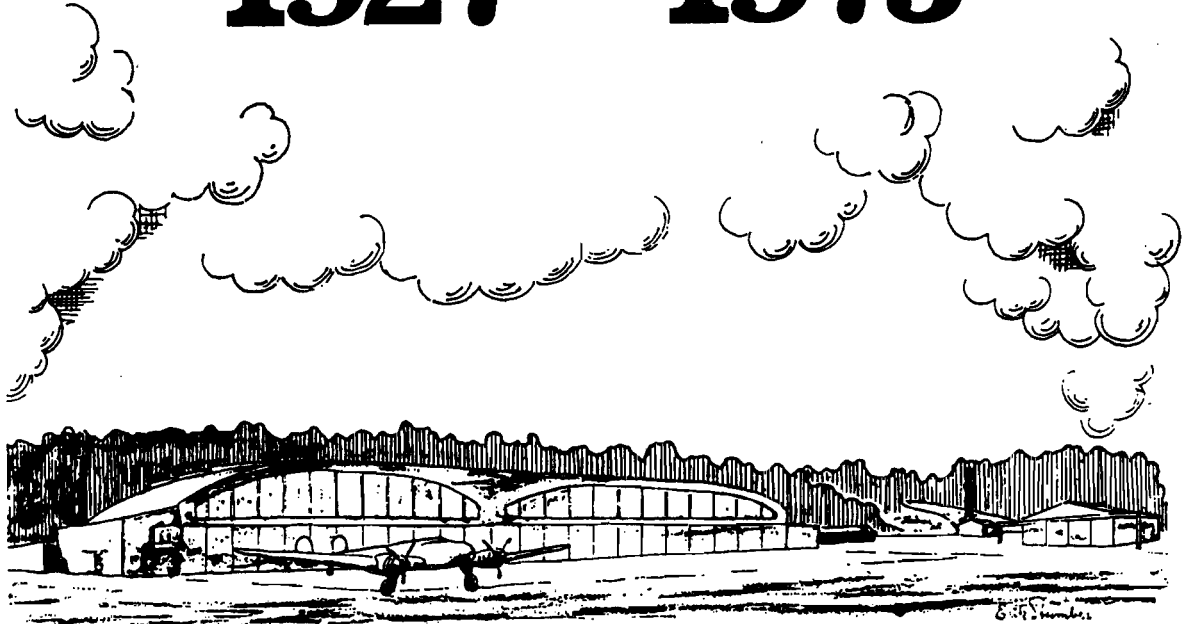


24

1927 - 1975



v-utl
Fol.



v Q2
Centrala flygverkstaden
i Västerås

VISSTE DU ATT MAN 1940 TILLVERKADE FLYGPLAN I VÄSTERÅS

Centrala Flygverkstaden, Västerås, (CVV) 1927 - 1969 (1975)

70 år sedan starten

Efter ASEA och Metallverken var CVV under en lång följd av år Västerås tredje största arbetsplats, med som mest över ett tusen anställda.

Fram till 1926 hade såväl Armén som Marinen eget flyg.

Riksdagen bestämde dock att Arméns och Marinens flyg skulle slås samman till ett nytt självständigt Flygvapen första juli 1926.

Det rådde dock stor oenighet mellan Armén och Marinen, vilka ville ha ett ord med i laget, om vilka uppgifter det nya Flygvapnet skulle ha.

Detta medförde att uppbyggnaden av Flygvapnet både då det gällde organisation och materiel blev ganska komplicerad.

Flygverkstad till Västerås 1927

I samband med bildandet av flygvapnet beslutades också att inrätta flygverkstäder för underhåll och reparation av flygplan, motorer, apparater och instrument. Underhållet av arméflyg förlades till Malmslätt, medan marinflyget "hamnade" i Västerås.

