



BERGROLET

Nr 3 • 1956 • Årgång 7 • Pris 1 kr.



BERGTROLLET gratulerar

C F A

60 år

Axel Gustafsson 20/2
John Nyström 2/3

50 år

Harry Dahlqvist 2/2
Oskar Söderström 1/3

C V A

50 år

Henry Rosenquist 10/1
Evert Persson 25/1
Artur Axelsson 20/2
John Steén 5/3
Erik V. Bjurling 7/3
Axel Karlsson 14/3

*Bergtrollet gratulerar även
alla CVA:s 10-årsjubilarer*



VALFRID SAHLIN

f. 6/5 1896 d. 4/12 1956

Anställd vid CVA 1/4 1951
intill 15/1 1955, då han till-
trädde sin plats i Mässföre-
ningens kioskrörelse

Till CFA:s personal.

För vänlig hägkomst på min 50-
årsdag får jag härmed framföra mitt
hjärtliga tack.

Bror Möller.

Tack.

Ett hjärtligt tack för all vänlig häg-
komst, när jag slutade min anställ-
ning vid CVA.

*John Jansson,
avd. 280.*

BERGTROLLET

Personaltidning för
Centrala Flygverkstaden och
Centrala Flygmaterialförrådet,
Arboga

Redaktör:

John Eklöf, avd 270 PK

Redaktionssekreterare:

Inger Nordlund, avd 521, tel. 428

Redaktionskommitté:

Hugo Dahlström, John Steen,
Karl-Axel Jansson, K. O. Sundvall
och Gunnar Fried

Tack.

Till arbetskamrater vid CFA och
FCTF avd 107 får jag härmed fram-
föra mitt varma tack för all vänlig
hägkomst, som kommit mig till del
under min sjukdom.

Filip Höglund.

OMSLAGSBILDEN:

*Ingrid Zettergren, strålände Lucia på
avd 360.*

FOTO:

Erik Persson och Rune Larsson.

CVA-are och CFA-are

Hjärtligt tack för Edra arbetsinsatser
under 1956
GOD HELG!

Otto Dahlin

Erik Nyberg

17. 10 år vid CVA

Den 27 augusti 1955 firade CVA sitt 10-årsjubileum med stor fest i berget. Det var vid detta tillfälle många CVA-are som kunde räkna 10-årig anställning och det fanns även några, ur-CVA-arna, som kunde se tillbaka på 11 år. Och i år, 1956, har ytterligare många nya 10-åringar tillkommit.

Dessa våra jubilarer, som började vid CVA 1944-1946, kom under den tid då CVA började sin verksamhet. De tillhör pionjärgardet och minns säkert alla de provisoriska förhållanden och de svårigheter som präglade de då ännu ej färdigbyggda och färdiginredda arbetsplatserna.

I ett företags historia är 10 år en mycket kort tid, men av en människas liv är det en avsevärd del. För många kan 10 år bli avgörande för hela livet, för yrke, för framtidsmål, för eget hems ordnande och för många andra viktiga frågor.

Det är en stolthet och av stort värde för ett företag om personalen kvarstannar i tjänst. Som framgår av nedanstående uppställning är detta fallet vid CVA. Det är ett bevis för att CVA "rotat sig", vilket bådar gott för framtiden.

1944-1954

10-årsjubilarer 1954 (ur-CVA-are)
var:

Namn och befattning 1954:

Karl Abrahamsson, verkmästare
Karl Andersson, filare

Karl-Gustav Andersson, snickare
Lennart Andersson, snickare
Arthur Axelsson, filare
Oskar Berggren, driftingenjör
Gunnar Bergquist, läkare
Otto Dahlin, styresman
Gunnar Dahlman, bitr. ingenjör
Erik Ejert, driftingenjör
Folke Ericsson, förste kontorsskrivare
Nils Eriksson, snickare
Åke Fagerberg, filare
Curt Friman, filare
Knut Jansson, filare
Artur Jönsson, svetsare
Josef Karlsson, grov- och div.-arbetare
Olof Kling, filare
Nils Lifvendahl, ingenjör
Lars Mattsson, avsynare
Malte Olsson, plåtslagare
Folke Sjökvist, kanslibitråde
Folke Svensson, verkmästare
Artur Wadstedt, förman
Tage Wallquist, verkmästare
Birger Westerberg, driftingenjör

1945-1955

10-årsjubilarer 1955 var:

Namn och befattning 1955:

Åke Ahlin, driftingenjör
Bertil Andersson, eldare
Erik Andersson, grov- och div.-arbetare
Gunnar Andersson, förrådsmästare
Gösta Andersson, målare
Gösta Andersson, grov- och div.-arbetare
Lennart Andersson, flygplanmontör

Rune Andersson, filare
Sven Andersson, arb. förman
Tor André, verkstadskamrer
Erik Antonsson, plåtslagare
Olov Asplund, ingenjör
Bertil Blomqvist, vaktchef
Emil Blomkvist, bitr. ingenjör
Stellan Bolin, driftingenjör
Erik Boström, avsynare
Yngve Brinkmark, bitr. ingenjör
Knut Byström, verkstadsförman
Maivor Byström, kansliskrivare
Karl Dahlbom, verkstadsförman
Karin Dahlqvist, tekn. bitr.
Ulf Dahlquist, driftingenjör
Einar Edvardsson, svetsare
Nils Edvardsson, förrådsarbetare
Wera Edvardsson, kontorsbiträde
Adner Eiborn, driftingenjör
Bertil Eklund, maskinreparatör
Carl Eklund, bitr. ingenjör
Tore Ekman, flygplanmontör
Wolther Ekstrand, tekniker
Henning Ekström, förrådsarbetare
Ragnar Engvall, verkstadsförman
Gunnar Ericsson, bitr. ingenjör
Herman Eriksson, förman
Rudolf Eriksson, ytbehandlare
Stig Eriksson, plåtslagare
Tage Ericsson, avsynare
Charles Fernsten, ing.-bitr.
Aston Fröijdh, kansliskrivare
Åke Gräffeldt, avsynare
Birger Gustavsson, plåtslagare
Helge Gustavsson, plåtslagare
Hugo Gustavsson, flygplanmontör
Max Gustavsson, plåtslagare
Sven Gustavsson, bitr. ingenjör

Ur-CVA-are från år 1944.





Ingvar Johansson är FCPF:s nuvarande ordförande.

Karl Erik Götemar, motormontör
 Birger Haglund, förrådsförvaltare
 Stina Hambn, personalkonsulent
 Kerstin Hammarlund, kontorsbiträde
 Eric Hasselbohm, driftingenjör
 Alf Hedlund, verkmästare
 Nils Henricsson, driftingenjör
 Anders Hill, verkstadsförman
 Gunnar Hjort, arb. förman
 Curt Gösta Holmberg, bitr. ingenjör
 Arne Hultman, sadelmakare
 Erik Hurtig, maskinreparatör
 Harry Jandrén, tekniker
 Karl Axel Jansson, arb. förman
 Axel Johansson, bitr. ingenjör
 Gustav A. Johansson, tekniker
 Holger Johansson, ing.-bitr.
 Ingvar Johansson, supportvarsvarare
 Karl Johansson, chaufför
 Oskar Johansson, motormontör
 Sture Johansson, verkmästare
 Sven Johansson, plåtslagare
 Sixten Jonsson, slipare
 Sture Johnsson, grov- och div.-arbetare
 Allan Karlsson, truckförare
 Börje Karlsson, revolversvarvare
 Erik Karlsson, målare
 Gustav Carlsson, förrådsmästare
 Ingvar Carlsson, flygplanmontör
 Knut Kihlman, tekniker
 John Kihlström, bitr. ing.
 Folke Kropp, r. driftingenjör
 Erik Larsson, driftingenjör
 Folke Larsson, verkmästare
 Folke Larsson, filare
 Ivar Larsson, arb. förman
 Martin Larsson, förrådsarbetare
 Rune Larsson, chaufför
 Åke Larsson, instrumentmakare
 Jack Leth, verkmästare
 Walter Lundborg, ingenjör
 Bengt Lundmark, bitr. ingenjör
 Edmund Lönqvist, avsynare
 Rune Mattsson, ytbehandlare

Lars Mattsson är också ur-CVA-are



Folke Svensson var FCTF:s avd 107 förste ordförande.

Knut Moberg, snickare
 Hilding Moen, ing.-bitr.
 Lise Lotte Myhrberg, kanslibiträde
 Tore Myhrberg, transportförman
 Hans Nilsson, driftelektriker
 Jens Nilsson, ing.-bitr.
 John Nilsson, chaufför
 Gösta Nogander, verkstadsförman
 Gunnar Norin, ingenjör
 John Olof Norman, ing.-bitr.
 Erik Nystedt, arb. förman
 Harry Odenhult, brandförman

Knut Moberg tilldelades 1951 medaljen "För nit och redlighet i rikets tjänst".



Gustav A. Johansson, FCPF:s avd 52 ordförande 1946-1955.

