

BERGTRÖLLET

Nr 2 • 1956 • Årgång 7 • Pris 75 öre

BERGTROLLET

Personaltidning för Centrala Flygverkstaden och
Centrala Flygmaterieförrådet, Arboga

Redaktör

John Eklöf, avd. 270 P, tel. 190

Redaktionskommitté:

Inger Nordlund, Hugo Dahlström,
John Steen, Karl-Axel Jansson, K. O. Sund-
vall och Gunnar Fried



Förrådsarbetare

TEODOR SEVERIN LEONARD HOLM

* 5/8 1894 † 30/4 1956

Anställd såsom förrådsarbetare 13/4 1948

ANDERS GUNNAR VIELL

* 23/2 1918 † 24/5 1956

Anställd såsom avsynare 2/6 1947

KARL OLOF OLINDER

* 25/5 1899 † 6/6 1956

Anställd såsom elmontör 28/5 1951



BERGTROLLET gratulerar

CVA

50 år

Nils Johansson	27/ 8
Olov Hemryd	4/11
Melker Anerby	14/11

CFA

50 år

Leif Jonsson	31/10
Bror Möller	5/11

Tore Ekman har slutat sin anställning vid CVA
och därmed lämnat Bergtrollets redaktion.

Vi tackar för god medverkan!

Red.

—//—

REPORTAGEFOTO

i detta nummer har utförts av Erik Persson.

—//—

OMSLAGSBILDEN:

Vem är vackrast – vi eller liljekonvaljerna? frågar
gäckande de två CVA-flickorna Gittan Eriksson o.
Kerstin Pettersson.

—//—

En del exemplar av Bergtrollets tidigare nummer
finns att köpa genom red. Än så länge utan prisför-
höjning!

*

Bidrag till Bergtrollets nästa nummer, julnumret,
måste vara red. tillhanda senast den 5 november.

—//—

ÖVERSTAENDE TEXT.

Av olika orsaker har en del text måst stå över till
nästa nummer. Bl. a. en intressant reseskildring, för-
fattad av dr Bergqvist.

TACK!

Mitt hjärtligaste och varmaste tack till alla för
visad vänlighet och all uppvaktning på min 50-års-
dag.

John Gustafsson.

CVA känning

Styresman Otto Dahlin fortsätter här nedan sin artikelserie

16. Levnadsomkostnader, löner m. m. under CVA uppsättningsperiod

Forts. från föreg. nr.

LÖNER.

Vad som skrivits om dyrort, skatter och bostäder i detta kapitel har varit genomsyrat av att "Arboga var dyrt". Huruvida var då lönerna kontra levnadsomkostnaderna under uppsättningsåren? En fullständig redogörelse härför skulle resultera i en diger volym, som säkert ingen skulle ha tillräckligt tålamod att läsa. Den skulle, för att vara uttömmande, behöva sammanlänkas med utredningar om utvecklingen av priser på förnödenheter, hyror m. m. Jag vill i stället endast i korthet nämna några exempel på löner samt berätta om några speciella förhållanden, sammanhängande med ändringar i avtal och reglementen.

Kollektivavtalsanställda.

I specialavtalet mellan Kungl. Flygförvaltningen och Försvarsverkens Civila Personals Förbund (FCPF) för

år 1944—1945 var CVA med som arbetsplats, men först vid avtalsförhandlingarna våren 1945 var CVA på allvar med i spelet. Försvarets Avtalsnämnd med professor Ragnar Woxén som ordförande ledde detta år för första gången förhandlingarna. Representanter för Flygförvaltningen var flygdirektör O. Thunell och amanuens Svensson och för FCPF dess ordförande B. Helldén och förbundssekreterare A. Backström.

År efter år resulterade avtalsförhandlingarna i ändringar, tillägg, omarbetningar m. m. av avtalet. Som ovan nämnts är det icke möjligt att inom ramen av denna artikel ge en uttömmande berättelse härom utan endast några exempel på väsentliga ändringar.

Tidlön. Exempel på löneläget under uppsättningsåren framgår av tabellerna 1 och 2, som även visar löneläget för närmast motsvarande grupper för avtalsperioden 1956—1957. Som synes är det avsevärda lönehöjningar som skett.

Tabell 1.

Yrkesarbetare utan ackord, 27 år, 10 år i yrket.

Avtalsperiod	Lönegrupp	Tidlön (öre per timme) i dyrortsgrupp			
		D Arboga	E Arboga	F Linköping Västerås	I Stockholm
1944—1945	Ala	148	154	160	179
1945—1946	"			160	179
1946—1947	"			176	197
				3 Arboga Linköping Västerås	5 Stockholm
1947—1949	"			242	263
1956—1957	Aa			355	385

Tabell 2.

Hjälpmontör utan ackord, 25 år.

Avtalsperiod	Lönegrupp	Tidlön (öre per timme) i dyrortsgrupp			
		D Arboga	E Arboga	F Linköping Västerås	I Stockholm
1944—1945	A3a	124	129	134	149
1945—1946	"			134	149
1946—1947	"			149	167
				3 Arboga Linköping Västerås	5 Stockholm
1947—1949	"			212	230
1956—1957	Cb			320	347

Anm. Fr. o. m. avtalsperioden 1947—1949 och t. o. m. avtalsperioden 1954—1955 utgöres grupp A3 i tabell 2 av "övrige arbetare utan ackord".

För avtalsperioden 1956—1957 har tidlönen angivits för gruppen Cb (arbetare som uppnått 23 års ålder).

3. NÄR JAG BÖRJADE MED "FLYG"

Curt Gösta Holmberg berättar

Som liten grabb stod jag ofta och stirrade upp mot himlen där en ovanlig fågel befann sig. Av min fader fick jag veta, att det var en av svenska flygets pionjärer som provade på att flyga. Detta var ett av åren, då första världskriget rasade i Europa, och ing. Enoch Thulin hade sin flygmotorverkstad i Landskrona. Det är möjligt, att mitt intresse för flyget vaknade till liv dessa år.

Den verkliga kontakten med flyget och dess svårigheter fick jag 1927, då jag var och praktiserade vid ABA i Malmö. Jag arbetade under dåvarande mekaniker Malm. Vi höll på med översynsarbeten på ABA:s stolthet, det tremotoriga junkerflygplanet Ju-52 Uppland. Arbetet bestod mest i att hålla en järnklump mot nitar. Fick man ett mera självständigt arbete att utföra, var man inte så litet stolt. En dag fick jag en plåt som skulle glödgas. Malm undrade om jag kunde



göra det. Jag trodde, att det var en blank stålplåt och kilade ut i smedjan med plåten och lade den på fyren. Efter en stund skulle jag taga plåten från fyren, men ve och fasa, den hade försvunnit! Slokörad gick jag in till Malm och talade om att det fanns ingen plåt mer. Det blev allmänt jubel bland de närvarande. Malm skaffade en ny plåt och visade mig hur jag medelst en blåslampa och trästicka skulle glödga en duralplåt. Detta var en nyttig lärdom

S. k. Sätenästillsätt. Som jag tidigare berättat i detta kapitel var Arbogas dyrortsgruppering verklighetsfrämmande under de första åren. Detta resulterade i att vid 1945 års avtalsförhandlingar överenskommelse träffades att, i likhet med vad som skett för F 7-personalen i Sätenäs, ett extra lönetillägg skulle utgå till arbetare fyllda 18 år så länge dyrortsgraderingen E ägde bestånd. Storleken av lönetillägget var 15 kronor per månad under avtalsperioden 1945—1946 och 35 kronor per månad under 1946—1947. År 1947 ändrades Arbogas dyrortsplacering från E till 3, vilket innebar att det extra lönetillägget upphörde.

Ackord. Under CVA första startperiod var arbetena av sådan art, att möjlighet till ackordsättning ej förelåg. Givetvis önskade såväl de kollektivavtalsanställda som arbetsledningen, att så snart så var möjligt börja med ackord. Frågan diskuterades vid lokala förhandlingar och vid en dylik den 29 oktober 1945 meddelade verkstadsledningen, att ackord skulle tillämpas fr. o. m. den 5 november 1945 med början på maskin-, filare- och plåtverkstäderna. Även färdigställandet av de 18 från FFVS övertagna fpl J 22 utfördes på ackord.

Den första förhandlingen beträffande ackordens vinstmöjligheter hölls den 4 maj 1946. Medelvinstprocenten utgjorde då 70,6 %.

Den 3 februari 1947 infördes bonusackord på översyn av fpl J 22 och den 22 april samma år bonusackord på motoröversyner.

Kompetenstillägg infördes vid avtalsförhandlingarna 1946. Dyligt kunde tilldelas sådana yrkesarbetare i

högsta lönegruppen som ägde särskilt hög kompetens.

Ackordskompensation infördes avtalsperioden 1951—1952 och i avtalet 1955—1956 ändrades bestämmelserna för kompetenstillägg så, att högre ackordskompensation kunde utgå till arbetare som visat särskild duglighet och kunighet i arbetet. Denna ändring innebär, att högre lön än den i lönetabellen angivna vid tidlönsarbete ej blev enbart förbehållen yrkesarbetare.

Löneplansanställda.

Den 1 juli 1945 utgick lön till den civila löneplansanställda personalen vid CVA enligt det då gällande militära icke-ordinarie-reglementet med löneplanerna MEo och MEx. I juni 1945 tillsatte regeringen en kommitté, benämnd 1945 års lönekommitté, som fick i uppdrag att verkställa en revision av avlöningsbestämmelser för den civila och militära statsförvaltningen. Resultatet av kommitténs arbete blev statens allmänna avlöningsreglemente (SAAR), som trädde i kraft den 1 juli 1947. Efter en tjänsteförtekningsrevision fick SAAR sin nuvarande utformning den 30 juni 1948.

Tabell 3 är en jämförelse mellan månadslönerna den 1 juli 1945 och de i dag gällande för närmast motsvarande tjänster. Samtliga löner enligt lägsta löneklassen inom respektive lönegrad.

Som framgår av tabellen utgår lönerna år 1956 med helt andra belopp än under uppsättningsåren. Ändringen avspeglar på samma sätt som i tabellerna 1 och 2 dels penningvärdeförsämringen och dels standardförbättringar under tiden 1945—1956.

Tabell 3.

Löner enl. Kungl. Maj:ts avlöningsreglemente för icke ordinarie personal. Löneplan MEo; inkl. 31 % rörligt tillägg och efter pensionsavdrag			Löner enl. Statens allmänna avlöningsreglemente av den 30.6.1948 och Kungl. Maj:ts kungörelse den 13.4.1956		
Ortsgrupp E 1 juli 1945			Ortsgrupp 3 1 juli 1956		
Tjänstebenenämning	Lönegrad	Månads-lön	Tjänstebenenämning	Lönegrad	Månads-lön
Skrivbiträde	MEo 2	235: 45	Biträdespersonal i regl	Cf 4	542: —
Kontorsbiträde	MEo 4	268: 55	befordringsgång	Ce 8	668: —
Kanslibiträde	MEo 7	317: 10	Kanslibiträde	Ce 11	762: —
Arbetsförman 1:a klass	MEo 12	399: 20	Verkstadsförman	Ce 17	940: —
Mästare	MEo 14	438: 10	Verkmästare	Ce 19	1.023: —
Kontorsskrivare 1:a klass ..	MEo 15	459: 95	Kontorsskrivare	Ce 19	1.023: —
Ritare 1:a klass	MEo 15	459: 95	Bitr ingenjör	Ce 19	1.023: —
Verkmästare	MEo 16	485: 45	Verkmästare	Ce 21	1.135: —
Konstruktör 3:e klass	MEo 18	547: 50	Ingenjör	Ce 23	1.272: —
Konstruktör 2:a klass	MEo 21	663: 30	Driftingenjör	Ce 25	1.424: —
Konstruktör 1:a klass	MEo 24	788: 45	Driftingenjör	Ce 27	1.594: —

Forts. i nästa nr.

att i framtiden vara försiktig då det gällde flygmateri-
al.

Efter några år med studier och praktik på bilverk-
städer om somrarna kom jag åter till flyget. Detta
var ett annat slag av flyg, konsten att flyga utan
motor, det nu populära segelflyget. På hösten 1929
började jag hos ing. W. Pelzner, som höll på att lära
unga svenskar den i Tyskland så populära sporten att
segelflyga.

Den tidens motorlösa flygplan som fanns i Sverige
skiljer sig rätt så mycket från dem vi är vana att se.
Jag skall försöka beskriva, hur det var konstruerat.
Det hade två vingpar bestående av balkar av 20×40
mm furu, distanser av 10×40 mm furu. Diagonalerna
bestod av pianotråd, spryglarna var gjorda av tunna
ribbor som var lagda över den främre balken och un-
der den bakre. Som fram- och bakkant användes 0,8
mm pianotråd, över detta var ett tyg spänt som "in-
pregnerades" med stärkelse. Spännvidden var c:a 8 m
och vingdjupet över hela vingen c:a 1,5 m. Dessa vin-
gar var fastsatta på en ställning av ribbor. För att
hålla roderorganen på plats gingo tre ribbor bakåt.
Roderna kunde inte manövreras, utan styrningen av
flygplanet skedde genom att man med kroppen änd-
rade tyngdpunkten, förde man benen framåt gick pla-
net nedåt. Fördelen med plan av denna enkla typ var
att det gick lätt att reparera vilket hörde till det dag-
liga rutinarbetet. Var det någon som klarade sig utan
haveri, var han dagens hjälte.

Flyget under denna tid levde sitt liv med små till-
gångar och var på många sätt motarbetat av myndig-
heterna. För segelflygets betydelse hade inte de sven-
ska myndigheterna fått upp ögonen. Det blev först
sedan flygvapnet började intressera sig för detsamma.

