	Bemærkninger
10748 MITSUBISHI FG14	91	Gas	1350	3000	Duplex, gastank, nylakeret
10537 LINDE H15D/330	90	Diesel	1500	3250	Påhængt sideskift, lys, nylakeret
12010 LINDE H16D/350	91	Diesel	1600	3250	
12599 LINDE H20T/351	93	Gas	2000	3750	Enkelt hydraulik, sideskift, lastgitter, lys, frontrude, tag, lærredskabine
12974 MITSUBISHI FD25T	93	Diesel	2500	3500	Kabine med varme, lys, rotorblink, gaffelflytter, sideskift, cyklonfilter
12927 TOYOTA FG25	92	Gas	2500	6500	Triples, fuld friløft, kabine med varme, lys, vejesystem
12044 DANTRUCK 3508D	93	Diesel	3500	3300	Luksuskabine, tipbar, fuld friløft, hydraulisk gaffelflytter, sideskift
10261 HEDEN 4435	92	Diesel	3500	4000	Førerhus, frisigt, gaffelflytter, sideskift, lysudstyr, servo
11081 TOYOTA 3FD40	83	Diesel	4500	3500	Duplex med fuld friløft, lastgitter, lys
11457 SVETRUCK 860-26	93	Diesel	8000	4000	Hydraulisk gaffelflytter, sideskift, servoregulerede manøvrehandtag
12869 KALMER/LMV	90	Diesel	10000	9000	4 sektioners med el-omskifter, slæde for åg-montering
13087 KALMER/LMV 20-12	92	Diesel	20000	4000	Gaffelflytter, sideskift, kabine
10838 SVETRUCK 42121-57	88	Diesel	42000	7500	Gaffelflytter, sideskift, 20-40" åg
12814 ABEKO 15SV	94	El	1500	5650	Triples, hydrauliske sidestabilisatorer, batt., lader
12469 BT LSV 1000	91	El	1000	2350	Styrestang og ståplatform
10754 LINDE E12/324	90	El	1200	3250	Servo, batteri, lader, tag, sideskift
11194 LINDE E15/324	87	El	1500	2700	Duplex, 24V/600Ah batteri, lader, leveres nylakeret og renoveret
11038 LINDE E30/325	92	El	3000	3650	Duplex frisigt, ELM gaffelflytter, sideskift, lys, radio, batteri 80V/600Ah
11110 STILL R60-16	91	El	1600	3300	Duplex fuld frisigt, sideskift, batteri og lader
12829 NISSAN NH01	89	Gas	1500	3000	Duplex frisigt, komplet lys, velholdt



10537 LINDE H15D/330



10748 MITSUBISHI FG14

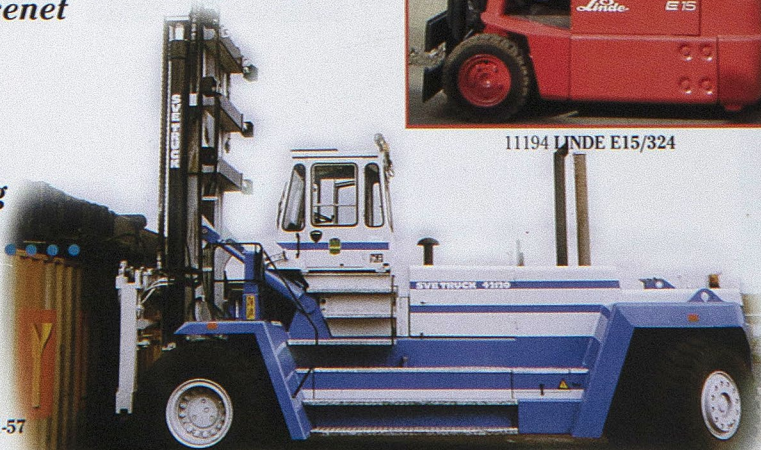


11194 LINDE E15/324



10754 LINDE E12/324

- *Landsdækkende servicenet*
- *Rekvirer lagerliste*
- *IFAG klassificering*
- *Professionel vejledning*

10838
SVETRUCK 42121-57

-et kuriosum...

Det ligner faktisk en gammeldags redningsstation, men redningsbåde er der ingen af i rødstenshuset med udsigt til det stormomstuste Vesterhav. Huset, der ligger ved siden af Bovbjerg Fyr, er derimod fyldt med ost - ca. 10.000 hele oste.

Lugten i den store lyse hal er slet ikke som den kvalmende lugt, der emmer ud af en osteklokke med Gamle Ole. Den er fugtig, frisk og syrlig, som en pikant forvandling af den salte havluft udenfor. Osten, der er fremstillet af MD Foods på Vellev Mejeri i Midtjylland, lagres i huset ved Vesterhavet i 24 dage. Den vindtørres

med den mineralholdige luft ude fra havet, og det har givet den navnet Søvind. Luften ved Bovbjerg er den reneste havluft på kontinentet, fuld af natrium, kalium, magnesium og jod, der giver den 55+ fede skæreost en aromatisk, salt og syrlig smag.

Smagen behager dog ikke danskerne. Søvind sælges kun til Tyskland og England, der foretrækker syrlige oste til et krus øl, fremfor kraftige oste til et glas rødvin.

Og hvad har så Linde at gøre med alt det? Såmænd ikke andet, end at der midt imellem de gule oste kører en rød specialbygget Linde-truck rundt. Det er den, der er ostevenderen. For at opnå den rigtige modning, skal hver eneste ost vendes hver eneste dag. Tidligere foregik det ved håndkraft, men nu kan der spares både tid og kræfter ved at bruge en Linde el-truck, der på specialværkstedet i Balling er udstyret med et særligt vendeaggregat. Nu kan ostevenderen vende en hel reol med 120 oste ad gangen.

Vellev Mejeri producerer også "Grube-osten", der lagres i Mønsted Kalkgruber ved Viborg. Her vender man stadig ostene ved håndkraft, men på ønskesedlen står endnu en Linde-truck. Den vil næppe kunne spare tid for de medarbejdere, der vender ostene, fordi de underjordiske gange er smalle og trange at færdes i med en truck. Men den kan løse problemerne med de tunge løft og det ensidigt gentagne arbejde.

**Ostevenderen****N.C. NIELSEN A/S**

Nørregade 66 . 7860 Balling Metalgangen 1-3 . 2690 Karlslunde
Tlf. 99 83 83 83 . Fax 97 56 46 24 Tlf. 46 15 00 23 . Fax 46 15 05 60