Därmed övertog CVV det underhåll av marinflyg som tidigare utförts av en mindre verkstad vid flottans varv i Stockholm. Eftersom man vid den här tidpunkten hade relativt få flygfält i landet, utgjorde marinflyget en mycket viktig del av det militära flyget, inte minst då det gällde spanings- och bevakningsuppdrag efter kusterna, då man ju lätt kunde starta och landa praktiskt taget var som helst där det fanns vatten.

Den nya verkstaden och sjöflygstationen som byggdes vid Viksäng, bestod av slip och lyftkran för upptagning av flygplan. I övrigt behövdes ju också kontorsbyggnad, två reparationshallar, snickare-, målare- och tapetserareverkstad. Vidare mekanisk verkstad, el-instrumentverkstad och motorverkstad.



Verksamheten startade hösten 1927.

Den gamla hamnpiren finns fortfarande kvar vid öster Mälarstrand.

Vintertid landade man på isen. Det var därför viktigt att man kontinuerligt kontrollerade istjockleken på Västeråsfjärden.

Till chef och styresman för verkstaden utsågs	Erik Sjögren	1926-1931
Därefter kom	Tore Magni	1931-1932
	Harald Larsson	1932-1933
	Klas Sparre	1933-1937
	Nils Söderberg	1937-1961
	Erik Malmberg	1961-1963
	Sven-Åke Lilja	1964-1969

CW:s första uppgift blev underhåll av sjöspaningsplanet S 5 Hansa (Heinkel). CW kom också att på licens tillverka 26 st flygplan S5B.

Rör, trä och duk

Den tidens flygplan byggdes som regel på en svetsad rörstomme med vingar, stabilisator och roder av trä. Alltsammans klätt med duk, som målades med speciellt spännlack för att sträcka duken.

Snickarverkstaden där man tillverkade vingbalkar, spryglar, stag m m, var en stor enhet med nästan 40 man. Snickeriarbete på hög nivå. Där gick det åt mycket sandpapper. Finsnickarna Grönberg (från flottans varv), Bohman och Bergvall, Bergvall som förresten var elitgymnast och deltog med gymnastikgruppen i Berlinolympiaden 1936 fanns på plats när jag började vid CW i februari 1941. Också specialisten "Rulle" Andersson som tillverkade fantastiska träpropellrar.

Till snickarverkstaden hörde också ett mycket fint virkesförråd med diverse ädelträ och garanterat kvistfria plankor.

Vid mekaniska verkstaden tillverkade man bland annat rördetaljer som av skickliga licenstagade svetsare skulle sammanfogas till flygkroppar. I övrigt gjorde man markutrustningar som behövdes för flygtjänsten samt reservdelar. Till verkstaden hörde också en ytbehandlingsavdelning.

Motorverkstaden

CVV ansvarade i princip för underhållet av motorerna till de flygplan som CVV var huvudverkstad för. Motorerna var olika typer av kolmotorer, byggda som stjärnmotorer. Verkstaden hade också till en början relativt enkla motorprovbockar för inkörning och injustering av motorerna efter översyn. Man kom dock att överse radmotorer som t ex Isotta-Fraschini till Caproni och Daimler-Benz till B18B. Man fick då nytt motorprovhus med plats för 4 bockar.

CVV arbetade dock aldrig med några jet-motorer. (Även här fanns två Marin-killar, bröderna Erik och Gunnar Wahlgren.)

El-radio och instrument

Från början fanns ingen särskild enhet för rubricerad verksamhet. El-verkstaden jobbade både med el-arbeten på flygplan, elapparater, radio och markelektroutrustningar samt transportabla markradiostationer. Dessutom svarade man för underhåll av CVV:s egna elkraft- och svagströmsutrustningar. Flyginstrumenten var vid den tiden helt mekaniska. Verksamheten kom med åren att omorganiseras och att få nya arbetsområden med mera avancerad materiel att överse bl a höjd-, bränsle- och kabintrycksmätare, kompasser, accelerometrar, pitotrör och syrgasregulatorer. Markelektro, som reservelverk och startaggregat, kom in i ett senare skede. Radiodelen överfördes 1946 till Centrala Flygverkstaden i Arboga (CVA).