På vintern var det förutom mig två till vid namn
Andrén och Waller, som arbetade hos Pelzner. Det
skulle denna vinter byggas mera högvärdiga flygplan,
så att utbildningen till kommande sommar kunde be-
drivas rationellare. Som förebild hade Pelzner det tyska
glidflygplanet av typ Zögling med ett glidtal av c:a
1:10. Som verkstad hade vi vinden i gården där vi
bodde, det fanns ingen eldstad eller något elektriskt
lyse, varför arbetet endast kunde pågå under den ljusa
tiden på dygnet. På kvällarna satt vi och förfärdigade
sådana detaljer som inte tog så stort utrymme, dessa
arbeten utfördes vid fotogenlampans sken. Trots alla
svårigheter stod när våren kom ett flygplan färdigt.

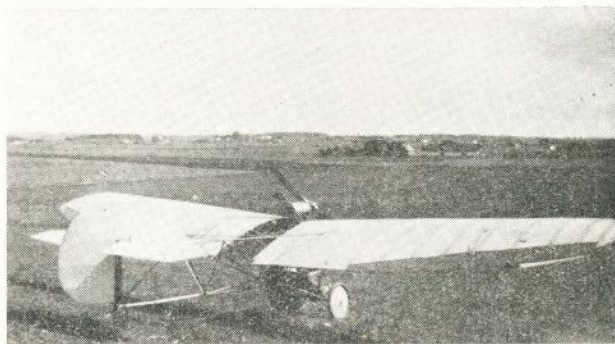
På våren 1930 hade Pelzner fått reda på att det
skulle bli en flygutställning i Stockholm påföljande
år. Pelzner undersökte om det skulle gå att få ställa
ut ett segelflygplan och fick från arrangörerna ett
jakande svar. Han beslöt att visa myndigheterna, att
det byggdes verkliga segelflygplan i Sverige. Sagt och
gjort, förberedelser gjordes för byggande av ett hög-
värdigt segelflygplan. Som förebild stod de dåvarande
tyska planen, som fullständigt beskrivits i den tyska
tidskriften "Flug Sport". Segelflygplanets data skulle
bli med ett glidtal 1:20 varvid spännvidden blev hela
22 meter. Hela året arbetades det febrilt med att bygga.
Det skulle vara en särdeles fin puts på allt som till-
verkades, då halva planet skulle vara oklätt så att det
syntes, hur man byggde såväl vingar som andra de-
taljer. För att bygga ett sådant plan åtgår ungefär
10.000 arbetstimmar. När det var omkring en månad
till vi skulle sända planet till Stockholm kom med-
delande från myndigheterna, att tyvärr hade platsen
som vi skulle få disponera blivit upptagen av annan.
Besvikelsen var stor och många mindre vackra ord
sades om dåvarande chefen för luftfartsstyrelsen. Jag
var uppe i Stockholm på utställningen, där jag kon-
staterade, att det hade kunnat ordnas plats med litet
god vilja. Detta bevisar att segelflyget och flyget för
övrigt hade stora svårigheter att övervinna, om det
skulle hävda sig och kunna deltaga i den utländska
konkurrensen.

Sommaren 1931 flögs det och byggdes det beroende
på väderleken. Då det blåste sydliga vindar flög vi ut
mot havet, då hanget (backen) låg nära havet hade vi
bara en smal strandremsa att landa på. Det var
inte något idealiskt landningsfält då det var översälat
med små kullar. Det blev för det mesta att landa ute
i vattnet. Hade man vattenskräck och sökte landa på

stranden hände det oftast att man med dunder och
brak körde nosen i en av de små kullarna. Var då
olyckan framme, blev det ingen flygning på c:a en
vecka. Under denna sommar byggde Pelzner bostads-
hus och verkstad som inreddes med elektriskt lyse. Nu
kunde det arbetas fortare, då allt sågande och borran-
de kunde göras med hjälp av den elektriska kraften.

Denna sommar hade det i tysthet skrivits svensk
historia inom flygets område. Första svenska rekor-
det på segelflygets område sattes av Karlskrona-
grabben Gösta Lindberg. Det löd på 10 min. flygning
över startpunkten, en god prestation då den utfördes
med ett plan av typ Zögling. Det ena rekordet efter
det andra slogs och då det började lida mot hösten
stod Waller som rekordinnehavare med en flygtid av
35 min. Det var uppåt riktigt och det rustades till fest
samtidigt med att en kull elever skulle resa hem efter
2 månader vid Pelzners segelflygskola. Dagen före fes-
ten skulle gå av stapeln flög Waller och hade lyckats
komma upp c:a 30 meter, då förlorade han farten och
planet gick i vingglidning rakt i marken. Waller tran-
sporterade vi upp och lade honom till sängs, resterna
av planet transporterades hem för eventuell repara-
tion. På kvällen kom Waller ner på ostadiga ben,
fick se planresterna och undrade "vem har slagit sönder
det fina planet". Vi undrade hur det skulle gå med
festen, någon frågade Waller om vi skulle inställa den,
men fick till svar: "jag är väl inte död heller". Dagen
efter gick festen av stapeln med Waller på sin van-
liga plats vid bordet. Det var uppåt värre och det
dracks friskt av det hembryggda vinet, som var till-
rett på svagdricka, jäst och socker. Vinets styrka kunde
ingen klaga på, så efter ett par dricksglas bar det
ut för att jaga vilda tjurar på pampas, det gick nämligen
ungdjur och betade på fältet utanför. Sommaren
gick fort och vi, Pelzner, Waller, Andrén och jag blev
ensamma. Denna vinter skulle det byggas ett motor-
flygplan. Det skulle bli ett biplan med en motorstyrka
på c:a 40 hkr. Kroppen skulle byggas av stålrör, vin-
gar och roder i trä. Jag fick nu mest sitta vid rit-
brädan och så småningom hade vi planet på papper.
Under tiden hade det arbetats på verkstaden med en
hel del förberedande arbeten. År 1932 gjorde jag rekry-
ter vid F 2. Tjänsten var efter 1 månads förberedande
övningar förlagd till Färösund på Gotland. Jag tjänstgjorde
som 2:dre mek. på en Hansa. Flygplanet skulle användas
att bogsära korven med, och förare var fanjunkare
Fogler och Littien. Min kamrat som var 1:ste mek. och jag
skiftade om att sitta och passa korven så det blev en
hel del tid i luften det året.

På hösten var jag åter tillbaka hos Pelzner, motor-
planet var då nästan färdigt. Där stannade jag sedan
till 1935 då Pelzner återvände till Tyskland.



Glidflygplan med glidvinkel 1:10, 10 hkr hjälpmotor. Planet byggdes 1931. Spännvidd 12 m. Ving och roder utförda i träkonstruktion, övrigt i stålrör. Motorcykelmotor ABC med motliggande cylindrar. Propellern, utförd i furu och mahogny, var nedväxlad med en cykelkedja. Hängande spak. Flyghastighet c:a 65 km., landningshastighet c:a 35 km. Holmberg berättar: — Jag flög ofta kär-
ran, som var mycket lättflygen. Man satt i en sadelgjord och det blåste friskt från "snurran", som hängde framför näsan och i farlig närhet av fötterna. Men roligt var det.



Öi:s hörna

Besök vid Rolls Royce

Som tidigare meddelats kommer vi inom en snar framtid att göra översyn på en ny motortyp. Denna motor tillverkas av Flygmotor i Trollhättan på licens från Rolls Royce i England. Motorns grundbenämning i Sverige är RM6.

Den utbyggnad och omändring av motorverkstaden, som pågår, göres uteslutande för att vi skall ha möjlighet att ta emot denna nya och mera utrymmeskrävande motor. För att studera Rolls Royce uppläggning av översyner och för att med Rolls Royce's experter diskutera vår planlösning har jag tillsammans med flygdir. Larsson gjort ett besök vid Rolls Royce. Jag vill här ge en liten resumé av vårt 14-dagarsbesök i Storbritannien.

Utresan företog vi med båt via Oslo till Newcastle. Från Oslo kastade vi loss lördagen den 16 juni kl. 16.00. Färden ut genom Oslofjorden var som väntat enastående vacker. Båtlivet var intensivt. Segelbåtarna svärmede runt vår "Breamar", så att vi stundtals trodde haveri var ofrånkomligt, men normännen är skickliga sjömän. Innan man steg upp på söndagsmorgonen kände man först efter litet försiktigt hur kraftiga båtens rörelser var. Vädet var utmärkt. Nordsjön låg så lugn, att någon sjösjukerisk inte fanns. Mot kvällen fick vi se en solnedgång, som vi sent glömmet. Från Newcastle for vi på måndagsmorgonen med tåg till Glasgow via Edingburgh.

Rolls Royce är en stor firma. Förutom bilarna är deras huvudsakliga tillverkning flygmotorer. Rolls Royce sysselsätter f. n. c:a 36.000 man i United Kingdom. Dessutom har de ett otal större och mindre underleverantörer. För att man skall finna alla de platser, där Rolls Royce har verkstäder, har de låtit trycka en särskild liten kartbok.

Första veckan ägnade vi åt besök på verkstäder i Glasgow-området. Verkstäderna ligger bl. a. i East Kilbride och Hillington. East Kilbride är en ganska underlig plats. För fyra år sedan fanns här mycket obetydlig bebyggelse men på order av regeringen har industri flyttats hit, däribland Rolls Royce, så att staden i dag har 16.000 invånare. Avsikten är att den skall byggas ut ytterligare. Hos Rolls Royce i East Kilbride tillverkas och provas nya motorer. Antalet provbockar är 8.

I Hillington har Rolls Royce två verkstäder, en för motorer och en för tillverkning och översyn av kompressor- och turbinblad, vanligen benämnd K-block. Här översågs c:a 30.000 blad i veckan.

På lördagarna är verkstäderna stängda i England. Lördagen den 23/6 (midsommardagen) bjöd Rolls Royce oss på en biltur i Skottland. Vi fick se flera av Skottlands vackra sjöar bl. a. Loch Lomond. Skottland är ett underbart vackert land med höga, kulliga berg och djupa dalar. Oftast är dock bergstopparna inhöljda i mo'n eller dis, men vi hade tur, strålände sol och klart väder råde.

Söndagen den 24/6 använde vi för att per järnväg resa till en liten stad i England, som heter Burnley, där vi skulle studera översyn och reparation av flammrör. Det sägs, att man skall akta sig för att bli sjuk i England en söndag, för då har alla "holiday", även läkarna. Mitt råd är, att man inte heller skall resa tåg en söndag, för då händer alltid mycket. Vår resa skulle ta c:a 7 tim., men av orsaker, som vi inte kunde få klart reda på, tog den 10 ½ tim. Att sitta på ett engelskt tåg en varm dag med en hungrig mage 10 ½ tim. är inget nöje.



Resrouten för Öi:s englandsbesök.

Burnley var en typisk engelsk industristad, smutsig och rökig. Jämfört med vår och Rolls Royce egna verkstäder gav verkstaden i Burnley ett smutsigt och tråkigt intryck.

De närmaste två dagarna, tisdag och onsdag, ägnade vi åt Rolls Royce huvudverkstad i Derby. Här tillverkas och överses alla typer av Rolls Royce flygmotorer. En översynsverkstad för RM6 var just iordningställd. Denna avdelning är av samma storleksordning, som vår verkstad blir, och är mycket lämplig för vårt folk att detaljstudera. Verkstaden var mycket prydlig och rationellt upplagd.

I anslutning till huvudverkstäderna ligger provbockarna. F. n. finnes nära 40 st. provbockar. Rolls Royce håller på med att bygga en provbock för körning av motorer under höjdförhållanden. Denna beräknas kosta c:a 4 miljoner pund (ung. 60 miljoner svenska kronor).

I Derby hann vi med ett kort besök vid Rolls Royce service-skola, en imponerande inrättning. Här får elever från nästan hela världen en 14 dagars grundkurs på aktuella motortyper. 75 elever gå samtidigt på skolan. Totalt gör detta 1.800 elever per år. Sedan skolan startade 1938 har 31.000 elever från 48 olika nationer passerat. På en kurs i augusti har ing. Arne Carlson och ing. Jersby varit elever.

Från Derby for vi till Birmingham, där vi besökte Lucas, tillverkaren av bränslesystemapparaterna. Det är mycket komplicerade anläggningar, som erfordras för provningen av RM6 bränslesystem. Vi måste bjuda till ordentligt för att klara av detta på ett tillfredsställande sätt.

Birmingham ligger endast c:a 3 mil från Stratford upon Avon, Shakespeares födelsestad, varför vi på torsdagskvällen gjorde ett besök i denna gamla fina stad. En stor teater har byggts under senare år till Shakespeares minne. Någon möjlighet till besök där fanns tyvärr inte. Alla biljetter t. o. m. september månad var beställda i förväg.