Erik Pettersson, arb. förman
 James Pettersson, förrådsarbetare
 Nils Pettersson, arb. förman
 Sven-Olof Pettersson, hjälpmontör
 Henry Rosenquist, ing.-bitr.
 Thure Rundström, verkstadsförman
 Arne Rydeberg, driftingenjör
 Helmer Sandh, verkstadsförman
 John Schöön, motormontör

Folke Kropp, ordförande i FCTF avd 107 1946 samt 1949-1950.



Folke Larsson var SAF:s avd 25 ordförande 1951.

Gunnar Seth, driftingenjör
 Hilding Sjöberg, målare
 Harry Sjögren, arb. förman
 Per Sjölin, bitr. ingenjör
 Rune Sirby, ingenjör
 John Steen, plåtslagare
 Göte Svensson, instrumentmakare
 Karl Svensson, chaufför
 Karl Gustav Säterlid, snickare
 Nils Thornebrink, verkmästare
 Anders Thuresson, plåtslagare
 Sven Tiborn, bitr. ingenjör
 Edvard Tängne, verkmästare
 Alfons Wallinder, verktygsreparatör
 Folke Westergren, avsynare
 Göte Westerlund, tekniker
 Karl Eric Wiss, plåtslagare
 Arne Yttermalm, slipare
 Ingvar Öberg, motormontör
 Sten Öberg, plåtslagare
 Knut Östling, flygplanmontör
 Maj-Britt Östman, telefonist

1946-1956

10-årsjubilarer 1956 är:

Namn och befattning 1956:

Gunnar Alnebrand, arb. förman
 Melker Anerby, målare
 Eric Andersson, flygplanmontör
 Georg Andersson, flygplanmontör
 Holger Andersson, ing.-bitr.
 Carl-Gösta Andersson, verkmästare
 Lennart Andersson, flygplanmontör
 Nelly Andersson, kontorsbiträde
 Ture Andersson, grov- och div.-arbetare
 Harry Andersson, motormontör
 Erik Bjurling, ing.-bitr.
 Gösta Björn, motormontör
 Gösta Bohman, avsynare
 Helge Branth, bitr. ing.
 Arne Broberg, ing.-bitr.
 Arthur Byström, driftelektriker
 Helmer Danielsson, grov- och div.-arbetare
 Viktor Danielsson, avsynare
 Hans Edström, driftingenjör
 Sven Edvardsson, verkmästare
 Linus Ekman, arb. förman
 Albert Engström, förrådsarbetare
 Harry Ericsson, verkmästare
 Nils Eriksson, avsynare
 Sten Fagerström, motormontör
 Nils Falck, arb. förman
 Nils Fransson, motormontör
 Gunnar Fried, r. verkmästare
 Gunnar Gustavsson, motormontör
 John Gustavsson, verkmästare
 Stig Haglund, filare
 Lars Hahne, tekniker
 Torsten Hedlund, telemontör
 Eric Hedman, plåtslagare
 Arne Hell, r. kansliskrivare
 Bertil Henriksson, driftingenjör
 Thure Hjort, ytbehandlare
 David Hjerling, verkmästare

Erik Isaksson, avsynare
 Karl Erik Jansson, filare
 Henry Jersby, driftingenjör
 Tage Johansson, hjälpmontör
 Gunnar Jonsson, verkmästare
 John Jonsson, ingenjör
 Sven Johnson, ingenjör
 John Kardell, ingenjör
 Alfons Karlsson, avsynare
 Alvar Karlsson, arb. förman
 Arne Karlsson, arb. förman
 Birger Karlsson, telemontör
 Bror Karlsson, ing.-bitr.
 Hilmer Karlsson, motormontör
 Ingemar Carlson, tekniker
 Karl Edvin Karlsson, lindare
 Lars Karlsson, instrumentmakare



*Knut Kihlberg,
 SAF:s avd 25 ord-
 förande 1950 och
 1952.*



*John Wallén till-
 delades 1954
 medaljen "För nit
 och redlighet i
 rikets tjänst".*

Linus Carlsson, avsynare
 Olof Karlsson, verkmästare
 Roland Carlsson, ingenjör
 Sven Carlsson, motormontör
 Tage Karlsson, tekniker
 Knut Kihlberg, bitr. ingenjör
 Gösta Kling, tidskrivare
 Nils Kumlin, ingenjör
 Stig Larelius, driftingenjör
 Elise Larsson, kansliskrivare
 Harry Larsson, motormontör
 Rune Larsson, fotograf
 Albin Levin, avsynare
 Gunnar Lindberg, plåtslagare
 Sven Lindberg, avsynare
 Henry Liljeroos, instrumentmakare
 Carl Lindkvist, avsynare
 Ellmar Lund, filare



*Gunnar Fried är
 SAF:s avd 25 nu-
 varande ord-
 förande.*



*Henry Jersby,
 FCTF:s avd 107
 ordförande senast
 1951-1952.*

*Tage Wallqvist,
 FCPF:s avd 52
 ordförande 1945.*



*Doktor Bergquist
 tillhör 10-årsjubi-
 larerna år 1954.*

Henry Lännbrink, arb. förman
 Hugo Löfgren, bitr. ingenjör
 Eric Löfgren, verkmästare
 Erik Magnusson, bitr. ingenjör
 Karl Mattsson, avsynare
 Einar Molin, filare
 Holger Mörk, verkmästare
 Gunnar Neuman, ing.-bitr.
 Hilding Nilsson, grov- och div.-
 arbetare
 Ingemar Nilsson, instrumentmakare
 Sten Nordlund, ingenjör
 Sven Norgren, svetsare
 Karl Norling, telemontör
 Gösta Olin, avsynare
 Martin Olsson, ing.-bitr.
 Robert Olsson-Seffer, driftingenjör
 Tage Olsson, motormontör
 Erik Persson, verkmästare
 Helmer Persson, förrådsarbetare
 Karl Persson, verkstadsförman
 Sven Persson, arb. förman
 Stig Samuelsson, instrumentmakare
 Magnus Schutz, tekniker
 Siiri Schutz, kansliskrivare
 Erik Sjöberg, telemontör
 Ewert Skoglund, kansliskrivare
 Stig Sundberg, avsynare
 Karl Oscar Sundvall, ing.-bitr.
 Reinert Svensson, ingenjör
 Sven Söderström, avsynare
 Nils Thorsson, flygdirektör
 Lennart Thornström, driftingenjör
 John Wallén, verkmästare
 Brita Wallqvist, kontorsbiträde
 Uno Westerlund, avsynare
 Gösta Willneborn, avsynare
 Allan Wreder, ing.-bitr.
 Karl Erik Åberg, verkstadsförman
 Arne Åkesson, ingenjör
 Olle Älgeby, förrådsarbetare
 Ingvar Öhrn, motormontör
 Gun Österberg, kontorsbiträde

Till alla CVA:s 10-årsjubilarer riktar jag ett varmt tack för gjorda arbetsinsatser och gott samarbete samt önskar en god fortsättning vid CVA. Samtidigt uttalar jag förhoppningen,

Stig A. Levin

Driftvärnet

CVA och CFA driftvärn tog andra året i följd in-teckningarna i verkstadsdirektör Bjarnholts och major Remahls vandringspris. Arbogalaget bestod av Gunnar Merkén, Ture Nyhrén, Arne Olsson, Jack Leth, Herbert Käberg och Walter Lundborg.

Lagresultat:

1) CVA-CFA 956 poäng, 2) F 15 928, 3) F 6 884, 4) F 17 866, 5) CVM 865, 6) F 11 834, 7) F 13 829, 8) F 16 820, 9) F 1 812, 10) F 12 802.

Individuell tävling:

Kulsprutepestol: 1) driftvärnsman Fornander, F 11, 243 poäng, guld-
 (Forts. å sid 15)



Det segrande laget med 1956 års diplom och verkstadsdir. Bjarnholts vandringspris samt major Remahls vandringspris. Fr. v. Herbert Käberg, Jack Leth, Thure Nyhrén, Gunnar Merkén, Arne Olsson.

att jag får tillfälle att återkomma, då vi i stället för 10 år kan räkna 15 år.

Till Bergtrolllets läsare

Med kapitel 17 har jag avslutat den år 1951 påbörjade artikelserien om CVA tillkomst och uppsättning under åren 1942-1946.

Jag hoppas, att det skrivna i någon mån kunnat bidra till kännedomen om det företag, där vi arbetar.

Min avsikt är emellertid att fortsätta, men då under formen "Det hände 1947", "Det hände 1948" osv. Vi kommer således in på tider som ligger endast några år tillbaka och många kommer säkert att le igenkännande.

Du, som läser detta! Vad gör Du just nu?

Kanske Du sitter i Ditt hem i en bekväm fätölj? Du har det lugnt och skönt!

I tidningar, tidskrifter och böcker har Du säkert läst om den fantastiska tekniska utveckling som skett och sker för erhållande av bättre och framför allt snabbare färdmedel. Hastighetsrekorden har ständigt ökat, vid flygning är ljudvallen övervunnen och 2.000-3.000 km. per timme är nu möjliga. Rymdskepp, rymdstationer och rymdfärder planeras. Färder till månen bedömes av experter vara möjliga redan under nuvarande århundrade.