Skjutbana för flygplan

Spaningsflygplanen var ofta utrustade med två fasta kulsprutor för självförsvar. Dom var som regel monterade på översidan av flygkroppen. Skjutningen skedde raktframåt mellan propellerbladen. En synkroniseringsanordning som styrdes av motorns varvtal förhindrade att propellerbladen träffades. Skjutbanan var till för att kontrollera att allt fungerade som det skulle.

Kontroll

Av naturliga skäl utgjorde kontrollen en viktig del i all verksamhet som ägde rum vid flygverkstaden. Från material över arbete och till den färdiga produkten.

Som chef fungerade Stig Fogelström, en stark man, som sedan blev Flygförvaltningens chefskontrollant vid SAAB i Linköping.

Sk 12

Licenstillverkningen av mindre flygplan fortsatte. Sålunda tillverkades från 1938 och in på fyrtiotalet sammanlagt 29 st Focke Wulf Sk 12 (skolflygplan).

Plåt

Tekniken inom flygindustrin gick fort framåt. Redan i mitten av 20-talet hade man börjat bygga flygplan i lättmetall. Kropp och vingar byggdes som skalkonstruktioner, där skalet kom att bära en stor del av de laster som flygplanet utsattes för. F 1 fick 1936 sitt första "plåtflygplan", B 3, Junker 86. Planet var ett tvåmotorigt tungt bombplan med två motorer och fyramans besättning. CWV utsågs till huvudverkstad för B 3-orna.

För att lättare kunna underhålla dessa byggdes 1938 en stor filialverkstad till Viksängsverkstaden ute på F 1:s område på Hässlö.

Kriget

Flygdirektör (styresman) Nils Söderberg hade blivit chef för CWV 1937. Verkstaden hade då ca 200 anställda. Plötsligt ökade personalen till närmare 1000 personer. Ett gigantiskt problem med personal, lokaler, utbildning och krav på underhållsinsatser från Flygvapnet. Men Söderberg var en tuff kille och ett gott stöd hade han av en annan handlingskraftig person, överingenjören Erik Engstrand.

I början av 40-talet byggdes ett nytt stort centralförråd som skulle svara för försörjningen av reservdelar till de flygplan som CWV var huvudverkstad för.

Service till berörda flygflottiljer upprätthölls dygnet runt av "dagingenjörer" anställda på ritkontoret.

1939 köpte Flygvapnet 12 st torpedflygplan, T 2, Heinkel, dels för marinspaning och dels för att kunna fälla torpeder mot mål på havet.

Flygplanen var stora och tunga. För den skull byggdes en ny verkstadshall (T 2-hallen) nere vid sjön. Vidare anskaffades 12 st sjösplaningsplan S 12 (Heinkel).

Arbetet på flygplansidan vid huvudverkstaden fortsatte alltså med S 5, T 2 och S 12.

Flygvapnet expanderar från 6 till 19 flottiljer

Under denna tid av expansion var det svårt att få tag på flygplan till alla nya flottiljer. Man lyckades dock, bl a från Italien få köpa ett tvåmotorigt spanings- och bombplan, S 16, B 16 (Caproni).

Caproni

Ett av mina första jobb som konstruktör vid CVV blev att tillsammans med en äldre kollega ta fram erforderligt underlag för anpassning av Capronin till svenska förhållanden.

Flygkroppen var en rörkonstruktion. Vingbalkar och vingar i övrigt var av trä klädda med duk. Flygplanet hade två luftkylda Isotta-Fraschini radmotorer, som startades med tryckluft. Kompressor fanns ombord. Det fanns i två versioner, dels som spaningsplan och dels som bombplan. Flygplanet ansågs ha goda flygegenskaper, men kom förmodligen att belastas för hårt med många haverier som följde. Man upptäckte också fel på vingbalkarna, vilket föranledde omfattande reparationer både vid CVV och vid förbanden.