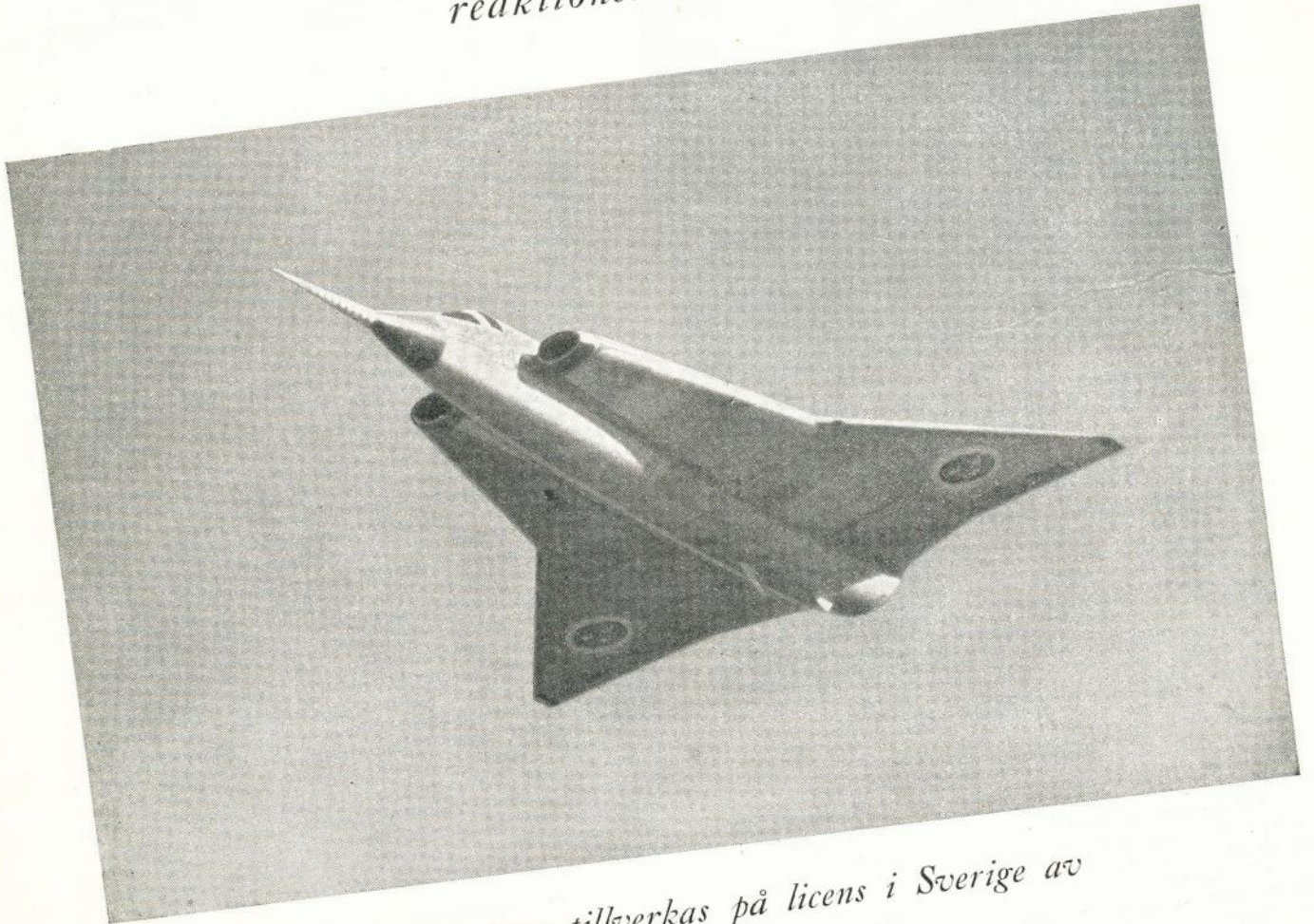
Fredagen den 29/6 var vår studieresa slut och endast hemresan återstod. Denna tog vi via London, dit vi anlände på fredagseftermiddagen. Ett teaterbesök på kvällen och en shoppingtur på lördagen var allt vi hann med, innan vi gick på båt-tåget till Tilbury från S:t Pancras station kl. 16.28. I Tilbury låg Svenska Lloyds Patricia och väntade på oss. Kl. 19.00 lossades förtöjningarna och så hade vi en 35-timmars fin sjöresa hem till Old Sweden framför oss.

Som tekniker kunde vi inte avstå från att begära få se Patricias maskinrum. Patricia har en 3-stegs ångturbin med en effekt av 8.000 hk och 120 r/m på propelleraxeln. Det är rejäla doningar i ett båtmaskineri. Ett av kugghjulen i växeln mellan turbin- och propelleraxeln vägde 68 ton! Kommandobryggan med dess tekniska utrustning fick vi också en demonstration av på söndagskvällen, innan vi kastade en sista

Forts. å sid 9.



J 35 DRAKEN
är utrustad med
ROLLS-ROYCE
AVON
reaktionsmotor



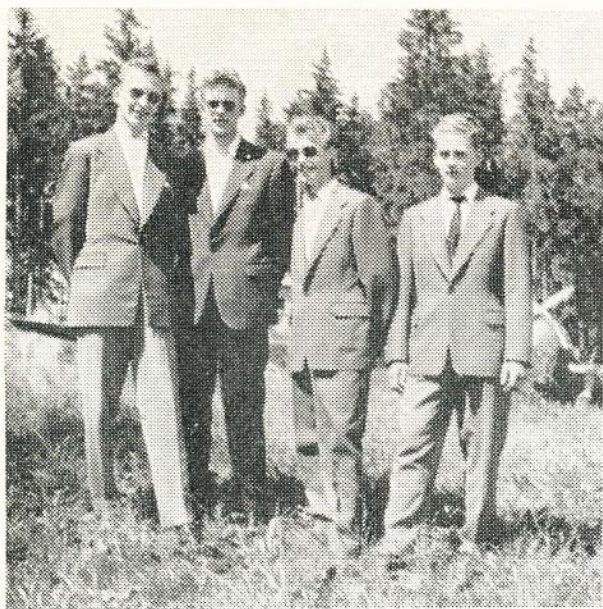
*Avon motorn tillverkas på licens i Sverige av
Svenska Flygmotor AB*

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND
Salén & Wicander AB, Stockholm 12 • Tel. 28 93 40

Vi presenterar:

En idéspruta

— Hallå Raattamaa, vad går du och funderar på?
— Jag går och lurar på om katten verkligen har sju liv.
— Nej, snacka allvar nu. Har du bekymmer, eller vad är det frågan om.
— Eftersom lilla gossen är så frågvis, så ska han få veta. Kom hit, får du se. Vi har två verktyg för det här jobbet. Genom en enkel förändring kan man göra ett verktyg, som ser ut så här och då blir jobbet en bra bit enklare.



CVA-lärlingarna Sune Gustavsson, Ossian Möller, Bengt Blick och Folke Lindbom.

FFV-ARSAVSLUTNING.

Den 2 juli 1956 hölls årsavslutning vid Flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås. Efter examensförhör i skolan på Johannesberg följde examensmiddag i Excelsiorsalen på Kopparbergsvägen. F 1:s musikkår svarade för musiken. Efter middagen delade verkstadsdirektör Stig Bjarnholt och rektor Ove Ahlgren ut betyg och premier. Bland de elever som avgingo med slutexamen voro följande CVA-are: Flygmontörer: Sune Gustavsson, Folke Lindbom, Ossian Möller. Instrumentmakare: Bengt Blick.

UTSVULTEN.

En gråsparv satt och mumsade på en hästlort. En annan gråsparv seglade ned bredvid och sade suckande:
— Du är lycklig, som har hittat en sån godbit.
— Ja, men jag har fått göra skäl för den ordentligt. Jag följde hästkraken en kilometer, innan det blev nåt.
— Det var väl ingenting, svarade den andra. Jag flög två mil bakom en Saab, men han bara lova och lova och ingenting blev det.

*

Överingenjör Högfeldt och ing. Kropp gick genom Hallen. De stannade och samtalande några ögonblick, varefter de skiljdes åt och gick var och en åt sitt håll.
En elektriker iakttog det som skedde och viskade till sin kompis:
— Titta, där går öi utan kropp!



Karl Raattamaa i grubblarposé framför sin fiäntur för slipning av utloppskon. Ett förslag som medfört stor tidsvinst och belönats av FF.

Idésprutan Karl Raattama är i verksamhet. Pennan far omkring på ett solkigt papper, den stannar till och kliar Raattama i hans tunna hår, den far vidare på papperet och så håller ritaren upp papperet och säger:
— Gosse, det här tål att fundera på!

Karl Raattama hör till dem, som titt och tätt omnämnes i företagsnämndens protokoll i samband med belöning för inlämnade förslag. Han är plåtslagare till yrket. Under de svåra åren på 30-talet ordnade hans hemstad Kiruna en skola i Dalarna, där han fick de grundläggande lärospånen. Han kom till Gävle, där han jobbade med plåtslageriarbeten i firma Gävle Rör. Vid CVA anställdes Raattamaa i mars 1950 och här har han fyllt sina 40 år.

— Man får inte vara konservativ och arbeta efter samma metod, när det finns möjligheter att arbeta på ett bättre sätt, säger Raattama.

Allt arbete, som han kommer i beröring med, vill han gärna ändra för att underlätta och hjälpverktygen ligger honom närmast om hjärtat. Raattama är nu förman på avd 273 och han framhåller, att när det gäller arbetsmetoder, så ligger det i sakens natur att allt skall förbättras och han anser att den grenen ligger utanför idéverksamheten.

— Jag tycker, att alla som har idéer, ska friskt hugga in på dem för att göra något av dem och lämna in förslag, ty förbättringar kommer ju så småningom oss alla till nytta, säger Raattama som avslutning på vår pratstund.

Raattamaa har musiken som sin stora hobby. Han är en av de två ledarna för ABF:s ungdomsmusikkår och när man ser den alltid glade Raattamaa, så får man den tanken, att ungdomens spelglädje smittat av sig.

Old Jim.

GENERALSTÄDNING

Härdare Karlsson hade ett ärende in till Ytbehandlingen. Där var det fullt uppror. Hela personalen var sysselsatt med städning och undanplockning. Jansson, basen för avdelningen, fick i snabb följd order av Öi att "det där får inte ligga framme, det där får inte ligga framme".

Härdare Karlsson såg villrådlig på oron och till sist gav han sin syn på saken.

— Nog hade vi generalbesök då och då på Gevärsfaktoriets, när jag var där, men inte tog dom nånting för oss, inte.



CVA

Nämndens första sammanträde för året ägde rum den 23 mars. Karl Mattsson valdes till vice ordförande för 1956.

Ordföranden meddelade, att de stående informationspunkterna om arbetsbeläggning, byggnader, maskiner och ekonomi kommer att utökas med en information om organisationsförändringar.

Till arbetande förmannen K. R. Raattamaa överlämnade därefter ordföranden de gratifikationer, som tillerkänts Raattamaa av flygförvaltningen (se nedan), och uttalade till denne sitt tack för de goda förslagen.

Överingenjören förklarade med anledning av en på föregående sammanträde väckt fråga om förlängning av traversbanan i tunnel V, att han ansåg det lämpligt, att frågan ställdes på framtiden, då större klarhet vunnits om berglokalernas disposition.

Efter diskussion om möjligheterna att tillhandahålla kaffe i verkstaden föreslog nämnden att en utredning skulle ske i samarbete med mässföreningen.

Kropp informerade om arbetsledareutbildningen. Ett 50-tal hade anmält sig till aspirantutbildningen. En teoretisk kurs skall beställas. För redan fungerande arbetsledare blir det en internatkurs 2 veckor i juni och 1 vecka i augusti.

Granskningsnämnden föreslog gratifikationer till plåtslagarna Emil Hallin och Helge Gustavsson och brandförman Harry Odenhult.

Arbetarnas företagsråd hade föreslagit, att propaganda skulle göras för CVA bibliotek, att företagsnämnden skulle göra en rundvandring i verkstaden minst två gånger om året och att anordning för motoruppvärmning av personalens bilar skulle övervägas. Beträffande biblioteket ansåg företagsledningen, att propaganda icke var så nödvändig. Personalen vet, att ett bibliotek finns och att intresserade kan få låna tillgängliga böcker. Efter diskussion om rundvandringarna enades man om att göra dem som hittills, d. v. s. bestämma dem från fall till fall för att se på något bestämt. Motoruppvärmning av bilar vore det svårt att ordna. Möjligen skulle det kunna övervägas beträffande invalider.

Information lämnades om arbetsbeläggningen, som överingenjören för de flesta avdelningar betecknade som god, och om en pågående utredning om kontrollorganisationen vid de tre centrala flygverkstäderna. Vidare informerades om byggnader, maskiner och en frekvensundersökning på kontorsidan. Den senare har till syfte att klarlägga arbetstidens fördelning på olika arbetsuppgifter och därigenom ge underlag till rationaliseringsåtgärder.

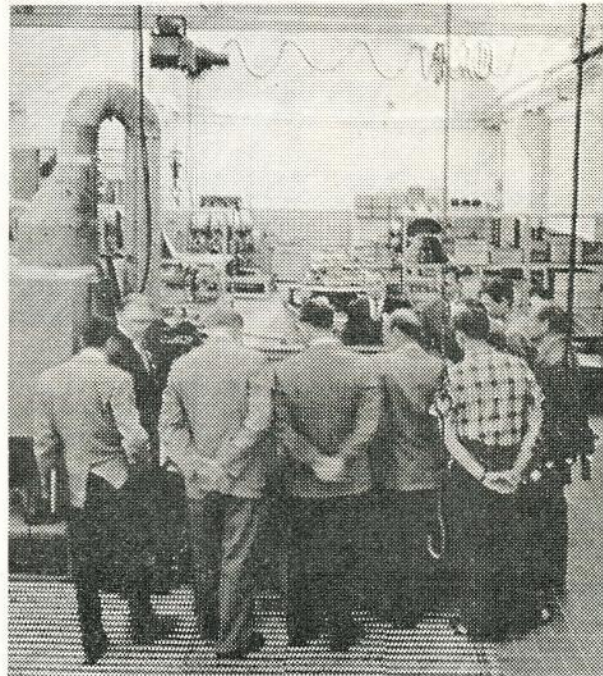
Då nämndens senaste sammanträde hölls så sent som den 5 juli, kan här endast lämnas en kortfattad redogörelse. Styresmannen överlämnade gratifikationer till plåtslagare Emil Hallin, plåtslagaren Helge Gustafsson och brandförmannen Harry Odenhult (se nedan) och uttalade till dem sin uppskattning för de värdefulla förslagen.