Du har kanske ansett rymdfärdena alltför fantastiska och Du har kanske häpnat och ryst över de hastigheter vi redan i dag kan uppnå. Kanske Du tyckt att det är skönt att slippa vara med om sådana färder. Du har det lugnare i Din bekväma fätölj.

Men!!!

Vad är det för färder Du deltar i?

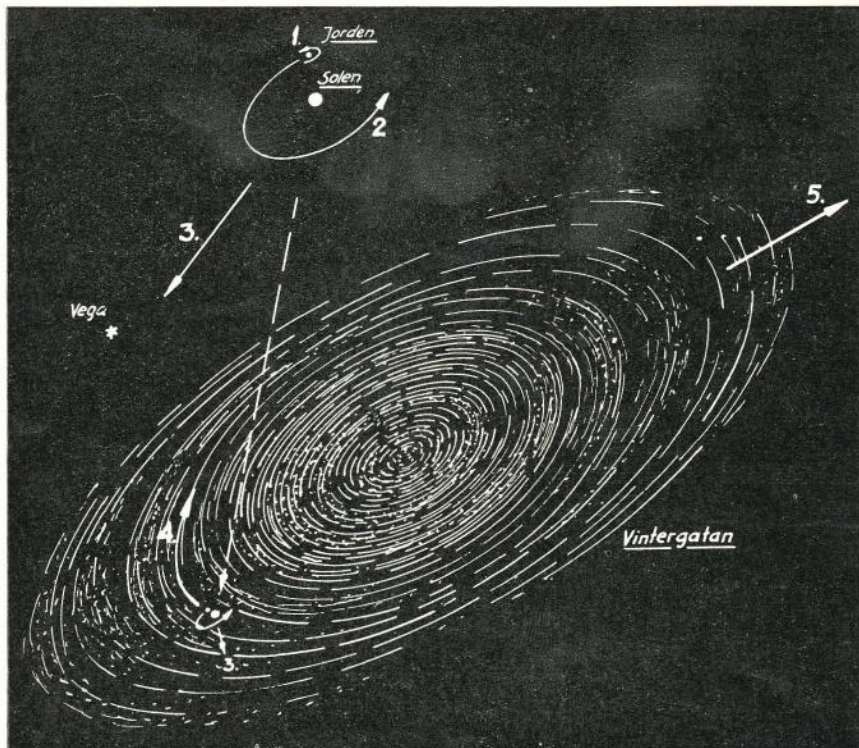


Fig 2. Färder i Universum.

EN HISNANDE FÄRD

Vad händer i verkligheten med Dig och varthän går färden?

1) Färden runt jordaxeln

Du befinner Dig i Arboga, beläget på ytan av Jorden, en av de planeter, som kretsar kring Solen, som är en av Vintergatans många miljarder stjärnor.

Jorden är ett vid polerna något tillplattat klot, som roterar kring en axel genom syd- och nordpolen. Tänker man sig denna axel utdragen i rymden, råkar den ungefär Polstjär-

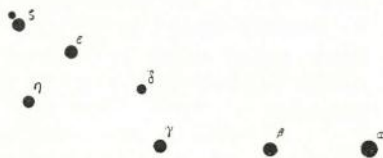
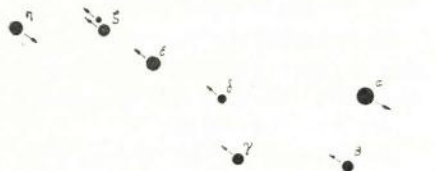


Fig 1. Karlavagnen sedd från jorden, nu och om 100.000 år.

nan i stjärnbilden Lilla Björnen. Den tid som Jorden behöver för ett varv har vi valt som tidsenhet och kallar den ett dygn (24 timmar).

Hade Du befunnit Dig exakt på någon av polerna, hade Du endast vridit runt på plats en gång varje dygn. Om Du däremot bott vid ekvatorn, hade Du på 24 timmar tillryggelagt hela ekvatorns längd d. v. s. omkring 40.000 km. Du måste således ha färdats med över 1.600 km. per timme, alltså över ljudhastigheten. Nu bor Du i Arboga, som ligger på en polhöjd av $59^{\circ} 24'$. Vägsträckan i karusellen är här endast ca 20.000 km., alltså åker Du runt med en hastighet av endast omkring 800 km. per timme, vilket är något mer än den fart som flygplan J 22 hade.

2) Färden runt solen

Vårt snurrande klot kretsar i en något ellipsformad bana runt Solen. Samma är förhållandet med vårt solsystems övriga planeter, alla på färd i samma varvriktning och i ungefär samma banplan.

På innerbanan ligger Merkurius med en varvtid på 88 dagar. Närmast innanför oss, alltså mellan Merkurius och Jorden, ligger Venus med varvtiden 225 dagar. Utanför oss har vi Mars, som gör ett banvarv på un-

gefär 2 år. Mars varvar vi således vartannat år. Längre ut i banplanet kretsar Jupiter, Saturnus, Uranus, Neptunus samt på ytterbanan Pluto, den senare, som upptäcktes år 1930, har en varvtid på 248 år. Mellan Mars och Jupiter kretsar ett stort antal småplaneter; hittills har ca 2000 sådana observerats.

Som Du vet är Jordens varvtid kring Solen ca 1 år (noga räknat 365 dygn, 5 timmar, 48 minuter och 46 sekunder). Bansträckan är lång och här kommer vi inte långt med ljudhastighet. Vi färdas med ca 30 km. per sekund, alltså med över 100.000 km. per timme. Således motsvarande jorden runt vid ekvatorn på 20 minuter.

På färden runt Solen åtföljes planeterna troget av sina månar. Jorden har ännu så länge endast en säkert känd måne, som torde vara välbekant. Vår granne Mars har 2 månar, Venus är utan.

3) Färden i Vintergatan

De stjärnor Du ser på himlen kallas ofta fixstjärnor, men de är inte "fixa". De rör sig i banor med stor hastighet. Avstånden till dem är emellertid så stora, att hundratals år behövs för att lägesändringen skall kunna observeras med blotta ögat.

På fig. 1 ser Du hur människorna på Jorden kommer att se Karlavagnen om 100.000 år.

Även Solen med alla sina planeter, däribland Jorden, är på färd genom den del av Vintergatan där vi närmast hör hemma. Varthän går då färden? Jo, mot de delar av rymden där nu stjärnbilerna Herkules och Lyran befinner sig. Av stjärnorna i Lyran minns Du säkert Vega.

Solen med sin familj håller en hastighet av ca 20 km. per sekund, d.v.s. ca 70.000 km. per timme. Hastigheten är hög men avstånden som tillryggalägges är stora, de räknas med ljusår som måttenhet. Som Du kanske minns är 1 ljusår ca 9,5 biljoner km.

4) Färden kring Vintergatsaxeln

Som jag tidigare berättat har Vintergatan med sina många miljarder stjärnor formen av en diskusskiva. Diametern är av storleksordningen 100.000 ljusår. Vår sol och således även Du befinner sig omkring 30.000 ljusår från skivans axel, som går genom stjärnbilden Skytten i södra stjärnhimlen.

Enligt astronomerna roterar Vintergatan kring sin axel; den del där vi befinner oss har ett varvtal som uppskattas till ett varv på 200 miljoner år. Det tycker Du säkert är ett lågt varvtal! Men om Du beräknar vår färdhastighet, finner Du att denna är av storleksordningen 275 km. per sekund, alltså ca 1 miljon km. per timme. Med denna hastighet kan Du åka jorden runt vid ekvatorn på 2,5 minuter.

5) Färden i Vintergatornas Vintergata

Vår Vintergata är en liten, liten enhet i en värld av miljarder liknande Vintergator. I en tidigare artikel har jag nämnt en sådan, Andromedanebulosan, som finns på ett avstånd av 1,5 miljoner ljusår, men som Du kan se med blotta ögat. Följande en bana i denna ofantliga värld rör sig vår roterande Vintergata på väg någonstans med en hastighet av omkring 500 km. per sekund (1,8 miljoner km. per timme). En fantastisk hastighet, men räkna efter. För att tillryggalägga en sträcka lika med sin egen diameter (100.000 ljusår) behöver Vintergatan 60 miljoner år.

Sammanfattning.

Du deltar i alla färder enligt ovan. Du ser färderna på fig. 2. Men märk att denna är ritad i fullkomligt felaktig skala. Som ett exempel vill jag nämna att om Jorden ritats som ett

4. När jag började med flyg

Verkmästare John Wallén berättar.