Flygplanet fick dåligt rykte, men utslaget på det stora antal flygtimmar som togs ut med flygplanet var ändå haverifrekvensen inte så anmärkningsvärt stor.

SAAB

1941 kom SAAB B 17, ett enmotorigt lätt bombplan. Med detta började Sverige få en modern krigsflygindustri. Sedan följde S 17, B18A och B18B.

Det verkliga genombrottet kom med J 29 (Tunnan), som kom att konkurrera i världstoppen. Härfter följde A 32 (Lansen) och J 35 (Draken) som fortfarande är i tjänst. Alla dessa fick CVV som huvudverkstad.

B 17 till Etiopien

1947 fick CVV i uppdrag att renovera 16 st B 17, som Flygvapnet sålt till Etiopien. Eftersom det behövdes kunniga människor för att introducera planen där nere anställdes ett antal svenska specialister för detta jobb.

Bland dessa fanns verkmästere Gösta Söderström och John Karlsson "Kruska" kallad.

Yrkesskola och vidareutbildning

I slutet på 40-talet startades en yrkesskola i samarbete med Flygförvaltningens verkstadsskola på Johannesberg. Samarbetet pågick i ca 10 år, varefter CVV fortsatte i helt egen regi. 1962 flyttades skolan till F 1:s gamla lokaler vid kasern.

Utvecklingen stod aldrig stilla inom flygområdet. Så fort det kom ett nytt plan startade vidareutbildningen. Så höll det på år ifrån år. På sitt sätt stimulerande.

J 30 De Havilland Mosquito

Riksdagen beslutade 1948 att man skulle utrusta en flottilj med särskilda nattjaktplan. I England finns ett överskott av det beprövade nattjaktplanet Mosquito, som man köpte 60 st av. Nattjakten förlades till F 1, som sålunda blev Sveriges första nattjakt/allväderflottilj. CVV blev huvudverkstad för planet.

Filialen vid Hässlö moderniseras

Efter hand som arbetet ute vid filialen blev alltmer omfattande behövdes nya resurser. Golvytan fördubblades genom att bygga ut hallen med ytterligare ett "skepp". Sålunda byggdes en egen målarverkstad. Det gamla telfersystemet byggdes ut, så att man enkelt kunde flytta flygplanen inom hela hallen. Materielen blev mer komplicerad. Underhållet ändrade karaktär. Nu kom plåtslagare, flygplanmontörer, flygelektriker och apparatspecialisternas tid. Sidoverkstäderna till stora hallen befolkades av människor som jobbade med hydraulik, landställ, omställbara propellrar o dyligt.

En flygplanväg byggdes mellan Hässlö och Viksäng så att man kunde utnyttja hallarna på bästa sätt.

Verkmästare Denis Botold berättar i CVV-Horisont nr 1968 att han och hans mannar avverkat sträckan ett hundratal gånger enbart med fpl 35, som varit inne vid Viksäng för modifiering. Chefen Sigurd Boberg, en man som gått den långa vägen, var en av de drivande krafterna.

Kontrollflygare

I begynnelsen kontrollflögs som regel det översedda flygplan som skulle levereras, av förare från det förband som skulle hämta flygplanet eller också lånades förare från F 1. Efterhand som översynerna blev flera behövde CVV egna kontrollflygare. En egen kontrollflygningsgrupp inrättades därför. Som mest hade vi tre kontrollflygare i gång samtidigt. Tage Berggren har tidigare i VLT skrivit om den legendariske kontrollflygaren Gösta Hedén.

Montering av Sk 16

För att fylla ut en svacka i beläggningen fick CV 1951 montera ett större antal Sk 16 (Harvard), som kom i lådor på järnväg till Västerås. En del lådor blev sedan virke till sommarstugor.