Inga nya frågor funnos upptagna på föredragnings-

Forts. fr. sid 6.

blick på ljusen från Jyllands nordspets och nöjda och belåtna gick till sängs för att på måndagsmorgonen purras kl. 6.00 för landstigning i Göteborg.

Vårt tekniska utbyte av resan har varit synnerligen givande och den "lay-out", som vi gjort av vår motorverkstad, fann Rolls Royces experternas fulla gillande, men det är en annan historia. Ah.



Företagsnämnden samlad på Motor.

listan utan sammanträdet dominerades av information. Sälunda lämnade styresmannen en ingående redogörelse för skogsdriften vid CVA, varvid han bl. a. framhöll önskvärdheten av att skapa intresse för fritidshuggning bland personalen. Vidare redogjordes för principerna för ansökan om uppskov med militära repetitionstjänstgöringar, arbetsförhållandena i härdrummet, vissa faser i CVA turbilstrafik och gjorda maskinanskaffningar. I sin redogörelse för verkstadens arbetsbeläggning konstaterade överingenjören, att denna för närvarande är fullt tillfredsställande. Sammanträdet avslutades med ett besök i motorverkstaden för information på platsen om denna ombyggnad.

Gratifikationer

Plåtslagare Emil Hallin för upptäckt av felaktig nit. Plåtslagare Helge Gustafsson för konstruktion av arbetsbord med spånfickor för snabbfräsmaskin.

Brandförman Harry Odenhult för modifiering av extra stötfångare på Msp husbrandbil.

Arbetande förmannen K. G. Raattamaa för konstruktion av roterande fixtur för slipning av utloppskon (RM2) före svetsning.

Arbetande förmannen K. G. Raattamaa för konstruktion av transportkärre för flamrör.

Erkännande

Arbetande förmannen K. R. Raattamaa för konstruktion av lyfthandtag för flamrör. Sekr.

Från läsekretsen

Det var bra, att vaktmännen kopplades in på fordonstrafiken vid arbetets slut. Nu flyter bilköen smidigt ut på 6:an.

Vi som sitter vid ratten vill dock göra ett påpekande angående vaktmännens teckengivning. Vi gillar, när vaktmannen följer trafiken med armrörelser och alltså ger fortlöpande tecken. Och så bör ju alla tillämpa samma system.

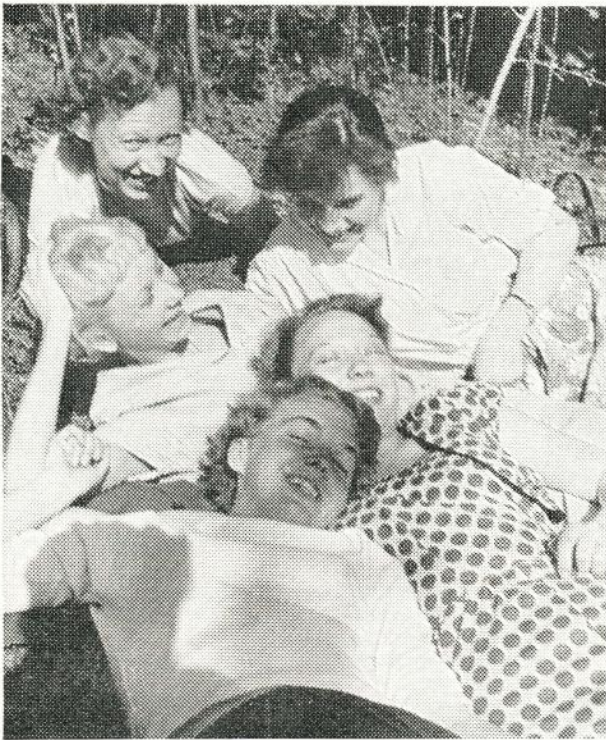
Det har resonerats en del om utflyttningen av P-platserna utanför CVA-området. Man har sagt att andra företag gör så. Det är riktigt, men det beror nog uteslutande på att man har byggt ut ända in på staketet och utrymme saknas alltså. Inom CVA-området finns enligt den oinvidges syn på saken gott om plats för parkering. Vad säger för övrigt säkerhetschefen om den uppmärksamhet, som de samlade bilarna måste väcka bland förbipasserande. En bland många.

Siesta

Vid lunchdags en dag i juni hände det sig, att solen sken innerligt varm från molnfri himmel. Då tog bergtrollsreportern bergtrolls fotografen i hampan och drog honom med ut i naturen. Vi vandrade upp mot administrationsbyggnaden och under tiden vi drev omkring gjorde vi en hel del upptäckter.

Vi kom under fund med att det var underbart vackert omkring oss. Löv- och barrskog till höger i backen, en äng med inbjudande gräsmatta till vänster och längst upp bergknallen, som lockade till promenad på svagt skönjbara stigar. En och annan soffa bjöd vandraren vila, om han eller hon inte föredrog en stubbe som rastplats.

Så märkte vi också, att vi inte var alldeles ensamma. Det fanns gott om människor runt omkring oss. Men bara en sorts människor. Flickor. Vackra flickor.



"Fem vackra flickor..." Nedifrån: Ingegerd Svensson, Karin Hahne, Siv Nyrén, Sonja Löwgren och Nelly Andersson.

Bergtrolls fotografen flög som en fågel med kameran i näbben (det kan man väl skriva lika gärna som "med kameran i högsta hugg") för att fånga skogsnyfverna. Men man måste flaxa försiktigt med vingarna, ty överallt vilade man — Siesta. Siesta — vilket härligt ord. Javisst, nu kom jag ihåg. En man träffade vi dock på. "Postmästarn" Andersson. Också han hade smittats av den siestamättade miljön. Och har man ingenting annat att sitta på, så duger postväskan bra.

Blommor såg vi också. Det finns inga fula blommor — alltså är alla blommor vackra. Men vi märkte, att det måste finnas en styrande och ställande hand i blomsterprakten. De planterade blommorna växte inte på måfå. Färgerna bildade en tavla med harmoni och skönhet. Vem var konstnären?

—//—

Jag träffade honom långt senare. Höstens nyckfulla väder tvingade oss att ta regnskydd tillsammans och då berättade Ejert, att en 5-årsplan låg som grund för



Gunvor Jonsson tar en middagslur och drömmar tydligen om något angenämt.

skapandet av ett lunch- och fritidsområde i omgivningarna kring administrationsbyggnaden.

— Ingenting är planerat i detalj, säger Ejert. Alla torra och sjuka träd plockas bort av fritidshuggare. Får vi tag på lite hygglig matjord, så fyller vi på där det behövs och så gäller det att hitta växter, som passar under träden. Om jag får råda, så blir det en stig upp till toppen, varifrån man har en strålande utsikt.

Ejert talar om, hur han placerade ut träbitar i olika färger för att se "hur det tog sig ut". Han plockade om bitarna, tills han var nöjd och sedan planterades blommor i färger, som motsvarade träbitarnas. Han tycker det är roligt med blommor och så har han skaffat sig en hel del vetande om dem.

— Jag har läst alla Hermodskurser i ämnet, utom "Bokföring för handelsträdgårdsmästare", tillägger Ejert skrattande.

— Men vi har ett litet handikap gentemot andra blomsterodlare. Den rikaste blomsterfloran — sommarblommorna — har vi inget intresse av, ty vi ska ha färgprakt, när personalen är här. Så fort den sista drivnan smält undan i våras, kom de första snödropparna och sedan dröjde det inte länge, förrän krokus och tulpaner började tävla med varann.

Vår Herre tyckte tydligen, att Ejert talade vackert om blommor, ty han drog bort det tunga molnet och lät solen skina på oss nästan lika innerligt varmt, som den gjorde vid lunchdags en dag i juni.

Wim.

HÖRT PÅ CIRKUS LIFVENDAHL.

Kväll. Platsen utanför grindarna, som någon gång väl kommer att bli iordningställd parkeringsplats, nu upplag för bilar och tegelstenar samt försedd med ett staket att binda hästar vid som utanför en gammal lanthandel. Ständigt språkande direktören trampar en blandning vatten och grus mitt i manegen. Alla vill sticka ut ur cirkusen men hindras av en ström bilar, rinnande från diverse mer eller mindre otillåtna parkeringsplatser innanför grindarna. Röst ur hopen:

— Direktören, direktören! Ta reda på alla dom där vilddästarna i stallet ditt å dressera dom också!

—//—

På förekommen anledning (regelbundet upprepade) frågas: Sker städning i administrationsbyggnaden enligt lönegradsprincip eller behovsdito?

Tjänstemän med privat dammtrasa.

Ordet är fritt

Hyde Park Corner heter ett ställe i London där vem som helst får ställa sej opp och tala till vem som vill höra på. Han får skälla på de styrande, på samhället, ja på allt som väcker hans missnöje. Han får fritt lägga fram sina synpunkter på samhällsfrågorna och på allt mellan himmel och jord. Huruvida han får svar på sina frågor, huruvida de styrande äro lyhörda för hans synpunkter och i vad mån Hyde Park Corner inverkar på de styrandes handlande känner jag inte till. Men det är nog ingen tillfällighet att Hyde Park Corner finns just i England, demokratins klassiska hemland. Den fyller säkert en uppgift djupare än den att vara gratispektakel för förstrött lyssnande åhörare. Hyde Park Corner är en symbol för det fria ordet och en uppmaning till medborgaren att stiga fram och säga sitt hjärtas mening utan guldväg.

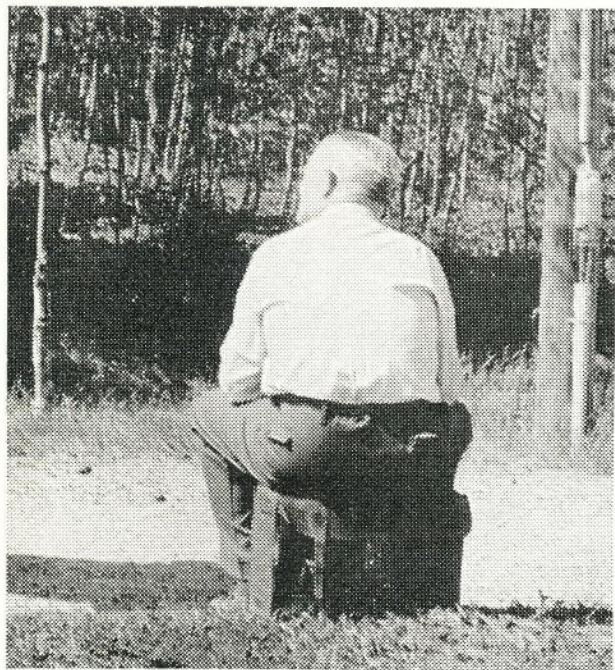
Det är klart man trivs i ett sällskap där man kan säga vad man tycker och tänker utan att nån tar illa opp. Det fria ordet och trivseln har ett mycket intimt samband.

Men det fria ordet är inte bara en trivselfråga utan den finaste mekanismen vi har för att säkerställa ett friktionsfritt samarbete i ett organiserat kollektiv.

En oorganiserad massa är blind och primitiv, styrd av slumpartade impulser. Den kan vara fredlig och den kan vara farlig — som en hjord som kommer i sken och trampar ner allt i sin väg.

Ett organiserat kollektiv är en massa av helt annan kvalitet. Där har krafterna samordnats i ett förnuftmässigt system för lösande av givna uppgifter. Man inser fördelarna och inordnar sej frivilligt. Men människan är oåterkalleligt irrationell, därför blir inordningen aldrig total. Kanske är det reminiscenser från primitivformen, kanske frihetsbegär eller människans evinnerliga sökande efter andra vägar, andra lösningar på problemen, kanske är det rättskänsla inför en orättvisa, missnöje med ett fel — en organisation är ju aldrig fulländad. Allt om, det uppstår missnöjeshärdar. Inte fundamentala eller omvälvande, ingen blind hjord som skenande trampar ner allt, utan punktvis, här och var. Så har den irrationella faktorn fått den rationella uppgiften att lokalisera fel och brister.

Det fria ordet betyder en fortgående ordväxling om alla problem, stundom lågmäld, stundom hetsig och högljudd kanske ilsknen kring en missnöjeshärd tills



Har man ingenting annat att sitta på så duger postväskan bra.



En titt in i vårt företag

Tore Ekman avslutar kursen.

Vid avslutningssammanträdet med kursen "En titt in i vårt företag" var tillslutningen inte så god och det var kanske anledningen till att kursledaren Tore Ekman slog an en något pessimistisk ton i sitt avslutningsanförande. Han gav efter en sammanfattning av kursverksamheten uttryck åt den meningen, att kursen inte hade givit så mycket, som man väntat.

Henry Jersby delade inte Ekmans uppfattning. Han tyckte kursen varit över förväntan bra.

— Kursen har givit en fingervisning om vad vi skall diskutera vid kommande tillfällen.

Tor Andrén ville inte hålla med om besvikelse.

— Kursen hade ett tvådelat syfte och båda delarna har uppfyllts. Den ville ge information och det har vi fått. Avsikten var också, att vi skulle komma varann lite närmare. Detta att vi sitter här är ett framsteg.

Styresman anslöt sig till vad Andrén sagt och framhöll, att det varit roligt att vara med och lyssna.

— Jag har det önskemålet, att vi skall fortsätta i någon form. Jag tror inte vi behöver lida brist på ämnen. Exempelvis ett skyddskommittésammanträde, där vem som helst kunde komma och lyssna, vore ju möjligt att inrama i en kommande kurs.