Medhjälpare vid de internationella flygtävlingarna i Göteborg 1923 samlade på Torslanda. Främst: Flygförare Wahlgren och pensionären Molander. Sittande: verkem John Wallén (Johnta), verkem Olsson, F12, Eriksson och Öhman, pensionärer, verkem Kvick, F1, Andersson, pensionär, förvalt Phil, F 13, Nilsson, pensionär. Stående: verkem Björk, F5, verkem Karlsson F6, förrådsförm Wall, CVM, gamle välkända CVM-aren Louis med tillnamnet Andersson, numera FC, förm Thörnkvist, F4, verkem Meijer, CVM, förvalt Wiman, CVM, verkem Linné, CVM.

Inte var det flygardrömmar, som var orsaken till att jag en lördags-eftermiddag 1920 gick in till chefen – fiskhandlaren – och begärde ut löningen. "För på måndag ska jag börja på Flyget", förklarade jag inte så litet stöddig. Visserligen hade jag liksom tusentals andra linköpingsbor många gånger klättrat upp på något tak, när man visste att det skulle bli flyguppstigningar på Malmen. I "Östgöten" skrevs alltid om dag och tid för väntade flygningar. Nog hände det också att vi grabbar vandrade halvmila-

litet dammkorn, hade Vintergatan näst ritas med en storlek lika med hela Europa! Det är för tanken hisnande färder med hastigheter, jämfört med vilka våra modernaste flygplan rör sig som sniglar.

Men Du märker ingenting, där Du sitter i Din fåtölj. Allt är enligt naturens ordning stabiliserat. Vi tycker att den plats på Jorden där vi lever och bor står stilla och vi förstår antikens människor, som trodde att så var fallet och att Jorden var världsaltets centrum med däromkring kretsande sol, planeter och stjärnor.

Färden går vidare! Vart bär det hän och vad kommer att hända? Det vet ingen människa och kommer väl heller aldrig någon att veta.

Ursa.

vägen ut till Malmen, när skolan var slut för dagen och låg och väntade i något dike i väntan på att baron Cederström skulle landa med sitt plan. Men ändock, den som var 14 år och arbetargrabb på den tiden, fick i allmänhet inte ha så högtflygande planer. Det gällde i främsta rummet att skaffa ett jobb.

Så börjar John Wallén (Johnta? Ja visst!) berätta om gångna tider. John-ta lutar sig bekvämt tillbaka i fåtöljen. Han hetsar inte pennan. Lugnt och lågmält målar han upp sina motiv. Allvar och humor har var sina speciella färger, valda med den säkerhet som kännetecknar konstnären.

Svarvarna smidde sina verktyg.

– Smeden Otto Henell tyckte nog, att hans nya smehalva borde ha varit begåvad med både vingor och propeller för att kunna lätta en aning. Jag räckte nämligen inte upp så pass långt över städet, att jag orkade klämma till ordentligt med släggan. Henell ordnade, så att jag fick en pall att stå på!

Det var rörligt i smedjan. Dit kom nämligen alla svarvarna för att själva smida sina verktyg. Och det kunde dom, ty det ställdes stora krav på yrkesskicklighet på dem som anställdes vid Flyget, då liksom nu. Undantaget som bekräftar regeln var jag, säger John-ta med ett leende.

Själva hade vi mycket jobb i smedjan, ty just när jag började pågick uppförandet av en väldigt lång trähangar – F-hangaren. Svetsning förekom inte på den tiden, utan de långa armeringsjärnen hetsades ihop. Efter ett halvår i smedjan fick jag erbjudande att börja på monteringen, där jag blev hjälpmontör på flygplan. Jag ville lära mera, gick på plåtverkstaden och provbocken, innan jag hamnade på flygplan.

Det första flygplan jag fick vara med om var "Albatross", som fick sina beteckningar efter antalet hkr på motorn. Vi byggde bl. a. "Albatross 120" och "Albatross 160". Planet gick mest som skolflygplan. Spanningsplanet S 18 med 260–300 hkr motor kom också till i den vevan. Sveriges första ambulansflygplan tillkom 1924. Det var en gammal S 21, som byggdes om. Det var den lugne, försynte och humoristiske sergeant Cornelius, som flög planet. Senare byggdes en Bréguet, ett franskt plan, om till ambulansplan. Cornelius mekaniker Gunnarfeldt var med vid ombyggnaden och blev så småningom också hans efterträdare som ambulansflygare.

Tummelisa en stor upplevelse.

Så kom Tummelisa-planet, som byggdes i en serie på ett 25-tal maskiner. De blev min stora upplevelse. Då fick man en aning om aerodynamik och andra saker, som gjorde att en del frågetecken klarnade.

Man blev fångad av "flyg", varför är svårt att riktigt förklara. Kanske var det flygturerna med provflygaren Sparman. Det värsta denne visste var att flyga med sandsäck. Därför var det regel, att en av oss, som byggde på planet, fick följa med på första provflygningen. Eller var det kanske känslan av att man inte bara byggde en maskin utan närapå ett levande väsen – flygvapnet. Det kunde också vara det fasta kamratskap, som svetsade samman oss som sysslade med "flyg".

Svenskt flyg i vardande.

Johnta tar fram ett fotoalbum. Bland alla dess bilder, som visar svenskt flyg i vardande, pekar han ut en bild.

Här är vi samlade aderton kamrater. Inte någon av dem har övergivit flyget. En del är pensionerade, men alla övriga verksamma vid flottiljer, centrala verkstäder eller andra grenar inom flyget.

John Wallén berättar vidare. Det ena flygplanet efter det andra passe-



I baksitsen Johnta Wallén, därefter Karlsson, Gamleby, Karlsson, Norrköping, och Berg, numera förvalt på F7.

rar förbi i minnenas kavalkad. Phoenix-jagarna, som köptes från Tyskland efter första världskriget. Tillverkade med dålig fanér. Fick byggas om med nya kroppar och vingar. J 21, som snart hette J 23 och slutligen J 25, när den blev färdig. Spanningsplanet S 23, som byggdes om med pontoner.

– Flygledningen hade förklarat, att looping inte kunde utföras med S 23, sedan den försetts med pontoner. Söderberg, som var provflygare på jag ville följa med på en tur. Ja, visst ville jag. Vi startade och flög runt en tur mot Mjölby. Rätt vad det var snodde kärran runt och vi låg i looping. Söderberg hade tidigare "flugit sandsäck" och sanden blåste in i ögonen på mej. Söderberg flög ett varv till och manövern gjordes om. Jag upptäckte då, att fenan lossnat i ena kanten och jag dunkade Söderberg i ryggen för att göra honom uppmärksam på den fatala situationen. Men han flög på ett nytt varv mot Mjölby och nu såg jag till min fasa, att fenan hade slitits loss ännu mer. Jag dunkade än en gång i ryggen på Söderberg, men utan resultat. Han flög bara lugnt vidare. När vi äntligen kom ner, visade jag på vad som hänt. Söderberg blev arg.

– Kör ut kärran på fältet och bränn upp den, skrek han. Jag trodde ni mädde illa, när ni dunkade mig i ryggen, tillade han med en glimt i ögat.

Vi körde in kärran och dagen därpå hängde den i luften med Söderberg i sittbrunnen. Omedelbart efter vår flygning gick Söderberg emeller-

tid in till verkstadschefen och anhöll om tillstånd att få flyga till Stockholm och visa flygledningen, att man kunde göra looping med S 23 med pontoner. Major Fogman och Peter Koch gav Söderberg en ordentlig utskällning.

Flygets pionjärer.

Det var inte bara flygplan, som passerade revy. Flygets pionjärer skymtade fram då och då. Kompanichefen von Porat, chefen för flygverkstaden Peter Koch, verkstadsoffice-rarna Nordquist och av Uhr, ingenjörerna Kjellsson och Malmer bl. a.

– På ritkontoret fanns 1925 en känd fyrklöver: Otto Dahlin, Nils Söderberg, Thunell och Hugo Pettersson. De båda förstnämnda numera styresmän vid respektive CVA och CVV, de senare överingenjörer, Thunell vid Marinverkstäderna i Stockholm och Hugo Pettersson, sedermera Bertler, vid SAAB, Linköping. Fyrklövern hade egentligen fem blad. Ace Karlsson, nu chef för anläggnings- och driftsektionen på CVM, hör till dem, som man inte glömmet, säger Wallén.

Old Jim.

Utvandrad CVA-are skildrar vardag i USA

Brev från Göte Olsson

I Amerika finns allting utom kultur, brukar det sägas. Som alltid är det en sanning med modifikation. Ett lands kultur är det vanskligt att uttala sig om, det är ett svårdefinierat begrepp. Den praktiskt lagde amerikanen delar upp begreppet i ett andligt, stavat med stort A och ett materiellt med litet m, men det räcker inte långt. Lämna vi emellertid det andliga utanför diskussionen, kan man om det materiella säga, att det USA-besökaren i förväg vet eller tror sig veta om landet i stort sett stämmer med de omedelbara intrycken på ort och ställe.

"Mer av allting"

Det är verkligen "a land of plenty", där ingenting tycks fattas. En ledare i en New-Yorktidning nyligen hade till och med den stolta rubriken "Mer av allting", vilket tolkar dagssituationen - högkonjunktur, som ingalunda ger intryck av att mattas.