Översynsintervaller

För all flygande materiel fanns fastställda gångtider efter vilka materielen togs in för översyn och ev reparation. Som regel var apparater och instrument bundna till flygplanet. Ett i övrigt färdigöversett flygplan kunde med detta förfarande inte levereras om någon enstaka apparat inte var färdig (översedd) i tid för leverans.

Utbytesenheter

Även om det kostade pengar att skaffa ett antal extraapparater i "reserv" att stoppa in då så behövdes, visade det sig ur såväl ekonomisk som tillgänglighetssynpunkt vara fördelaktigt. Apparaterna levde därefter ett eget liv.

J 33 Venom (1953)

Flygvapnet behövde ett nytt och snabbare nattjaktflygplan och köpte 60 st J 33 Venom från De Havilland i England. Flygplanet var ett jetdrivet flygplan med två mans besättning där förare och navigatör satt side by side. Det levererades i två utföranden på kabinöverbyggnaden. Eftersom det var praktiskt taget omöjligt för besättningen att i en nödsituation ta sig ut genom den lilla takluckan som fanns på de 30 första flygplanen byggdes huvarna om på dessa.

Arbetet utfördes av engelsmän på Hässlö. Vidare byggdes stjärtbommarna om för att flygplanet skulle kunna uppfylla de uppställda fartkraven. De 30 sista flygplanen hade nya huvar då de levererades.

Flygplanen levererades i snabbare takt till Sverige än till England, så engelsmännen kunde tillgodogöra sig de erfarenheter som framkom i Sverige. Flygplanet fanns på F 1. Det fanns därför större möjligheter att förse flygplanet med den utrustning som F 1 ville ha, än om flygplanet funnits på flera förband.

Planet kom att få stor betydelse för beläggningen vid CVV filial eftersom omfattande modifieringar och kompletteringar utfördes där innan flygplanet levererades till F 1. Bl a infördes nya låsningsfria bromsar (Mini-Stop från Messier i Frankrike), höjd och navigeringsradar, helt ny instrumentpanel, vindrutetorkare m m. Tekniskt underlag för införandet togs fram på ritkontoret vid CVV.

Helikopterunderhåll

HKP 2 (Agusta Bell 1962) och HKP 4 (Boeing Vertol 1963) fick CVV som huvudverkstad.

Skidor till HKP 4

Flygvapnet var i behov av skidor till HKP 4 vid fjällräddning i djup snö och vid räddningsuppdrag i oländig terräng, där man normalt inte kunde landa med hjulställen. Man hade försökt att köpa skidor i USA och i Kanada, men misslyckats. CVV konstruktionskontor åtog sig att försöka lösa problemet. 1967 hade vi skidor framme. Dom provades såväl vintertid i fjällen som på ojämn mark. Proven utföll till belåtenhet och CVV tillverkade 4 par.

Längre gångtider. Minskat underhåll

Övergången från propellerplan till jetplan medförde längre gångtider mellan översynerna beroende dels på att de nya jetmotorerna var nästan vibrationsfria medan de gamla planen som drevs av kolvmotorer och propellar fick mera plåtskador på grund av vibrationer dels också på att de nya planen var mera tåligt byggda. Dessutom hade man kalkylerat med längre gångtider redan vid konstruktionen av flygplanen, motorer, apparater och instrument.

Efterhand började också tekniska sidans personal att arbeta med driftanalys (felanalys) på apparater i syfte att rätta till felaktigheter och på detta sätt förlänga tiden mellan översynerna.

Jetplanens motorer kom att överses vid CVM, Malmslätt, vilket kom att medföra minskad beläggning på motorverkstaden.

Allt detta gjorde att CVV i början av 50-talet fick problem med sysselsättningen.

Försvarets Materielverk började därför tillsammans med CVV att leta efter nya verksamheter. Detta resulterade i att man startade en gummi- och plastverkstad.

Gummi och plast

På grund av tyngre flygplan, högre landningshastigheter och ibland hårda inbromsningar blev flygplandäck en dyrbar förbrukningsvara för Flygvapnet. Man hade ju redan börjat regummera bildäck, så varför inte också försöka med flygplandäck.