Styresman avslutade med att tacka Ekman och övriga initiativtagare till kursen "En titt in i vårt företag".

Sist gav Ekman uttryck åt den förhoppningen, att man skulle kunna fortsätta kursverksamheten i en eller annan form.

Wim.

den elimineras. Ska' vi tala med CVA-termer och säga så här: Ett kollektiv är som en motor, det fria ordet är ventilen och hjälpapparater som ska garantera jämn gång, parera störningar, tryckförändringar och "dä och sånt."

I en diktatur kör man motorn utan hjälpapparater. Det gnisslar och går så länge det går.

Jag kom att tänka på Hyde Park Corner när "En titt in i vårt företag" hade sin första säsong. Där fanns vissa likheter. Ordet var fritt, alla trivdes och ingen tog illa opp vad jag kunde märka. Intresset var intensivt, diskussionerna livliga och sakliga och informationer och redogörelser fullständigt oförbehållsamma. Det var en fläkt och atmosfär över hela tillställningen som kom en att tänka på ett känt yttrande: "Andarna vaknar, det är en fröjd att leva." Den spontana anslutningen tyder på att kursen fyller ett behov. Kanske ett behov av klarhet ett behov att förstå åtminstone den närmaste omgivningen. Omvärlden blir alltmer invecklad. Det skapar osäkerhet och otrygghet att treva sej fram i ett ständigt dunkel. Det ger mindervärdeskomplex. Det är inte människan tillfreds med. Den nu arbetande generationen är som besatt av ett tvång och en åstundan att skaffa sej kunskaper, att söka förstå invecklade sammanhang. Känn dig själv, känn ditt land, känn ditt företag, det är en av dagens jargong. Det får man belägg för i ABF:s stigande statistiksiffror, det fick man också belägg för vid "en titt in i vårt företag." Intellektuell kapacitet, inte hos några få, utan på bredden och djupet är ej bara ett önskemål, det börjar framstå som en nödvändighet för att livet ska gå vidare.

Kursen gav inga definitiva svar eller lösningar. Ingen

Forts. å sid 12.

Säkerhets tjänsten



En CVA-anställd semesterfirare A, som utnyttjat SJ:s 100-kronorsbiljett, har berättat följande semesterminne, som vi gärna återger.

Någonstans i Sverige passerade tåget ett befäst område, och A fick då helt oförmodat lyssna till ett samtal mellan ett par medresenärer i samma kupé. Dessa — vi kan kalla dem X och Y — var helt obekanta för A.

X berättade för Y att befästningsanordningar låg där och där och att de hette så och så och visade på dem genom kupéfönstren. Vissa master, som kunde iakttagas, var nytillkomna och "hade rests av personal från Stockholm". Allt var säkert riktigt, ty det hade X hört från en person, som helt visst hade god kännedom om förhållandena.

A förvånade sig något över det något fria samtalet, som alla i kupén kunde höra, och frågade sig, om resonemanget var alldeles lämpligt ur säkerhetssynpunkt.

Senare träffades A och X i vagnens korridor. A hade intresse för vad X talat om och förde saken på tal. Det visade sig då, att Y var helt obekant med X. De hade träffats första gången vid den gemensamma påstigningsstationen. Om Y var svensk eller utlänning eller vad som var anledningen till hans intresse för befästningen var för X alldeles obekant, och det hade han tydligen inte heller haft en tanke på förrän efteråt. X hade efter samtalet med A tydligen helt klart för sig, att han inte tänkt sig för och borde varit lite mindre meddelksam med sin vetskap om de berörda anläggningarna och torde i fortsättningen bättre tillämpa devisen "En Svensk Tiger".

Forts. fr. sid 11.
diskussion hann bli uttömmande, många viktiga frågor blev odiskuterade. Mycket återstår. Men problemen fick konturer och blev påtagliga. Vi sprängde en dimvall i intellektuellt samarbete och fick glädjen att se, där man förut trevat sej fram.

Vad kursarbetet gav i klarhet och insikt måste ju ge arbetsdagen ett innehåll och en mening som inte fanns där förut. En gammal inställning till verkstadslivet var den som indelade människorna vid ett företag i två parter med motsatta intressen och ingenting gemensamt. Arbetarnas intresse var lönen och arbetsgivarens intresse den mängd arbete han köpte för ett visst pris. Strängt affärsmässigt. Arbetsgivaren avvisade arrogant tanken på information och insyn i företaget, arbetaren levde under hot av arbetslöshet och svält och hade inget intresse över för produktionsfrågor. Det var en trist bild, gamla tiders arbetsplats. En trist tillvaro.

Det är klart att löneuppgörelsen fortfarande är en strängt affärsmässig historia. Men arbetslivet är ju inte bara en lönefråga. Arbetet är ju snart sagt hela ens tillvaro. Vill man då inte göra det bästa möjliga av det, ge det vad som är möjligt av intresse, mening och innehåll? Jo, naturligtvis.

Jerk.

Identitetskort — kontrollbrickor

Vad skall dessa handlingar tjäna till i dagens fredliga Sverige? Det kan väl vara tids nog att ta till dem, om vi skulle få ett mera skärpt läge här i landet? Så säger många och mena sig ha fullt fog för sitt resonemang. Vi skall i all korthet se litet närmare på saken.

All personal som vistas inom CVA/CFA måste kunna legitimera sig. Även om man tillhör "pionjärerna" och varit med från början, kan man inte räkna med att vara igenkänd av alla anställda. — Det kommer ju nya snart sagt varje dag. — Särskilt komplicerat blir det, när nya vaktmän träder till. Då kan det läget inträffa, att varje anställd behöver legitimera sig för att komma in. — *Vakten är nämligen skyldig att begära legitimation av alla, som han inte med säkerhet känner igen.* Här är alltså ett viktigt skäl för att id-korten inte bara skall finnas, utan även alltid medföras till arbetsplatsen.

För att en legitimationskontroll skall gå smidigt fordras vana och även en smula förståelse från ömse håll. En ovan vakt släpper lätt igenom personer på grovt förfalskade id-kort. Exempel har anförts, då t. o. m. en bit ur en skokartong med lämplig färg och text varit tillräcklig "legitimation" till militär anläggning. (Exemplet är icke hämtat från Arboga).

Det gäller alltså för vakten att noga granska legitimationshandlingarna. Den ovane behöver rätt lång tid, medan den vane klarar det snabbt. Ett noggrant tillvägagångssätt vid de då och då förekommande id-kortskontrollerna skärper iakttagelseförmågan hos vakterna och ger dem en god rutin för framtiden. Hav förståelse för detta, kära läsare!

Skulle ett mera kritiskt läge inträffa, måste kontrollen skärpas, och då är det nödvändigt att alla kort finnes tillgängliga. Det är också nödvändigt att personalen har kontrollvana, för att kontrollen skall gå både säkert och friktionsfritt.

Det händer tyvärr att id-kort förkommer. Det är angeläget att sådana kort snarast blir dödade, så att de icke komma till användning i illegala syften. Det är också angeläget att förlusten upptäckes utan dröjsmål. Tyvärr blir det ofta först då kortet just behöver användas. Id-kortskontrollen fyller här en viss uppgift.

Kontrollbrickans uppgift är att underlätta den s. k. inre bevakningen. Det föreskrives "att brickan skall bäras väl synlig". Detta är av två skäl. Brickan utgör ett tecken på, att jag har rätt att uppehålla mig inom verkstaden på de platser arbetsuppgifterna kräva. Den utgör alltså ett igenkänningstecken för personer, som icke känner varandra personligt.

När man är van att se brickan på alla, som vistas på arbetsplatsen, upptäckes en bricklös mycket lätt. Är det däremot så, att ett antal personer går mer eller mindre ständigt utan bricka minskas "respekten" för brickan, och det blir ganska lätt för en obehörig att "gömma" sig bland brickskolkarna. Dessa underlätta alltså för eventuella obehöriga att undgå upptäckt.

Skrivaren är väl medveten om att han framhållit endast mycket kortfattade och "torra" synpunkter. Kan de ändå i någon mån ha bidragit till att skingra de inledande frågetecknen, må dessa rader ha fyllt sin uppgift.

G. T.

TVEKSAMT.

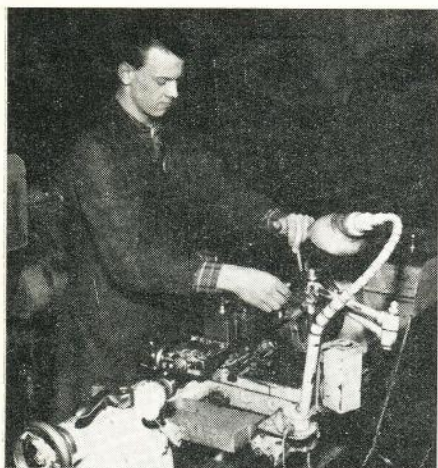
I CVA telefonväxel tjänstgjorde vid ett tillfälle en elev.

Hon tog emot ett samtal från sta'n.

Och så svarade eleven den påringande:

Ing. A. är upptagen av annat samtal, ska ni vänta eller stå kvar!

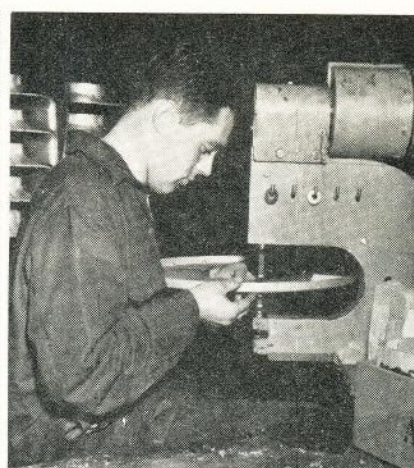
Kameraglimtar från arbetsplatsen



Klas Åke Kejbert, avd 100, svarvar kragbult.



Harriet Eriksson, avd 872, klarar av en materialbeställning.



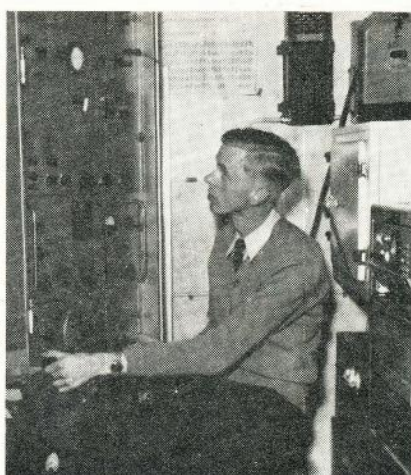
Karl Gunnar "Berra" Berggren, avd 120, nitlar ett skott.



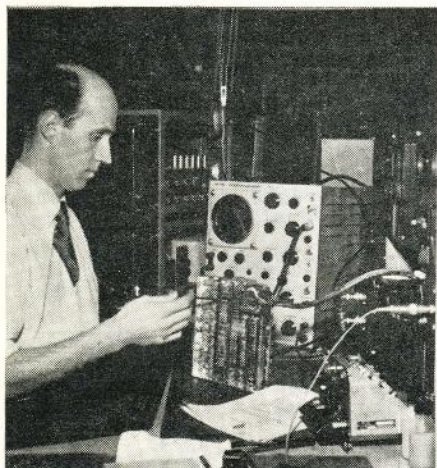
Lennart Eriksson, avd 702, har kilat över till Motor för belastningsprov på fjädrar.



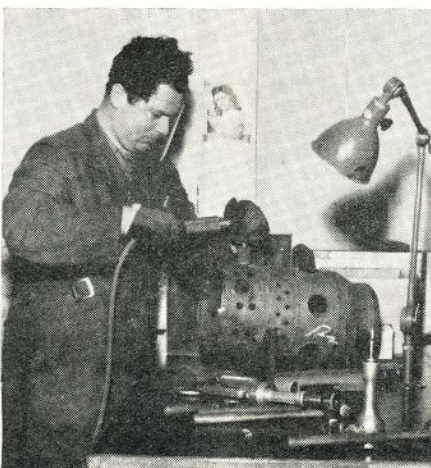
Bertil Tjernström, avd 190, trimmar en täckplåt.



Ove Öhrn, avd 279, gör frekvensmätningar.



Ove Paulsson, avd 272, sysslar med elektroniska mätningar.

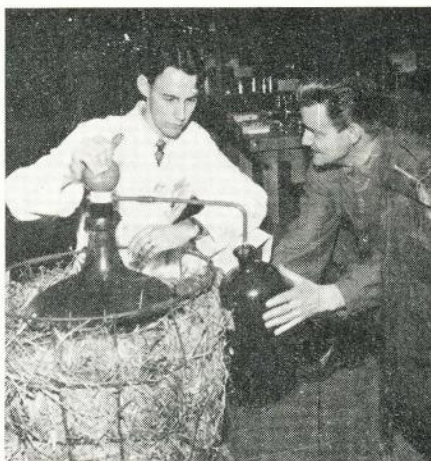
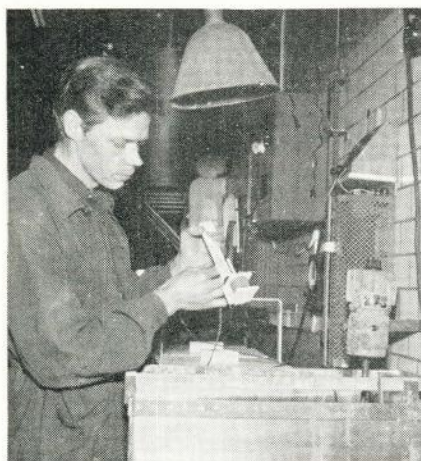


Gösta Henriksson, avd 125, slipar flamrör.