Prognoserna för de närmaste tio åren anses tyda på en fortgående stegring. Den nuvarande bruttoproduktionen inom landet tros ha gått upp 50 % år 1965, "disponibel personlig inkomst" från nuvarande 5.300 dollar per familj till 6.785, arbetsveckan kommer att sjunka från 40 timmar till 35, o. s. v.

I och för sig betyder inte pengarna något riskmoment eftersom landets ekonomiska liv baserar sig på enorma naturtillgångar, massproduktion och fri företagsamhet med konkurrens. Ökade penningmedel i allmänhetens hand tycks bara stimulera den industriella och kommersiella utvecklingen. En konjunkturrapport, framlagd i våras, uttrycker utan omsvep förhoppningen att allmänheten inte skall övergå till sparande, ty då måste högkonjunkturen brytas. Vad säger Sköld om det, mäntro? (Broder Göte, nu är det Sträng, som är sträng. Red:s anm.).

Lördagsrea på söndagsstek

Skyldfönster och annonsrutor är intressanta studieobjekt för besökaren, som finner att varje upptänklighet vara är föremål för prisfluktuationer i form av konkurrenspriser och nedstättningar. Mot veckoslutet kan man

få vara med om realisation på söndagssteken hos någon slaktare eller större kedjeaffär i livsmedelsbranschen. Alla krafter sätts in för att påverka köplusten och i följd av kundpsykologiens lagar brukar varorna kosta någonting på 19, 59, 98 eller så.

En annan detalj i den amerikanska prissättningen är det ständigt uppdykande ordet "down", som antyder avbetalningsköp, där "down" anger den första kontantsumman. Här har vi den sjuka punkten i amerikanernas privatekonomi, ty avbetalningsköpen florerar enormt. Amerikanen skaffar sig allting - bil, TV, kylskåp, tvättmaskin och kamera - på detta lättvindiga sätt. Trots olägenheterna, som borde vara desamma i USA som i Sverige, tycks handelsmännen bara uppmuntra till detta köpsätt. Tydligen menar man, att konsumtion är konsumtion och att det, liksom i Arboga bank, är mängden som gör det.

Jag tänker på förslitning, byten, nya modeller och bristfällig kvalitet eller i varje fall mindre uppenbar gedigenhet. Här leder naturligtvis bilen, som i USA är faktiskt lika naturlig som cykeln i Sverige. I genomsnitt byts bilen efter tre års användning och då är den ganska sliten. Hastigheten är alltid hög, behandlingen aldrig ömsint, ty en bruksvara är en bruksvara och när glansen gått av och det börjar bli tid för genomgripande reparation, då skaffar man en ny.

Den amerikanska biltrafiken är kolossal om man jämför med den svenska. Körkulturen är bättre i USA, särskilt vill jag framhålla hövligheten i trafiken. Av amerikansk trafikultur och amerikanska trafikregler har svenskarna mycket att lära.

Amerikanen flyttar gärna och ofta

Det amerikanska samhället har alltid karaktäriserats av rörlighet och därmed en viss oro. Amerikanaren har ju egentligen ständigt varit på vandring västerut, flyttande civilisationsgränsen fram till Stilla Oceanens böljor, allt medan präriegräset ersatts av vete och indianen och bisonoxen tvingats retirera mot förintelsen.

Det dagliga livets tempo är högt uppskruvat, lugnet och stillheten skyr man. Det får aldrig vara tyst, eljest kanske man inte har roligt eller är en dålig "mixer", vilket i Amerika är en förkrossande dom.

Rotlös är amerikanen också i den bemärkelsen, att den s. k. fäderneärvda torvan inte är ett amerikanskt begrepp. Lätt såsom fågeln lyfter han från sin gren i Boston, om han får nys om en bättre gren i Chicago. Så flyttar man, hit och dit, och mest flyttar man f. n. till Los Angelesområdet. Inflyttningstakten dit är just nu 500 om dagen - ett sannskyldigt lemmeltåg.

Amerikanen sportintresserad, men vill helst heja.

Amerikanens vardagsliv verkar ganska slitigt, trots bilen och tvättmaskinen, och man måste jobba hårt för att komma någon vart. Han kan inte gå och fröjda sig i tankarna åt pensionen och en tryggad ålderdom, inte heller kan han njuta av tillvaron som oavsätlig statstjänsteman. Begreppet ordinarie har ingen egentlig motsvarighet i ett amerikanskt lexikon.

Vill man vara ironisk, kan man säga, att amerikanens fritidsproblem för länge sedan är löst i och med den finurliga uppfinning som heter television. Om dess förmåga som intellektuell inspirationskälla skall här inte ordas - att den håller folk hemma om kvällarna kan biografdirektörerna och filmmakarna i Hollywood vittna om. Det tar många timmar att titta på fotbollsmatcherna och ännu fler timmar slukar basebollsmatcherna. Minst två gånger i veckan är det en timmes boxning och har yanken en inneboende tendens till aggressivitet, får han en vikarierande tillfredsställelse även av den vidriga fribrottningen. Amerikanen är väldigt sportintresserad, men på ett passivt sätt - han tycker om att titta på och sitta och heja. Och i pauserna får han goda inköpsråd av reklamen på TV-rutan, stimuleras till att fylla kylskåpet med härligt klunkande öl, byta till sig en ny Lincoln, skaffa sig en större tvättmaskin och under programskådandet avnjuta den förlängda verkan av Chesterfield-cigarretterna i King Size-format. Tacksam mot cigarettfirman, som kostat på honom teaterprogrammet, och mot bilfabriken, som betalar den stjärnströdda revyunderhållningen, stryker han sig om släta hakan (Gilette svarar nämligen för boxningen) och tömmer ölglasen.

Den ljusblå neonskylten blinkade på Greek Lines Piräuskontor och efter tre långa signaler med ångvisslan gled M/S Semiramis ut från kajen. 5.000-tonnaren svängde sakta runt i den trånga hamnbassängen och stävade ut på öppet vatten. Färden gick längs Attikas östra kust, vars som ett pärlband liggande badorter erbjöd en glad anblick, med sina färgrika parasoller och i olika stil byggda strandpaviljonger. Solen närmade sig horisonten och havets intensivt blå färg övergick alltmer till purpur. Man förstod väl uttrycket "det vinröda havet", som möter i de grekiska sagornas berättelser. Efter några timmar passerades Poseidontemplet på Cap Sounion, Attikas sydligaste udde. Det blev en skönhetsmättad upplevelse med den branta klippan, på vars topp templets vita pelarrader avteckna sig mot den blekt blå aftonhimlen.

Natten kom, som alltid i södern utan någon skymning. Ljusen tändes ombord och från däckets akteröver sågs ännu en stund några konturer av det grekiska fastlandets bergiga inre. Tidigt på morgonen ankrade fartyget på redden till ön Melos, med minnen från kassisk tid. Den bergiga lilla ön, som i förhistorisk tid var en givande fyndort för obsidian, har väl blivit mest bekant för Venus Milo, den utsökt vackra skulpturen som blev funnen här. På den genom utgrävning frilagda forntida teatern uppträdde ungdomar från ön och visade sina danser klädda i grekiska folkdräkter. Dräkterna gav ett intryck av slöjor eller togor i antik stil och var blekt röda, blekt blå eller gröna. Själva danserna föreföll bestå mest i enkla turer och det var en ytterst främmande syn, att i det klara solskenet se detta uppträdande i den 3.000 år gamla teatern.

Efter en halsbrytande bilfärd på slingriga vägar embarkerades fartyget och färden gick vidare till den intressanta ön Santorin den sydligaste i ögruppen Cykladerna. Santorin jämte de närbelägna öarna Therasia och Aspronisi bildar den återstående randen av en forntida jättekraater. När på långt håll kraterranden siktas ter den sig som en jättestor svart våg med ett kritvitt skumkrön, vilket vit-vita inte annat är än husen i staden Thera, huvudort på Santorin. När M/S Semiramis ankrade vid den brant uppstigande klippformationen på vars topp bebyggelsen skytmade 350 meter upp i luften, och man såg en smal åsnestig, som var enda förbindelseled, undrades hur den ritten skulle gå. Men det gick fint. Den lilla åsnan travade snällt uppåt och utsikten blev alltmer storslagen ju högre upp man kom. Efter någon halvtimme var man uppe och begav sig på upptäcksfärd. Smala gator överbryggade med valvbågar som stöd för husen vid de talrika jordskalven. Såväl affärer som bostäder var öppna och inbjudande mot främlingen. En äldre man frågade med gester och tecken om man önskade ett glas av öns berömda vin. Jo, det var ju lämpligt. Ett härligt, torrt uppriskande vin ur de stora tunnorna serverades. Kostnaden var ingen, det var endast ett smakprov — men inga som helst påträngande försäljningsmanövrar. En liten restaurang vid kanten av stupet från vilken man djupt nere kunde se vårt fartyg på det djupblå vattnet, öppnade sina dörrar. För en billig penning förtärdes en middag sammansatt av havets alla produkter. När natten sänkt sig och Semiramis sirener kallade passagerarna ombord, begyntes nedfärden — nu till fots. Det gick bra det också men benen darrade betänkligt när stranden nåddes. På väg ut till fartyget plockades rikligt med pimpsten som flöt på vattnet, en påminnelse om att i djupet slumrade Vulkanus. Det är med vemod man tänker på denna Egeiska havets pärla. Endast några dagar efter vårt besök utsattes ön för en fruktansvärd jordbävning med totalförstöring av bebyggelsen och talrika förluster i människoliv.