Utrustning skaffades och efter omfattande provning under ledning av Sven-Arne Rydell, verkstadstekniska kontoret, blev det klarsignal för regummering.

Under förutsättning att däckstommen är intakt visade det sig att man som regel kan regummera däck två gånger. En avsevärd besparing för Flygvapnet. Gummiverkstaden utförde även en del tillverkning av formgummidetaljer.

Glasfiberarmerad plast (en s k komposit) var ett nytt material som hade vissa fördelar framför plåt. Det var ett stötdämpande (arbetsupptagande) material som lämpade sig bra för vissa objekt.

Vid CVV använde vi detta vid utveckling av Flygvapnets första flyghjälm och till robotemballage.

CVV byggde också nosradomer i glasfiberarmerad plast.

Ett annat grannlaga jobb var att blåsa flygplanhuvar i plexiglas, eftersom dom skulle vara optiskt "rena", så att inga synvillor uppstod i någon riktning.

Fordonsverkstad

1954 tillkom fordonsverkstaden, som hade till uppgift att underhålla Flygvapnets specialfordon.

Objekten var snöröjningsutrustning av olika slag. Bärgningsutrustning, brandbilar, tankbilar och tankningsaggregat m m.

Organisation

För att leda hela denna verksamhet behövdes givetvis en väl fungerande organisation.

Från att från början ha varit relativt enkel, med en styresman som högsta chef, och en överingenjör med ansvar för hela produktionsdelen, övergick man 1958 till en delad styrning av produktionen, där en chef svarade för hårdvaruarbetet och en annan för teknikfrågorna.

Produktionsavdelningen

Under chefen fanns stab, centralplanering och centralberedning. Dessutom fanns beredare och planerare vid varje produktionsenhet. Avdelningen hade även verktygsritkontor och arbetsstudiefolk.

Tekniska avdelningen

Där fanns också en mindre stab.

Konstruktionskontor som utförde reparations- och modifieringsunderlag för flygplan och apparater. Diverse nykonstruktioner i armerad plast, t ex flyghjälmarna och robotemballage samt utveckling av tankningsmateriel och verkstadsutrustningar.

Normaliekontoret

Svarade för arkiv. Tog fram kataloger och redigerade beskrivningar som utarbetades på andra tekniska kontor.

Flygplantekniska kontoret hade experter på flygplan och apparater och höll i kontrollen på flygplanarbeten.

Motortekniska och Eltekniska kontoren hade i princip samma arbetsuppgifter inom sina specialområden. Motortekniska jobbade dessutom med tankningsutrustningar.

Verkstadstekniska kontoret

Verksamhetsområdet omfattade materialprovning såväl mekanisk som laboratoriemässig. Kvalitetsfrågor och mätteknik.

Kontroll av detaljer tillverkade inom mekaniska- respektive plast- och gummi- verkstaden.

Upprättande av specifikationer för bl a flygplandäck och vissa armerade plastprodukter. Beskrivningar och underhållsföreskrifter för personlig säkerhetsutrustning för flygande personal (hjälm, flytvästar, g-dräkter och livbåtar).

Motsvarande handlingar för tryckkärl, brandsläckare, flytskyutrustningar m m.

På senare år kom tekniska sidans personal att på beställningar från Försvarets Materielverk arbeta mycket med beskrivningar och föreskrifter för materiel som CW var huvudverkstad för, eftersom både materielen och experterna fanns vid CW.

Chef blev verkstadsöveringenjör Elmer Axelson, som i slutet av 70-talet blev chef för FFV Underhåll med verkstäder i Linköping, Arboga och Östersund.

Ekonomiavdelningen

Omfattade personalavdelning, redovisning, utbildning, inköp, vaktjänst, driftavdelning (fastigheter) och materialavdelning (förfåd).