Gösta Johansson, avd 120, arbetar med passning av kylarkåpa.

Med tonvikt på ytan



Bilderna från vänster till höger:

Bertil Magnusson och Thure Hjort hissar upp ett kompressorhjul, som anodoxiderats.

Rudolf Eriksson sysslar med pillerjobb — maskering av syngonelement.

Eune Mattsson skiner i kapp med de kadmierade styrskrivarna.

Lars Lööv övertygar sig om att Lucas-detaljerna "håller måttet".

Gunnar Moritz från laboratoriet och Karl-Axel Jansson handskas inte i vanliga fall så här värdeslöst med salt-syran. Det är bara, när man skall posera för fotografen.

Det bubblar och fräser, ångar och ryker, det luktar illa och fränt (ibland), men ändå så trivs man på avd. 130, Ytbehandlingen.

— Varför? frågar vi Karl-Axel Jansson, arb.-fm. på avdelningen. Nog har det sina sidor det här jobbet ur den synpunkten, att man måste syssla med frätande syror och illaluktande vätskor. Man måste plaska i vatten, så att man känner sig som en skurtant emellanåt, men vi trivs med jobbet, den saken är klar. Det är väl därför att det är glädjande att se detaljerna förskönas genom ytbehandlingsproceduren. Men det finns också andra glädjeämnen. Ofta måste man begagna sin uppfinningsförmåga för att få badet att falla. Det räcker inte alla gånger med att laboratoriet meddelat, att badet är juste och innehåller alla kemikalier i rätt mängd. Dessutom har vi fått det trivsamt på vår arbetsplats. CVA nya färggiv har nått också vår avdelning. Vi har fått det uppsnyggt och väntar på ytterligare "revolution". Nya arbetsbänkar, nya likriktare, nya kar. Samma naturliga regel för denna avdelning, som för alla andra — det blir aldrig "färdigt". Vi måste följa utvecklingen.

— Varför ytbehandlar man egentligen?

— Ja, det har vi också frågat oss många gånger, svarar Jansson med ett brett leende, men till c:a 90 % gäller det skydd mot korrosion. Som regel kadmie-

ras detaljerna, men förzinkning förekommer också. Krom användes huvudsakligen för att bygga upp förslitna ytor. Konsten är här inte att "köra" badet utan att gillra upp alla hjälpanoder, som behövs för att få badet att falla. Detaljerna liknar ibland julgranar, när man får dem klara för nedsänkning i badet.

Koppar läggs på för att eliminera stål mot stålkontakt, men kan också användas för att bygga upp fasta delar utan friktionspåverkan. Detaljer kan förbehandlas med koppar, slipas upp och därefter exempelvis beläggas med nickel eller blankkrom.

Elektriska detaljer med speciella krav på ledande förmåga förses ofta med ett ytskikt av silver, rodium eller guld.

Oxidering är en av våra arbetsuppgifter. Ytbehandling sker först i vanlig ordning och därefter oxideras ytan.

"Avdelning Lucas" har sin speciella uppgift. Här körs alla Lucas-detaljer fram med en tolerans på tusendelen när. Det gäller här kadmiering och försilvring.

I princip är det genomgående så, att beställaren vill att man ska köra i mått, vilket bidrager till att i en del fall slipning eller andra efterbehandlings kan utslutas.

Alla lättmetaller behandlas på speciell avdelning,

belägen vid motorprovbocken. Där korrosionsbehandlas större motordelar, bl. a. kompressorhjul. Ytan omvandlas genom behandlingen till ett korrosionsbeständigt ytskikt.

Jag tror, att du nu har fått ditt varför besvarat till största delen, men det finns dock ytterligare en orsak till att man ytbehandlar — man vill ha en detalj blank och snygg. Och det kan ju också vara en fullt legitim orsak.

— Är det någon särskild avdelning, som är stor-kund?

— Det är givet, att vi inte anlitas i lika hög grad av alla, men samtliga producerande avdelningar är dock beställare hos oss. Dessutom gör vi en hel del jobb åt privata uppdragsgivare.

— Besvärligheter i jobbet?

— Största svårigheten är när man kört och inte fått ett tillfredsställande resultat. Skiktet måste rivs av och undersökningar får då ibland sättas in av kemiska laboratoriet för kontroll av badet. Det kan också vara underbehandlingsens fel. Renlighet är A och O. Har man exempelvis sköljt detaljen i vatten, så skall ytan vara en sammanhängande film och droppbildning ger omedelbart besked om orenhet i ytan.

Rune Mattsson plockar med ett parti "kantskruv" för Motors räkning. Skruvarna har förkopprats för att hindra dem från att skära under hög temperatur eller rosta under påverkan av motorgaser, berättar Mattsson.

— De här styrskruvarna tillhör också ett Motor-jobb, säger Mattsson och plockar upp en detalj från lådan på golvet.

— När dom här detaljerna kommer in på översyn, får dom inte beläggas med kadmiem, men de kadmieras dock vid tillverkningen. Här skiljer sig experternas uppfattning om vad som är rätt och riktigt.

Mattsson dyker (obs! bara med ena handen) ned i ett bad och fiskar upp ett ändstycke till RM2.

— Här gäller det att lägga på kuggarna i ändstycets axelhål så pass mycket koppar, att greppet mot rotoraxelns kuggdrev blir fast. Vi kan mäta oss fram, men man kör in sig på en viss tid och strömstyrka för att få rätt mått. Problemet, när man hänger ned i kopparbadet är att behålla dess cyankaliumkoncentration. Vi kom underfund med att cyankaliet, som för övrigt är ett första klassens gift, snabbt försvann under förkoppringsproceduren, vilket medförde att utfällningen upphörde. Ett villkor för utfällning är nämligen, att badet måste innehålla en viss mängd cyankalium. Vi tillförde då badet genom en cirkulationspump cyankalium i sådan mängd att koncentrationen bibehölls.

— Nå, vem kom på idén med cirkulationspumpen?

Rune Mattsson brukar just inte bli svaret skyldig, men nu teg han några ögonblick. Rune lade en hand på pumpens glasbehållare och blinkade ett par gånger, men så tittade han mig i ögonen och sade: Det är ju ingenting att sticka under stol med, det var jag som hittade på det här.

Om tiden räckt till skulle jag ha talat med Rulle Eriksson och han skulle ha berättat för mig om den idé, som företagsnämnden nyligen föreslagit belöning för, jag skulle ha talat med Thure Hjort och han kunde ha berättat, hur han rationaliserat sina arbetsuppgifter och jag skulle ha talat med Lars Lööv om "avdelning Lucas" och även av honom fått höra, att det liksom hör ihop med jobbet, att man finner nya och bättre vägar titt som tätt.

Old Jim.

FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN.

IFFA har i år för första gången sedan föreningen startades anmält deltagare till flygvapenmästerskap. Det blir till sommarfälttävlan som går i Angelholm den 7 sept. Tävligen omfattar: Fältskjutning pistol 21 skott. Punktorientering med kartläsning c:a 4 km. Fri orientering c:a 10 km. Vapnet skall bäras under hela tävlingen. IFFA representeras av Åke Sommar, Harry Norgren och Harry Larsson. Då dessa tävlingar äro synnerligen krävande och fordrar god kondition tror vi oss ha en liten chans till placering då ju deltagarna är mycket goda orienterare.

Karl-Erik Åberg.



Ett besök på Scania Wabis

Genom Göte Johansson (Härdaren) fick IFFA:s fotbollsektion i april en inbjudan från Scania Wabis att i samband med ett fotbollsutbyte bese verkstaden i Södertälje. Det var ett lockande erbjudande, så vi var inte sena att tacka ja.

Lördagen den 23 maj klockan 07.00 reste vi med tretton man från Arboga. Vädret var strålande och då vi åkte privatbilar kunde vi rasta när vi själva ville. Utanför Eskilstuna slog vi oss ner i en hage och drack kaffe å lätta lite med bollen.

Väl framme i Södertälje blev vi mottagna av personalchefen, som i samband med en reklamfilm höll ett kortare föredrag om företagets utveckling. Därefter var det dags att gå igenom verkstaden, vilket tog oss tre timmar. Här fick vi i stora drag se hur det går till att göra bussar och lastbilar. Den egna tillverkningen var inte hundraprocentig utan många delar gick på beställning till andra firmor. Hopmonteringen från första till sista biten gick på löpande band. Utrymmena i verkstaden var anlitade till det yttersta, så några stora svängrum fanns inte för jobbarna. Maskinparken på kuggjulstillverkningen var väl vad man blev mest imponerad av. Företaget producerar 9 st. bussar eller 17 st. lastvagnar per dag.

Efter rundvandringen på verkstaden blev det middag på företagets mäss. Vid ett väl dukat bord prytt med blommor och bordsstandar smakade middagen utmärkt.

I fotbollsmatchen som följde på eftermiddagen fick vi stryk med 2—0. Matchen var mycket jämn, så vid kommande möte kan resultatet mycket väl bli omkastat.

K. E. Åberg.

—//—

C. V.-MÄSTERSKAPEN.

Som vi kommer ihåg är CV-mästerskapen för år 1955 ännu ej avklarade. Vid ett sammanträde i Katrineholm den 17 juni beslöts, att tävlingarna skulle gå i Linköping under augusti månad 1956. Vidare har den förändringen gjorts i tävlingsbestämmelserna, att endast en tävlingsomgång skall avverkas per år i stället för två, som tidigare om åren. Således kommer CV-mästerskapen att omfatta tvåårsperioder räknat fr. o. m. 1955. Orsaken till omläggningen är transportsvårigheter.

IDROTTSPLANEN.

Planeringen av IFFA:s idrottsplan är nu så gott som klar och arbetet beräknas påbörjas under året. Var planen ungefärligen skall ligga var ju klart på ett tidigare stadium, men att slutgiltigt fastställa densamma har inte varit så lätt. Den ständigt växande bilparken har gjort att en helt ny parkeringsplats skall iordningställas och först när den blev färdigplanerad kunde idrottsplatsen utstakas.

VALPROPAGANDA?

Styresman Dahlin beställde tel.-samtal med ing. Jarlsäter, FF.

Hans sekreterare, Inger Nordlund, repeterade raskt: — Jarlsäter, Jarl som i höger — Säter som i Dalom.



Segrarlaget Gösta Johansson, Sten Svensson, Harry Hahne.

CVA INSTRUMENTMAKARE SNUVADE EL-SKANDIA PÅ VANDRINGSPRISET I KORPSKYTTE.

I korpskyttet i Arboga den 27 maj gjorde CVA-skyttarna bra ifrån sig både i lag och individuellt. Individuellt i olika klasser blev resultaten:

Klass 4—5: 1) Gunnar Tallqvist 77 poäng, 2) Valter Lundborg 77, 4) Harry Hahne 75.

Klass 3: 3) Bertil Blomkvist 63.

Klass 2: 1) Lennart Pettersson 79, 2) Olle Eriksson 78.

Klass 1: 2) Sune Persson 79, 3) Sten Erik Svensson 79.

I lag segrade CVA:s avd. 250 på 230 poäng genom Sten Svensson 79, Gösta Johansson 76, Harry Hahne 75 före El-Skandia som fick 229 poäng.

För övrigt håller CVA:s skyttar sig väl framme i täten i resultatlistorna vid olika skjutningar såväl hemma som på främmande banor.

Full fart på badminton

Hur många kvällar satt jag ej i vintras och såg hur det lyste i Gäddgårdsskolans gymnastiksal och då visste jag att många kilo fett svettades bort av hängivna badmintonspelare. Om man skulle räkna... Nej, det överlåter jag åt läsarna. Visste Ni förresten att det spelades badminton i sammanlagt 568 timmar samt att c:a 80 personer deltog. Intresse saknas ej ty många kunde ej få spela. Att det så småningom tunnades ut när det började värmas är helt naturligt. Det är onekligen synd, att det ej går att ha banorna under samma tak, men däråt är inget att göra. Till nu i höst har vi vissa planer att ordna badmintonturnering mellan lag från olika avd. inom CVA och CFA men till det skall vi återkomma senare. Vid årsmötet beslutades om förstärkning av ledareskapet och numera kan ni alltså även kontakta Sven Jonsson avd 250 T 3.

Sven Jonsson.

Badmintonsekt.

Birger Lindh.



Hårda tag i Driftvärnet

Fredagen den 8 juni hade driftvärnet vid CVA-CFA kallats till övning i försvarsstrid.

Driftvärnet vid Flygets Centrala skolor i Västerås hade lovat agera anfallande styrka mot CVA-CFA.

Västeråsarna kom med inte mindre än 40 man, vilket vi tackar dem för, då det ur övningssynpunkt gav oss många värdefulla tips om försvaret av verkstaden.

Från CVA-CFA driftvärn inställde sig tyvärr inte mer än 14 man, men dessa mannar fick sannerligen göra skäl för sig under striden, vilket de också klarade av med det bästa betyg.

Närvarande under övningen var styresman O. Dahlin och pressen, som säkerligen hade det lika besvärligt som krigarna med värme och mygg, då kvällen var tryckande het och myggen i toppform.

Som pressofficer fungerade kapten G. Tallqvist och stridsdomare var sergeant Sandström, Västerås, och dv ledaren vid CVA-CFA Bertil Blomkvist.

Vi hade nog en känsla av att Blomkvist ställde till en hel del trassel för oss under övningen, då han givetvis var intresserad av var svagheter kunde finnas.

Övningsläge.

Fientliga fallskärmstrupper hade landsatts i trakten av Himmeta och hade order att under kvällen ta sig fram till flygverkstaden och där utföra sabotage.