Från Santorin stävade fartyget söderut och efter en natts färd siktades den bergiga konturen av Kreta. Kusterna är starkt klippiga och några berg i det inre så höga, att snön ofta ligger kvar hela året. Det som gör Kreta så intressant är de olika lämningarna av forntida kulturer, framförallt palatset i Knossos. Den kultur som blomstrade här för omkring 4.000 år sedan

har blivit tillgänglig för forskningen, sedan en engelsman på 1900-talets första år började med utgrävningar. Det var här sagokungen Minos härskade och det var här den s. k. labyrinten på Kreta låg. Labyrint kommer av ordet labris, som betyder dubbelyxa och är ett ständigt återkommande tecken på väggarna i palatsets olika salar. Rika fynd i guld, silver och brons kan studeras i muséet i Herakleion. Hela kulturen, palatsen och tempen förstördes 1400 före Kristus. Orsaken har varit omtvistad, men efter den nyss antydda jordbävningen som förstörde Santorin, har man ansett att mycket talar för att en liknande katastrof, ehuru av större omfattning, förstört även Knossos. När man i den heta solen strövat omkring i sagopalatsets ruiner, står den berömda berättelsen om labyrinten i klar dager. Det var här atenaren Theseus med hjälp av kungadottern Ariadnes röda tråd kunde finna vägen tillbaka ur issgångarna, sedan han dödat tjuren Minotaurus, varefter de båda kunde fly tillbaka mot Aten.

Nästa etapp på färden var Rhodos, som i folkmun och legendar fått många namn. "Rosornas ö", "Solens brud" och "Egeiska havets flytande trädgård" är några av de poetiska epiteterna. Den är också förtjänt av dem. Växtligheten är överväldigande. Klimatet är underbart och badmöjligheterna utefter de långa sandplagerna är goda. Staden Rhodos som grundades någon gång under 500-talet före Kristus är en blandning av olika byggnadsstilar. Av den berömda antika kolossalstatyn "Kolossen på Rhodos" finnes intet kvar. Där emot ha Johanniterriddarna som härskade på ön under 1300 och 1400-talen e. K. lämnat en myckenhet palats och fortifikationer efter sig, som nu bidrar till den vackra hamnbilden. Längre in i staden finnes en gammal turkisk stadsdel, med trånga gator, moskéer och minareter från vilka, om turen är god, man kan höra böneutroparens koloraturliknande akallan. Bland märkliga naturfenomen kan nämnas en djup dalravins i det inre av ön, där det växer en kärlik cypressliknande vegetation. Denna lockar enorma mängder fjärilar och det är nu en turistattraktion att besöka dalen och genom stenkastning få färgsprakande fjärilsmoln att stiga upp från den mörka grönskan där fjärilarna annars dölja sig.

En afton i skymningen lämnade vi Rhodos och vände norrut igen. Målet var ön Delos strax norr om marmorön Naxos. I antiken var Delos centrum för all handel i dessa trakter och här fanns vid denna tid en mäktig och rik stad, vars ruiner i våra dagar ger en klar bild av antikens liv. Underbart vackra golvmosaiker, väl bibehållna tempel och skulpturer, en allé av vita marmorlejon från hamnen upp till tempelstaden och mycket annat att förtiga, lämnade oförgätliga minnen.

Inte långt från Delos ligger fiskarhamnen Mykonos på den lilla ön med samma namn. Fiskebyn eller staden är helt vitkalkad och har liknande virrvarr av trånga gator som den förut nämnda Santorinstaden. I hamnen låg fiskebåtarna i pittoreska färger med brunbarkade segel och på bergsryggen ovan hamnen rader av väderkvarnar. Dessa och mängder av kyrkor, små och stora, är det som sätter sin prägel på den lilla ön. Kyrkorna är ibland endast en liten hydda ibland ett verkligt tempel med resliga valvbågar. Alla 300 ha de dock en klocka i tornet ovan dörren. Människorna här liksom överallt i Grekland är ytterst vänliga och hjälpsamma. Trots svårigheten med språket ordnas allt till det bästa, det må vara fråga om något att äta på en taverna eller inköp av de billiga och vackra textilerna. En gång när jag tittade på en matsedel och inte kunde förstå vad som menades, tog värden mig i handen och ledde mig ut i köket. Där lyftes på grytlock och den ena puttrande rätten efter den andra avsmakades till dess jag kunde bestämma mig för vad jag ville ha. God mat och till priser som belöpte sig till hälften av vad som betalas i Sverige.

Efter några dagars uppehåll på Mykonos gick resan åter till fastlandet. De vänliga öarna, de tjugande synintrycken och de intressanta minnena från Greklands storhetstid var ett minne, men ett oförglömmeligt.

Gjort och ogjort

När semestern väl är över och hösten börjar på allvar, blir alla människor så verksamma, inte sant? Det där yttrar sig väldigt olika. De flesta börjar i en eller ett par kurser och lär sig laga piffiga maträtter, läser språk, syr kläder eller spelar bridge. Särskilt de "dubbelarbetande" mödrarna beundrar jag kolossalt!

Själv får jag ett sådant där ryck på hösten, tycker att ingenting blir gjort hemma, tiden räcker inte till. Varenda gång jag kommer in i garderoben och får syn på korgen med "lag-kläder" känns det så anklagande. Och varje höst slutar det på samma sätt. Jag plockar fram anteckningsbok samt penna och börjar skriva långa listor över saker och ting som borde göras före jul samt en mindre lista på det som absolut skall utföras under morgondagen. Det är illa nog med långtidsprogrammet, men den där lilla listan är rena förärvet! Nästa dag på kvällen sitter jag och för över hälften på en mindre lista för dagen därpå, men samtidigt har jag förstås kommit på några nya punkter för den stora listan. Till sist verkar allt som en mardröm. Den stora listan skrivs om "angelägenhetsgradvis" och då har det vanligen hunnit bli advent och alla jobben är lika aktuella.

Nu är det bara frågan om var man skall börja. Det där amerikabrevet, som skulle skrivas under semestern, är lika oskrivet än. De tjocka lexikonerna gjorde alltså ingen nytta uppe vid sommarstugan utan transporterades bara mellan stan och landet ur och retur.

Jag börjar en rond genom lägenheten, öppnar skåpdörrar och lådor för att se efter om det verkligen är så hemskt som det verkar av min arbetslista. Nej se, i en låda hittar jag på hemslöjdsgarnet från förra hösten. Bakstycket till en cardigan är påbörjat. Vad kan det då vara för fel, eftersom stickningen blev undanlagd? Lådan bredvid svämmar över av fotografier och negativ som skall monteras och sorteras. Jag blir sittande på golvet bland korten och minnen kommer strömmande. Men det duger inte, tiden går!

Min bättre hälft har börjat en privat skafferirond ute i köket och jag

hör ett hojtande. Tror ni inte att han har hittat den där surströmmingsburken, som jag totalt glömt bort. Den måste ha stått dold i fönstergluggen och är utan tvivel på bristningsgränsen. Om den inte blir öppnad snart, så vet jag inte hur det går! Min man har fått en speciell norrlandsglimt i ögonen och näsborrarna nästan fladdrar, när han betraktar lådan.

Jag rymmer fältet och hämtar i stället upp jullådan från källaren. Det är precis lika skojigt som vanligt att öppna den och plocka fram innehållet. Där finns jullöparen, som skall sitta på väggen ovanför köksbordet. På den ser man ett härligt vinterlandskap, djupblå himmel med fullmåne som lyser kallt vit, en isbelagd sjö med snöklädda skogskanter runt om. Skuggorna i snön tonar över i blått och ute på isen i månskenet är ett par små tomtar i färd med att åka skridsko. Det har gått litet galet för dem, den ene har trattat på stjärten i halkan och den andre föll åt andra hållet och sopar isen med skägget.

I jullådan ligger förstas de granna blanka julgranskloten, som i "våran familj" kallas pomlor. Till slut hittar jag också adventsstjärnan. Min man, som tydligen har planerat middagsmaten för morgondagen, återfinnes i rummet och jag sträcker fram stjärnan mot honom. "Jaså, är det så dags", grymtar han och kliver upp på skrivbordet. "Var är hammaren?" Han vet lika bra som jag att den ligger någonstans till vänster i verktyglådan ute i köket. När jag till slut kan dra fram lådan (en gammal strösockerpåse som innehåller tre spikar hade fastnat uppe i kanten) ropar han därinne och frågar vart jag tagit vägen. Jag höjer rösten och talar om att i morgon kväll skall vi städa lådorna i köket, för det är sannerligen på tiden, innan vi alldeles försvinner i villervallan. "Ta med några häftstift också", kommer det från rummet när jag hämtar andan. Ja, häftstiften hittar jag direkt, för dom har jag lagt i den tomma chokladkartongen, där kaffeservietterna och tårtpapperen finns!