Chef var Knut Keijser, som bl a var redaktör för CVV-Horisont.

En tidigare chef var kamrern och fackföreningsmannen Åke Thorsén, som sedan blev chef för Försvarets Materielverks huvudförråd i Arboga.

Fackliga organisationer

De högre cheferna var som regel civilingenjörer och organiserade i SACO, om dom över huvud taget var organiserade.

Tjänstemännen var organiserade i TCO eller Arbetsledareförbundet och arbetarna i SF, Statsanställdas förbund.

Atmosfären inom företaget var ganska "familjär". Om den nu kom från Stockholm eller Galärvarvet eller från att man jobbade med lite annorlunda prylar än folk i allmänhet vet jag inte. Alla kände ansvar för ett gott jobb.

Klart är emellertid att SF och deras folk, Jojje Karlsson och Edon Stube (Småland) m fl vid CVV var mycket långt framme då det gällde medbestämmandefrågor. Redan 1943 skrev Edon Stube den kongressmotion som resulterade i "Överenskommelse om produktionsnämnder" (CVV-Horisont nr 1/68).

Dessa var föregångare till vad som kom att kallas företagsnämnder på den civila marknaden.

Ett annat förhandlingsresultat var att verkstaden tilldelades vad man kallade "trivselmedel", som skulle användas för trivselbefrämjande åtgärder inom företaget.

CVV-aftnar

Dåvarande styresmannen, Nils Söderberg, som annars kunde vara rätt krävande, men ändå månade om sin personal var positivt inställd till att arrangera någon sorts personalträff under gemytliga former. Det första trevande försöket ägde rum på Stadshotellet 1950 där egna förmågor medverkade.

Söderberg utsåg sedan personalchefen Gösta Larsson (far till fotografen Åke Larsson, VLT) att i fortsättningen arrangera tillställningarna.

Det kom under årens lopp att bli elva sådana. Alla i Folkets Parks rotunda. Larsson, som var Stockholmsgrabb från Flottan gjorde ett fantastiskt jobb. Bl a lyckades han att från början få till stånd bandinspelningar, vilket inte var så vanligt på den tiden. Gunnar Ekman (Selecta), före detta CVV-are spelade in en del. I regel höll styresmannen ett kort anförande och delade ut medaljer och förtjänsttecken till anställda, varefter följde mannekänguppvisning, kaffe, underhållning och dans.

Åren 1953 och 1954 engagerades Hilding Pettersson, Radiotjänst, som lekledare och håll igångare.

Därefter övertogs underhållningen mer och mer av egna förmågor.

Föregångsmän var Verle Olsson och Lasse Ramberg (still going strong).

Asta Holm var med redan 1954 och kom under alla år att vara vår primadonna, hjälpreda och stöttepelare. Andra inlånade var Martin Lennartsson, Ingrid Genneby, Yngve Pettersson, Mona Grain m fl.

Vi hade börjat att skriva egna texter. Förutom Gösta Larsson, som bidrog med en del idéer märktes konstellationen Ra-Sun-Fo, som stod för Lasse Ramberg, Gösta Sundmark och Gösta Forenius, alla anställda på ritkontoret. Även en del andra, bl a Rune Carlström, skrev. Senare kom redaktören KÅWE (K G Wahlstedt) in som revyskrivare.

Bland CWV förmågorna fanns Allan Skoglund, Rune Carlström, Lennart Andersson, Lasse Wedlund, Lasse Lindqvist, Rune Ahlkvist, Dick Enebro, Lennart Fredriksson, Hjalte Bergqvist, Lasse Magnusson, Gottmar Trogen, Gunilla Beijmar och Gunilla Klinga.

Byggnadsingenjören och konstnären Erik Strömberg gjorde mycket avancerade dekorer.

Ackompanjatörer var till en början CWV-orkestern och därefter Per-Arne Holms och Rune Schilströms orkestrar.