Driftvärnet hade genom vissa kontakter fått besked om detta och kallelse till samling skedde omgående till driftvärnsmännen, som snabbt kom till platsen och intog sina förut anvisade ställningar. Dv ledaren gav order om, att den styrka som enligt beräkningarna skulle ta första stöten mot fienden skulle utrustas med automatvapen.

Spaningspatrullen sändes omedelbart ut i terrängen för att utforska vilka vägar de anfallande tänkte ta.

Spaningsarbetet var så intensivt att den anfallande styrkans patruller besköt varandra i skymningen.

Bror Karlsson, som var chef för spaningspatrullen, kunde snart rapportera vilka vägar den anfallande styrkan skulle gå, så det var bara att fortsätta spaningen och vänta.



Tage Wallquist ger Edvardsson en vink om eldriktningen.



Merkén får sitt utmärkelsetecken av styresman Dahlin.

Omkring kl. 21.00 satte de anfallande igång från tre håll i terrängen. Rökfacklor tändes för att de anfallande skulle kunna ta sig fram i skydd av dessa. Det gavs ingen pardon från försvararnas sida, utan elden var intensiv och kraftig från alla försvarsnästen. Balken och Nyrén vråkade på med kulsprutan så svetten lackade, Einar Edvardsson fick eldavsbrött på sitt kg, men kastade handgranaterna i stället. (Handgranaterna markerades med träpinnar). I alla försvarsnästen hade man gett sig den på att ingen skulle komma fram. Inför försvararnas kraftiga eld var fienden tvingad att gruppera om sig, men kom igen ännu kraftigare, dock hade de stora svårigheter att forcera terrängen fram mot försvararnas ställningar.

Ett automatvapen på försvararnas sida råkade få ammunitionsbrist och detta tillfälle begagnade fienden och trängde igenom med några människor. Om detta hade gått i verkligheten är icke troligt då hela terrängen kunde bestrykas med andra ställningars vapen.

Stridsdomarna ansåg nu att eld upphör var lämpligt och samliga kallades till genomgång.

Efter genomgången framförde styresman Dahlin ett tack till alla som deltagit i övningen och inbjöd till kaffe på massen.

Utmärkelse.

I samband med firandet av svenska flaggans dag utdelade styresman Dahlin Hv silvermedalj till grch Gunnar Merkén.

Det är med stor glädje vi ser att Merkén tilldelats denna fina utmärkelse för detta arbete och den fritid som offrats under många år till driftvärnets bästa. Vi gratulerar!

Rikshemvärnstävlingen uttagning 2.

Den tävlingsgrupp från CVA-CFA, som kvalificerat sig till uttagning II i rikshemvärnstävlingen, åkte den 18 juni till Munktorp. Gruppen var väl trimmad och tävlingssugen och inställd på; att i år skall vi vinna.

Om inte en malör hade inträffat på en skjutstation skulle laget placerat sig i toppen, men det ville inte slå i år heller — men vi kommer igen nästa år. Gruppen hamnade på fjärde plats, vilket få betraktas som bra i den hårda konkurrensen.

LITET AV VARJE

När den sommar, som den veke kallar höst, i år gjorde sitt inträde, hade skyddskommittén glädjen att få ta i håll med uppgifter vida angenämare än att spåra orsaker till olycksfall. Det gällde här att på ett värdigt sätt fira årets första jubileum. För detta stod ytbehandlings- och härdavdelningen, som den 1/6 kunde notera ej mindre än 2000 olycksfallsfria dagar. Prestationen att i nära 5.5 år, i daglig kontakt med syror och andra frätande ämnen, kunna klara sig från yrkesskador torde till största delen få tillskrivas personalens egna insatser och ansågs därför böra firas på sätt som avdelningarna själva fick bestämma. Resultatet blev att man fredagen den 8/6, samma kväll som stafetten med den olympiska elden kom till Arboga, samlades i härbret på Vinbäcken dit CVA inbjöd personalen till en liten supé. Som värd presiderade Öi Högfeldt och stämningen vid bordet var på toppen. Att ge en utförlig skildring av vad som sades under samvaron skulle innebära, att redaktören för Bergtrollet inte skulle få rum med något annat, varför jag inskränker mig till att nämna, att när upprottet omsider skedde, hade fåglarna redan satt i gång gryningsmusiken och voro i full fart med sin byggnadsverksamhet. Efter ömsesidiga bedyranden att man haft en trevlig kväll (natt) skildes man för att söka upp var och en sin boning, där man i lugn och ro kunde njuta sin första arbetsfria lördag.

Men händelserna kommer slag i slag. Juni månad tycks i år ha blivit jubileumsmånaden framför alla andra. Den 3 nådde panncentralen, avd. 810, 1000 olycksfallsfria dagar, också en prestation värd att beundra. En avdelning, vars arbetsuppgifter till största delen består av jobb på de mest svårtillgängliga platser, ena dagen på s. k. livsfarlig höjd och kanske andra dagen i en mörk och trång kulvert. I regel äro dessa jobb svåra med avseende på möjligheten att ordna tekniska skydd, varför det här i ännu högre grad än eljest krävs stora personliga insatser för att undvika olycksfall.

Efter endast några dagar, närmare bestämt den 6 juni, kom så snickarverkstaden, avd. 150, med 1000 dagar olycksfallsfritt. Då detta var tredje gången där vår kvisthatare visade att de riskabla snickerimaskinerna går att bemästra, var det naturligt, att man tyckte CVA-flaggan slog några extra slag på sin nannsdag.

Firandet av dessa två evenemang beslöts sammanslås och även här inbjöds personalen på en liten supé. Denna gick av stapeln den 22 juni på Hotell Arboga, där vår styresman O. Dahlin hälsade de 20-tal gästerna välkomna till ett mat- och blomstersmyckat långbord. Man åt, talade, tackade och lyckönskade och att döma av de glada ansiktena syntes alla att trivas. Med hänsyn till att många av deltagarna måste bryta upp rätt tidigt, det var ju kvällen före midsommarafton, skedde upprottet efter ömsesidiga försäkringar att man haft trevligt.

I skrivande stund förberedes åter firandet av ett 1000 dagars jubileum. Elsektionen nr 271 nådde det magiska talet 1000 olycksfallsfria dagar någon dag i juli. Hur detta skall firas är ännu ej bestämt. Vi får återkomma om detta i nästa krönika.

Sen har vi fått en ny parkeringsplats med nya parkeringsbestämmelser. Ehuru något provisorisk ännu tycks den i alla fall klaffa bra, trots att en del synes ha svårt med uppställningen av sin bil. Parkeringsutrymmet beräknas till c:a 2 m pr bil, så det vore önskvärt, om var och en sökte ställa sin vagn så nära bredvidstående, som krävs för betryggande av och påstigning. Men det ordnar väl sig vad det lider. Marken är ju som bekant lite svår att markera, så än får vi räkna med att klara oss utan linjering och i stället hjälpas åt.

Utsläppet av motorfordon på riksvägen med CVA-vaktens hjälp kan väl också noteras som en framgång. Åtminstone har hittills endast lovord fällt över detta arrangemang.

Lht.

Till sist en maning till dv-männen!

När en övning är planerad och mycket arbete utfört för att alit skall gå i lös, så försök att deltaga så många som möjligt. Väl mött på nästa övning.

T. f. dv-ledaren.

... OCH ÅTER STJÄRNOR

De stjärnbilder och stjärnor, som jag berättat om i två föregående nummer av Bergtrollet nr 3/1955 och 1/1956), ligga alla på den ena sidan om en linje dragen över himlavalvet genom Karlavagnen, Polstjärnan och Cassiopeia; de ligga på den sida jag kallar för Orionsidan. De stjärnor jag nu skall berätta om ligga på andra sidan om linjen, på den sida som jag kallar för Vegasidan. Det blir sommarhimlens stjärnor, alltså så som vi se dem under sommarens nätter. Eftersom nätterna äro ljusa, verka stjärnorna dämpade.

På stjärnkartan i detta nummer, som visar läget under augustikvällarna, återfinner Du den pil som visar Polstjärnan som pilspets samt Karlavagnen och Cassiopeia som hullingar. Fortsätt nu i pilriktningen och Du råkar Vega.

Vega i stjärnbilden *Lyran* är näst efter Sirius vår ljusstarkaste stjärna. Den befinner sig på avståndet 25 ljusår. Är mycket lätt att hitta. Kom ihåg Vega; troligt är att jag återkommer till den i nästa nummer av Bergtrollet.

Herkules är en stor stjärnbild vid sidan om Vega. Inga direkta ljusstarka stjärnor. På stjärnkartan visas endast den i stjärnbilden ingående lätt igenkännbara del som kallas *Fjärilen*.

Ovanför *Fjärilens* utbredda vingar finner Du den lilla vackra stjärnbilden *Kronan*. Den är med sina sju stjärnor symmetriskt utformad. Något snett på hjässan lyser som en juvel en ljusstark stjärna.

Arcturus i stjärnbilden *Björnvaktaren* är den stjärna, som näst efter Sirius och Vega lyser starkast på den del av himlavalvet som vi kunna se i Sverige. Du finner den lätt över *Kronans* hjässa. *Arcturus* är 40 ljusår avlägsen från oss.

Svanen är en stor stjärnbild på Vegas andra sida. Den innehåller den lätt igenkännbara del som kallas *Norra Korset*. Lägga märke till *Deneb*, som är den starkaste stjärnan i Korset, 632 ljusår avlägsen, och har 10.000 gånger större ljusstyrka än vår sol.

Altair i stjärnbilden *Örnen* ligger i spetsen av den på kartan ritade triangeln. Den är 15,5 ljusår avlägsen.

Som Du märkt har jag i mina små artiklar endast tagit med ett litet fåtal lätthittade stjärnor av alla dem, som vi kunna se med blotta ögat. Från sydligare länder kan man se många andra stjärnor, som aldrig komma över vår horisont. Vår jord är på alla sidor omgiven av stjärnor, av vilka omkring 5.000 går att se utan instrument; den stjärna som är oss närmast finns på ett avstånd av 4,3 ljusår.

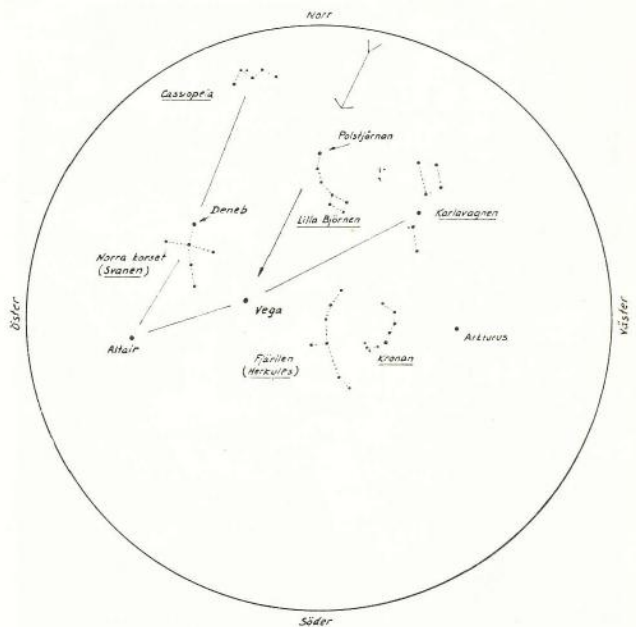
Med dessa omkring 5.000 stjärnor, och jag räknar till dem även vår egen sol, är en försvinnande liten del av den stjärnvärld, som vi tillhöra och som vi kalla

Vintergatan.

Vad är då Vintergatan? Jo, en anhopning i världsallet av en fantastisk mängd solar. Antalet har av astronomerna beräknats till c:a 100 miljarder. Många äro mindre än vår sol, men många äro ofantligt mycket större. Soldiametrar av sådan storlek, att vår jords hela bana runt vår sol skulle kunna inrymmas i dem, har uppmätts.

Vintergatan har en form som liknar en diskusskiva; diametern är av storleksordningen 100.000 ljusår. Vår sol och de stjärnor jag berättat om befinna sig inuti Vintergatan, men långt ut från skivans centrum; cirka $\frac{2}{3}$ av diskusskivans radie. Med blotta ögat se vi Vintergatans myriader av stjärnor som ett oregelbundet ljusband sträckande sig runt jorden. Vi se stjärnbilderna Cassiopeia och Svanen mitt i Vintergatsbandet.

Men Vintergatan är inte ensam i världsallet. Det finns något som kanske är en vintergatans vintergata. Vetenskapsmännen ha på basis av observationer beräknat att minst tusen miljoner vintergator finns. Tidigare har jag nämnt en sådan, den s. k. Androme-



Några stjärnors och stjärnbilders lägen. Augusti kl. 19—20. Observera väderstrecken.

danebulosan, som finns på ett avstånd av 1,5 miljoner ljusår och som Du kan se med blotta ögat. Den längst bort belägna vintergatan, som hittills kunnat avståndsbestämmas, befinner sig på avståndet 2.000 miljoner ljusår.

Vi börja snudda vid begreppet oändlighet.

Ursa.