Om en stund hänger stjärnan på sin plats och jag har så smått kommit i julstämning och försöker prata



julmat och julkakor med min man. "Du skall väl inte glömma att köpa jäst", förmanar han. Det där är litet ömtåligt, nämligen. Som nygift skulle jag göra mig till och baka vetebröd. Utan att läsa några recept handlade jag de ingredienser som jag visste borde ingå i bullarna. Alltså begärde jag 2 hg. jäst! Det var en säker expedit, han klippte inte med ögonlocken en gång. Jag försökte också hålla god min, när han travade upp jästpaketet framför mig men blev förstas utskrattad då jag kom hem. Det påminde om pojken, som handlade 1 kg. strösocker och 1/2 kg. jäst, för att pappa skulle "baka"! "Du ställer då till. Snart har vi väl polisen här", försökte min man skrämma mig.

I år skall vi ändå försöka få en fin gran. Förra julen köpte vi ett ståtligt träd som visst inte trivdes inomhus. Redan på juldagen barrade granen liksom och efter nyår kunde man knappt prata högt inne i rummet utan att det rasade barr.

Nere i källaren grov hyacinterna i sina glas. De verkar bli så kraftiga och fina i år men kommer kanske att blomma vid olika tid. Och det gör ju detsamma.

En lördag får vikas helt för kakbaket och för övrigt skall ljusstakarerna göras i ordning, julkort skrivs och så julmaten förstas... Jag börjar famla efter papper och penna för att skriva en liten jul-lista. Min kära man mumlar något om julsinka. Ja, allt är sig så likt. Jag kikar ut genom fönstret och ser hur det lyser så vänligt från alla adventsstjärnorna i grannhusen. Det håller på att bli jul!

Nenne.

Under 1956 har vår verkstad genomgått en hel del förändringar och ombyggnader och som en sammanfattning inför årsslutet skall jag här göra en tillbakablick samt en titt in i det nya året.

Om vi först ser på *instrumentsektionen*, avd 250, så har kameraverkstaden flyttats i tunnel I och fått mera ändamålsenligt inredda lokaler. En del utrustning såsom skåp och hyllor skall utbytas, innan vi är helt färdiga här. I övervåningen har "tryckeriet" flyttats till administrationsbyggnadens källarvåning och meningen är, att fotoavdelningen skall följa efter, när källarlokalerna blir utökade. Övervåningen i tunnel I ligger under omplanering och jag hoppas, att den ändring, vi tänkt oss, skall bli genomförd 1957.

Elssektionen, 270, har på olika håll blivit föremål för omändringar. I bottenvåningen i tunnel I är utrymmena nu helt klara och om någon månad hoppas jag, avdelningen skall vara klar för slutbesiktning. I övervåningen i tunnel II kommer troligen en del ändringar att ske i mittsektionen, kontorsdelen. I övrigt börjar denna våning att efter finjusteringar se riktigt trevlig och ändamålsenlig ut. I södra ändan skall en hiss inbyggas strax intill trappan. För den nya vibratoranläggningen kommer ett mindre område i tunnel II södra ända, mitt emot hissen, att disponeras. Detta arbete skall snarast igångsättas. CFA-provningen skall få utökade utrymmen i CFA. Det utrymme, som provningen i dag har, skall disponeras av laboratoriet, som får flytta ned från övervåningen för att bereda ytterligare plats för HC.

Ovan jord börjar Telehallen mer och mer ta form såsom central för alla telearbeten, som inte kan eller behöver ligga i berget. Avsikten är att Telehallen skall inredas ytterligare, så att Radarbaracken helt kan utrymmas. Om vi hinner med detta under 1957 kan jag inte med bestämdhet säga nu, men hoppas kan man alltid.

Vapensektionen, 450, har delvis omändrats så att allt verkstadsarbete lagts under verkstadssektionen. Vapensektionens arbete är i huvudsak förlagt till skjutbanorna och områdena i dessas närhet. En stoltskjut-

ningsbana håller på att iordningställas och är snart färdig. Med glädje konstateras att den nya ammunitionswerkstaden blivit byggd och är färdig för inflyttning i början av 1957. Skiutbanorna kommer att anläggas upp och delvis förbättras.

Avdelning 470 kommer att kräva större utrymmen, men den slutliga lösningen är inte klar, så jag kan därför inte presentera denna nu.

Planeringsavdelningen har flyttat in i berget. De lokaler, som personalen i dag är placerade i, är endast tillfälliga. Utrymmet, som belägges av planeringsförrådet, kommer att friläggas och inredas för planeringsavdelning och produktionstekniskt kontor. Planeringsförrådet skall flyttas upp i övre våningen i stora förrådet. Hela denna våning är utrymd.

Planeringsavdelningens tidigare lokaler i administrationsbyggnaden skall disponeras av konstruktionskontorets kataloggrupp. Denna inflyttning kommer att ske under 1957.

Motorverkstadens första etapp av utbyggnaden (södra ändan av tunnel III) är färdig och har utfallit till allas belåtenhet. Vår förhoppning är att fortsättningen skall bli lika bra. Mellanväggarna i tunnel III skall rivas ner efterhand som byggnadsarbetena blir färdiga. Arbetena med utvidgningen går raskt framåt och under 1957 kommer dessa att i huvudsak bli färdiga.

Provbock nr 3 är iordningställd för körning av motor typ RM2. Till den 1 jan. 1957 skall provbock nr 1 iordningställas, så att vi där kan köra motor typ RM2B.

På *verkstadssektionen* har inga större förändringar skett, men efterhand som andra sektioner kommer att omplaneras följer automatiskt anpassning på verkstadssektionen. Nuvarande kontrollen, 702, skall rivas ner och få nya utrymmen i tunneln mellan filareverkstaden och laboratoriet. Packningen skall flyttas närmare godsavsändningen. Utrymme för ett ordentligt jiggförråd och plats för maskinreparatörerna står även på önskelistan.

Det är möjligt, att jiggförrådet kan inrymmas i den planerade utbyggnaden av läktaren i förrådets norra

ända. Denna utbyggnad av läktaren i två våningar ger förrådet större utrymme samt ger dessutom plats för kontor för inventarieförråd (610) och packningsavd (630).

Produktionstekniska avdelningen skall som nämnts flyttas in på det utrymme, som i dag belägges av planeringsförrådet, 506.

Orsaken till ombyggnaderna och ändringarna är att detta skall bidra till att vi på bästa och mest ekonomiska sätt skall lösa de uppdrag, som lägges på oss. En icke oväsentlig del av ändringsarbetena göres för att ordna arbetsplatserna så bra som möjligt för att därigenom skapa ordning och trivsel. Vi hoppas, att Du själv bidrager till detta genom att hålla ordning på Din arbetsplats.



Enligt VoB 64/56 av den 4/10 1956 äger 303 Nystedt, avd. 280, behörighet att framföra CVA servicefordon.

Något märkvärdigt med det, då? Ja, en liten komplettering av namnet kanske klarlägger. Nystedt heter också Astrid och det märkvärdiga i saken är att hon faktiskt är den första kvinna, som fått behörighet för förande av CVA motorfordon. Vilket celebreras med ovanstående bild, där Nystedt kör en Willys-jeep.

FRÅN LÄSEKRETSEN

Svar till
"Egen dammtrasa"

Vi städerskor får arbeta för pengarna vi får
Men är vi sjuka, ingen ersättare vi har, som städande går.
Därför kanske det är ostädad några dar.

Slit inte ut Er egen dammtrasa
Utan tag den vi har.

Städande Gänget.



Reamotorer för dagens
och morgondagens flyg

Flygmotor

TROLLHÄTTAN

Varför svarar inte växeln

Det hände för något år sedan. Jag ringde upp en firma. När samtalet kom, möttes jag av en pigg röst: "Gomorrön, de e Champion Radio". Man lägger sådant på minnet.

Flickan i växeln öppnar dörren till företaget - det finns många sätt att öppna en dörr. Hur är det med dörren till "Flyget" - slås den upp mitt framför näsan på besökaren, så att han förskräckt drar sig tillbaka eller svänger den upp stilla och behagligt inbjudande? Den frågan skall inte jag besvara, men nu vet jag, att det inte är så förbaskat lätt att klara dörren utan att den gnisslar på gångjärnen ibland.

- Flyget, flyget - ingenjör Thorsson - varsågod. Helge Andersson - säg åt honom att han underrättar Västerås. Det är Maj-Britt Östman som härjar med propparna i CVA-växeln. Jag sitter bredvid henne med ett par extralurar över öronen.