Röda Torget

För största delen av dem som färdades till och från CVV var bommarna vid Pilgatan ett ständigt problem, som vållade långa köer. Vi såg därför fram emot det nya arrangemanget med underfart under järnvägen med glad förväntan. Men när ändringen väl var genomförd blev det inte riktigt vad vi tänkt oss. I stället för bommar fick vi oftast rött ljus. Detta kommenterades i 1961 års CWV-revy. Jag hade där skrivit en text som handlade om brustna förväntningar.

Andra versen lyder så här: "Nu är bommarna väck ner vid Pilgatans kryss
men nu har vi ett helt annat krus.

Där stoppas man jämt - vi har fått liksom ryss
Röda Torget med tusende lux.

Det är klart att med en publik på 800 personer så var Röda Torget snart på allas läppar.

Den som sjöng låten var en ung tjej som just skulle ta studenten till våren. Hon hette Eva Eriksson, numera Eva Bysing.

Avveckling 1969-1975

Genom riksdagsbeslut våren 1968 beslutades att de två flygverkstäderna CWV (Västerås) och CVM (Malmslätt) skulle överföras från Försvarets Materielverk till Försvarets Fabriksverk den 1 juli 1968 och att CWV skulle avvecklas 1 juli 1969.

Inför valet 1968 hade regeringen lovat att starta en statlig verksamhet för 125 personer i Östersund och att stödja det nystartade TELUB i Växjö. Det var ju dåligt med röstunderlaget på båda ställen så det blev som det blev. CVV hade då 800 anställda, varav ca 200 flyttade till Arboga, ca 50 till Linköping och 5-6 till Östersund.

Sista flytten från huvudverkstaden skedde 1 oktober 1969. Filialen vid Hässlö kom att leva kvar som underavdelning till CVM fram till december 1975.

Som chef under de sista åren på Hässlö tjänstgjorde den alltid lika värderade ingenjören Bertil Gréen.

Avskedssupé

Den 19 december anordnades en avskedssupé i Stora Hotellens festvåning för den avgående personalen vid CVM:s filial på Hässlö.

Närvarande var Generaldirektör Erik Malmberg, FFV, styresmannen Sven-Åke Lilja, verkstadsdirektör Elmer Axelson, verkstadsingenjör Bertil Gréen m fl.

Jag hade av dåvarande personalchefen vid FFV Underhåll Harry Rosevall fått i uppdrag att skriva en tillbakablick över CW:s tillvaro.

Slutraderna lyder som följer:

"Nu verkställs riksdagens beslut
vår verksamhet har nått sitt slut
man kan blott konstatera de
- snart finns ej längre CW -
vad vi betytt för vårt försvar
såväl i kriget som i fredens da'r
får andra kommentera
man kan blott konstatera
att vi fungerat ganska väl
å därför kan vi - med gott skäl
och stolthet hävda de
att de va bra - vårt CW.

CW-andan

Det är lätt att bli nostalgisk när man ser tillbaka på CW-tiden.

Naturligtvis var det inte solsken varje dag, tvärtom kunde det vara ganska jobbigt ibland, men avståndet mellan människorna var inte så stort och blev allt mindre med åren.

Ett bevis på den sammanhållning som rådde fick vi, Elmer Axelson, Harry Rosevall, Erik Bengtsson, May-Britt Johansson och Gösta Sundmark när vi den 8 november 1985 ordnade en träff för före detta anställda vid CW. Av de 800 som var anställda 1969 kom 235 personer. Då hade 16 år gått, många hade blivit gamla och en del försvunnit för gott. Vi har sedan dess haft elva träffar med gott deltagande.

Slutligen kan nämnas att i Västerås Stadsarkiv finns flera hyllmeter fakta om CVV med bl a 2000-3000 fotografier från 1927 till 1975 samlade av framtidne verkmästaren David Uppling. Samlingen ligger under CW arbetsledareklubb.

/Sun

Det är folket på marken som håller flygplanen i luften.

8/9 1997

Gösta Sundmark