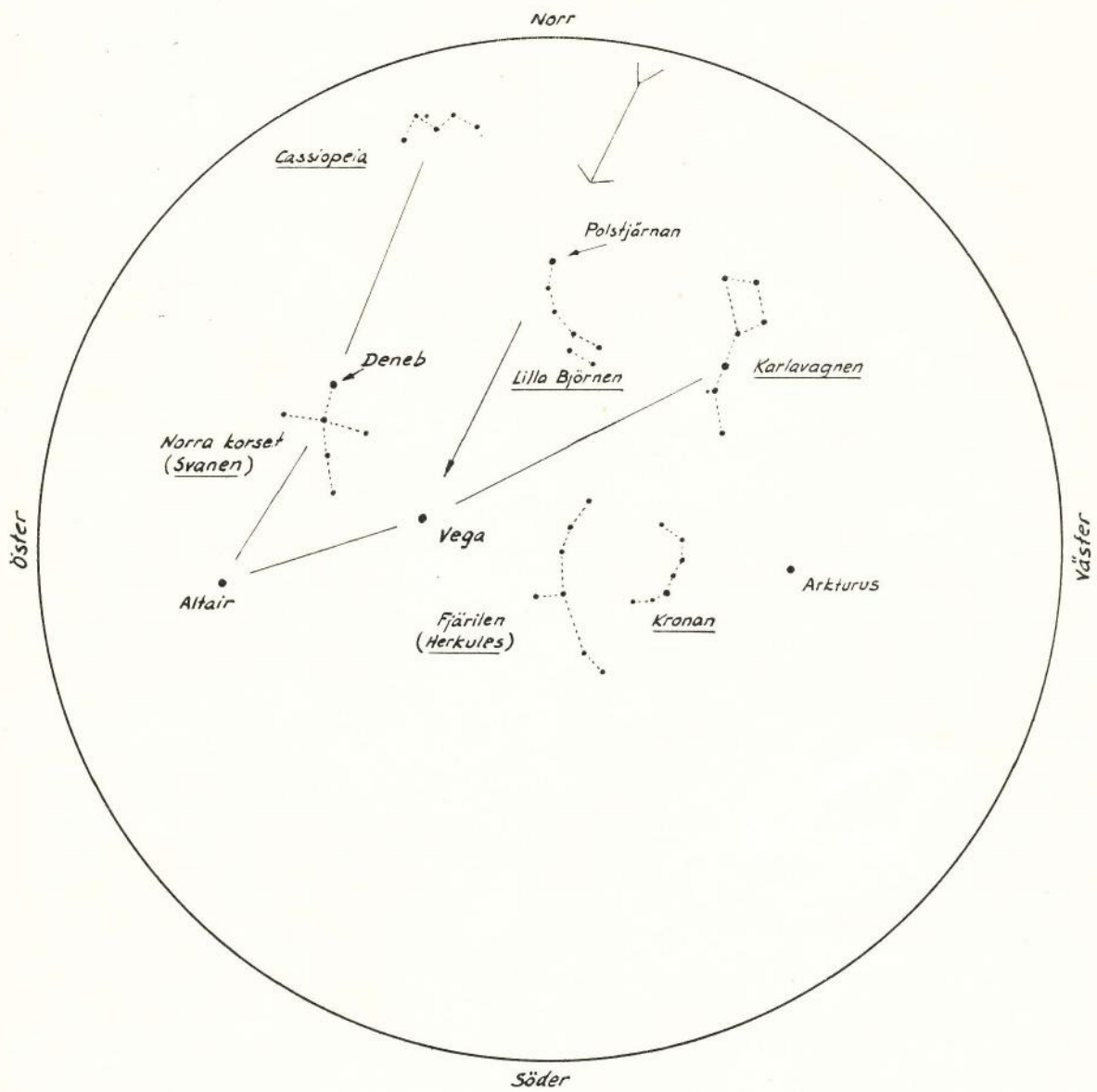
Kroppkakor

Alltsammans började väl egentligen när man kom hem från semestern och full av dystra aningar klev upp på badrumsvägen. Jodå, det blev bara en bekräftelse på att idealvikten försvunnit ännu mer i fjärran. Tänk, så orättvist det där med *anlag* är. Somliga kan ju äta praktiskt taget hur mycket som helst och det märks inte ett dugg på dom, medan andra får skylla på kraftig benstomme, känns det igen? Och *hur* vet folk egentligen hurudan benstommen på dom ser ut? Usch, jag får bråttom ned från vägen, men för sent. I sovrumsdörren står herrn i huset och är så intresserad. Han letar fram viktschemat, ett sådant där med idealvikt samt över- respektive undervikt där man själv kan bestämma sig för idealvikten och sedan rita upp en fin kurva. Mitt viktschema är bedrövligt att skåda! Jag måste nog börja på en ny kurva. Det är fara värt att jag hamnar utanför schemat annars.

Maken, som kanske befarar inskränkningar i kosten, försöker hjälpa till att lösa problemet. Det håller aldrig, menar han, att försöka svälta sig för att få ner vikten. Nej, det enda raka är att i stället äta hö (läs grönsaker) eller helt enkelt sådant som man inte är vidare förtjust i och följaktligen stoppar i sig mindre mängder av. Det sista är kanske inte någon dum idé och det skadar inte att försöka.

Därför kommer det sig att jag sitter och bläddrar i kokböcker. Kroppkakor skall det bli. Då slår jag liksom två flugor i en smäll. Dels har jag aldrig haft någon större längtan efter kroppkakor och dels kan jag nu använda den där småpotatisen som aldrig gick åt före semestern. Den var härlig som färsk, men nu är den inte lika lockande, och jag har faktiskt haft litet dåligt samvete för den.

Kroppkakorna skall formas i ordning i kväll så att det bara är att koka dem i morgon eftermiddag, när vi kommer hem från jobbet och som vanligt vill ha middagen kvickt undångjord. Förresten är det inte dumt att ha kvällen på sig att experimentera, ifall det



Några stjärnors och stjärnbilders lägen. Augusti kl. 19—20.

Observera vüderstrecken.

inte skulle bli kroppkakor alls, jag menar det är ju första gången och allting.

I receptet står ingredienser och beredning var för sig. $\frac{3}{4}$ liter potatis (vilket fänigt mått!), 1 dl mjöl, $\frac{1}{2}$ ägg, salt, socker samt till fyllning 1 hg rödlök. Ja, rödlök kan det inte bli tal om eftersom det bara finns gul i skafferiet.

Så småningom är potatisen kokt och skalad. Den skall malas också och det går ju riktigt fint på råkostkvarnen, men om den är precis lämplig att använda är ju en annan sak! Jag skyndar på allt vad jag kan, för rätt som det är kan maken komma ut i köket. Han är nämligen hängivet intresserad av hushållet, lämnar gärna små råd och anvisningar beträffande matlagning o.s.v. och kan omöjligt slita sig därifrån om arbetet är det minsta maskinellt eller tekniskt, eller hur jag skall uttrycka mig. Om jag blir nervös eller arg av det? Nej, varför skall en husmor behöva vara alldeles avkopplad från "familjen", därför att hon utför mesta arbetet i köket?

Hur som helst blir potatisen lyckligt och väl mald, men den ser sannerligen inte aptitlig ut nu, seg och kläbbig! Den skall blandas med mjöl, ägg, salt och peppar. Nå men sockret då, som stod talat om i ingredienserna? Skall man nu anta att dom slarvat och bytt ut peppar mot socker? Det verkar vettigare med peppar, men det kan inte hjälpas att man grubblar litet, när man nu en gång för alla är sådan att man lagar mat efter kokbok. Jag är inte människa att komma ihåg recept utantill, jo att koka kaffe förstås, men sen är det nog stopp.

Massan arbetas hastigt på bakkbordet, står det så i receptet. Jag kikar i karotten på massan. Nej aldrig i livet att jag sölar ner något mer för den där lilla klicken. Forma runda bullar, som upplägges på ett mjölat skärbräde, läser jag vidare. Bara en sådan sak som att forma bullar. Det går inte att forma *alls!* Fingrarna smetar ihop och man börjar fundera på att hålla i mer mjöl, men respekten för receptet tar överhanden och man kommer slutligen på att skölja händerna och skeden med kallt vatten. När jag sedan gjort små hål i bullarna och portionerat ut den hackade brynta löken, skall kroppkakorna jämnas till. Jag försöker jämma till den första men det vill inte riktigt lyckas. Skall

man nu blöta ner händerna, plocka upp de där missfostren som redan placerats på det mjölade underlaget, blöta ner mjölet, diska och torka skärbrädet och mjöla på nytt. Neej, jag försöker allt jämna till dem på plats och där ligger dom nu som små hopsnörpta vulkaner.

Vid det här laget har maken inträtt i köket och jag passar på att fråga honom vad han tycker det liknar. Han är väldigt diplomatisk, luktar på vulkanerna och säger att det luktar gott men måste i alla fall fråga vad det skall bli. Jasså, kroppkakor, men dom brukar ju vara runda? Jag föreläser om alla svårigheterna, men maken, som tydligen erinrar sig ungarlilstiden, säger: Jag brukar bara rulla dom lite... Kroppkakorna verkar plötsligt ännu ynkligare än förut och dom åker hastigt in i skafferiet. Men kan dom stå där ända till i morgon? undrar maken. Det är klart, säger jag morskt, men nästa morgon killar jag först ut i köket för att se hur dom ser ut. Kroppkakorna har helt makligt brett ut sig, så att man knappt skönjer rundlarna på skärbrädet!

När vi är hemma efter jobbet, kokar jag upp vatten, saltar lätt och så skall kroppkakorna kokas. Nu försöker jag forma om dem till bullar, men dom är precis omöjliga, "lealösa" och dumma. I vattnet åker dom och drunknar med en gång. Enligt receptet skall de kokas 10—12 minuter och vändas med hälslev då de flyter upp. Det är lättare sagt än gjort att vända, påminner precis om när man skojar i sjön med gummimadrass. Runt, runt går det och när köksuret sedan plingar lyfter jag upp dem och finner att de ser lika råa ut som förut. Har för mig att kroppkakor skall se kokta ut på något sätt, litet vitare, glatta och jämna. Dom här verkar litet egendomliga. Den ena är inte lik den andra, dom har så att säga personlig stil!

Så kommer dom på matbordet tillsammans med skirat smör respektive lingonsylt. Dom är riktigt goda och lagom lösa, försäkrar maken, och det måste han ju få en kram för. Faktiskt, det går bra att äta, jag tar en kroppkaka till och väntar att få höra något spydigt. Min "bättre hälft" behärskar sig men det räcker med den retfulla glimten i ögonen för att jag skall förstå. Ja, inte gick det så vidare bra att banta med kroppkakor och jag börjar fundera vad min man skulle tycka om att få filmjolk till middag...

Nenne.

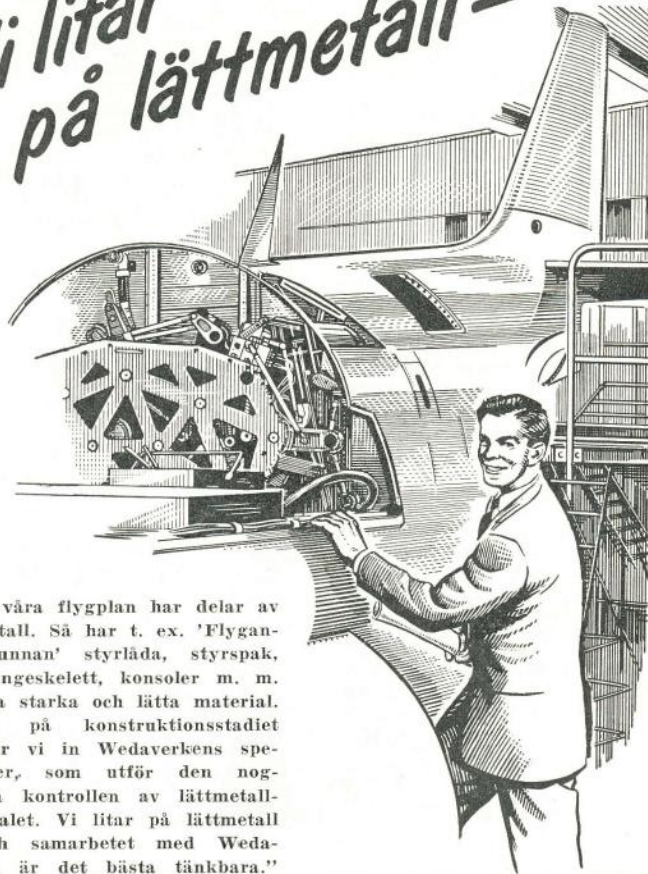
Jeppe i berget

Gunnar Raattamaa har lämnat sin plats vid CVA. Han har under en lång tid varit Bergtrollrets leverantör av snärtiga och klatschigt utförda teckningar med motiv från olika arbetsplatser. Han är pappa till bl. a. vår populära seriefigur Jeppe i Berget, som från och med detta nummer räknar Herbert Andersson som sin fader. Vi är skyldiga Raattamaa ett stort tack och önskar honom lycka till, när han nu i fortsättningen helt kommer att ägna sig åt sin hobby - reklam och reklamteckning.

Red.



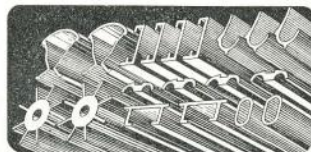
*Vi litar
på lättmetall-*



"Alla våra flygplan har delar av lättmetall. Så har t. ex. 'Flygande Tunnan' styrlåda, styrspak, spaltvingeskelett, konsoler m. m. i detta starka och lätta material. Redan på konstruktionsstadiet kopplar vi in Wedaverkens specialister, som utför den noggranna kontrollen av lättmetallmaterialet. Vi litar på lättmetall — och samarbetet med Wedaverken är det bästa tänkbara."

Så säger man på SAAB,
som vet lättmetallens värde.

Lättmetall-legeringarna har stor användbarhet. Låt oss undersöka möjligheterna att genom lättmetall höja och förbättra Er produktion. Våra tekniker ställer sin erfarenhet till Ert förfogande.



*Vi levererar omgäende från lager:
runda, fyr- och sexkantstänger, rundgöt, rör och vinkelprofiler.*

*Lättmetall
är vår styrka -*

WEDAVERKEN

Södertälje — Tel. 0755 / 32550