- Arboga söker John Ryd från Stockholm, som skulle träffas hos Andersson, Hallen. Ingen svarar på 352, Åkeson på 432 rådfrågas, men Ryd är okänd. Vakten får en signal och han meddelar, att den sökta finns hos Böi Kropp; fru Braxell hänvisar till Motor och där blir det napp.

- Det är något fel på min apparat, så jag hör inte, säger en röst. Anmäl felet till 212, blir det snabba svaret. Förv. Peters beställer genom sin sekr. Sthlm och Backlund.

Allt har hänt i snabbt tempo. Jag har svårt att hinna med och uppfatta namn och telefonnummer. Man talar telefonisterna emellan utan hets, men brådskan lyser dock igenom.

Arboga: Backlund underrättar, går det bra?

Maj-Britt: Ja, det går bra.

Arboga: Ni har två samtal till samma abonnent i Ljungby.

Maj-Britt frågar sin kamrat - Gun Jansson - om hon har något samtal med Ljungby.

- Nej, vi har inget med Ljungby, det har vi redan fått, svarar Gun.

Arboga låter inte övertygad.

Arboga söker Magnusson.

Vilken Magnusson?

- Han skulle finnas på skjutfältet.

Maj-Britt gissar, att det skall vara skjutbanan och ringer upp.

- Finns Magnusson där?

- Ja.



Växelflickorna Gun Jansson, Siv Larsson och Maj-Britt Östman.

- Samtal från Sthlm.

- Nej, inte till mej.

- Dom söker Magnusson på skjutfältet.

- Ja, då är det nog jag, släpp fram dom.

Arboga frågar efter Leth.

Sirby svarar: Leth träffas på Rundströms telefon.

Rundström: Ja, jag ska se om jag får tag på honom.

Sthlm söker Söneby och får snabbt svar.

Så ringer Leth: Det här samtalet skulle vara till Seth.

Jansson svarar på Seths telefon.

Jag vet inte var han håller hus.

Maj-Britt tar mikrofonen, slår till högtalarna och ropar Seth.

Han ringer upp: Jag hörde jag har riks. Jag är i kopieringen och går upp.

- Ja, tack.

Rikssamtal till fru Nystedt. 402 är upptaget.

Maj-Britt ser frågande på mig: Var har hon närmaste öppna telefon. 405 föreslår jag.

- Du förstår, säger Maj-Britt, att vi måste pricksäkert känna till vem som har vilket nummer för att över huvud taget kunna klara av det här jobbet. Med få undantag vet vi dock ingenting om, var abonnenterna sitter. Det skulle underlätta, om vi visste det.

Nystedt svarar på 405.

- Du får Örnefur.

- Jaså, kommer han nu.

Arboga: Jag har sökt Unemo, Kungsör, ett par gånger, men nu väntar jag till kl. 2.

- Ja, gör det.

Karin Dahlquist: Vill du be Granath ringa 322.

Maj-Britt ropar.

Arboga: Jag stryker Ljungby. Ni hade fått samtalet.

Arboga: Sthlm vill tala med Thorström.

Thornström, rättar Maj-Britt.

Granath: Vilket nummer skulle jag ringa, var det 332.

- Ja.

- Ja, men där är jag ju.

Maj-Britt: Förlååt, då var det 322, - fru Dahlquist tillägger hon förklarande.

Hagström, CFA, har begärt personligt med en abonnent på FF.

Arboga upplyser, att den sökta är på tjänsteresa, vilket besked Maj-Britt vidarebefordrar.

Hagström: Är han på tjänsteresa i morron också.

Maj-Britt, surt: Ja, det vet inte jag.

En röst i fjärran frågar efter Edwardsson.

- Det var Rask, säger Maj-Britt.

Jag känner också Rask, men hörde inte, att det var han.

I ett malande glider tiden vidare. Den står aldrig stilla. Ingen av de båda telefonisterna har tid eller tillfälle att lyfta på stjärten. Små, vita ögon tänds oupphörligen på panelen framför oss. De stirrar stelt påminnande, ända tills Maj-Britt kopplat samtalet.

Kaj Eriksson beställer ett riks. Maj-Britt bläddrar i de röda samtalslapparna, som hon skrivit tidigare och förvarar överskådligt i en pärm med fickor.

- Jag har ett samtal till samma plats, undrar om det inte också gäller samma person?

Maj-Britt kopplar in ett samtal till Bolin.

Bolin: Jag har Wilhelmsson på UH!



Siv Larsson: Vi har två papperskorgar...

Men det var så dags. Maj-Britt berättar, att om ett samtal utifrån bryts av mottagande växel, så kan den brytande telefonisten inte rätta till det. Tillsägelse om brytningen måste ske från den beställande stationen. Det dröjer heller inte länge förrän samtalet kommer igen.

- Min abonnent säger, att han blivit bruten.

Ja, jag bröt här.

Det är lätt att bryta ett samtal, säger Maj-Britt. I brådskan rivs ett snöre ned med ett annat och så är det hänt.

Kaj Eriksson avbeställer, Maj-Britt hade gissat rätt.

Ungefär en timma satt jag där och lyssnade. Jag kunde fortsätta och skriva sida upp och sida ner med dessa monotona repliker, men jag tror, att det som redan skrivits ger en liten uppfattning om jobbet karaktär. Någon godbit ramlade in och någon försökte sig på ett skämt.

Godbiten: Bertilsson beställer Sthlm och Bodog.

Maj-Britt: Var det Goding.

Bertilsson med skrattet i rösten: Nej Bodog, men han kanske är en goding.

Skämtet: Skämtaren begär att få ett riks överkopplat till 416.

Maj-Britt: 416 är riksupptaget.

Skämtaren: Då tar vi nästa pilsner.

Maj-Britt: Var är det då?

Skämtaren: I kylskåpet.

Förvånande var, hur det i övrigt var absolut fritt från sidosnack. Kort och koncist från båda håll. Tursamt nog, annars skulle samtalen snart svämma över. Vilket dom väl vill göra ändå ibland.

Ett par timmar tidigare på dagen gjorde jag ett besök på växeln i sällskap med bergtrolls-fotografen för att få ett par bilder. Ett och annat snapade jag upp mellan samtalen.

Flickorna arbetar i tre vakter. En vakt börjar kl. 6.48, en kl. 7.55 och den tredje kl. 9.15. Den flicka, som börjar 9.15 slutar kl. 12.15 och är extrahjälps för rikssamtalens expediering.

- Kanske någon är avundsjuk på vår arbetstid, tror Siv Larsson. Men vi är bundna av vårt arbete och bundna vid stolen, mer än de flesta. När vi sitter två kan vi inte gå härifrån. Toaletten ligger långt bort. Ja, på eftermiddagen kan man helt enkelt inte gå ifrån. Det blir skäll från dem, som får vänta. Och är det nu så illa, att man absolut måste gå, så händer det att toaletten är upptagen. Den tid på morgonen, då man är ensam,

finns ingen möjlighet att gå ifrån. Skulle man må illa, så finns det två papperskorgar, men dom är ju inte användbara till allt, säger Siv och smilgroparna sjunker in i kinderna lite mer än vanligt. Om vi får önska oss en julklapp, så är det en toalett med tvättställ för oss själva.

Så talar vi om oss, som brukar beställa riks då och då.

- Det skulle underlätta, om man talade om, när man är bortrest. Det gäller dem, som ofta får samtal utifrån. Men ännu viktigare är det, att den som beställt ett samtal och går ifrån sin apparat, meddelar oss vart han tar vägen. Vi söker på högtalarna, men får ofta inget svar.

- Under tiden som vi söker, kan vi inte svara dem som ringer växeln, och då vi båda är upptagna av sådant sökande, då blir det lång väntan i växeln, framhåller Gun Jansson.

- Det händer dagligen, säger Siv vidare, att man går till tandläkaren och säger, att det är bara att ringa till Flyget. Dom uppger nummer och namn och det kan bereda oss ett deckarjobb att ta reda på var dom finns. Och så är det en annan sak. Många tror, att vi ser vilket nummer man ringer från, men det är bara en liten lampa som lyser på panelen. Dom beställer ett samtal och slänger på luren. Ringer sen och undrar, varför inte samtalet kommer!

Ja, så fick de prata ut, flickorna i växeln, om sina bekymmer. Vi som ringer har ju också våra bekymmer. Högtalarrösten ropar: Ring växeln omedelbart! Man slår nian och blir allt längre i nian, när man står där med luren till örat och inte får svar från växeln. Men nu vet vi varför. Det beror inte på att flickorna sitter och berättar om den sista filmen eller sticker på julklappströjan eller smuttar på kaffet. Det beror helt enkelt på att växeln - med allt vad som däri inneslutes - är för klent dimensionerad i förhållande till belastningen. Men den skall ökas ut. Har någon sagt. Och vi hoppas, att det inte dröjer allt för länge. Och vi hoppas, att inte dörren knarrar allt för ofta.

Old Jim.

Bytesex. Populär Radio.

En av Bergtrollets läsare frågar, om någon har nummer 11 och 12 av Populär Radio 1949. Han har själv en hel del överloppsex. 1939 nr 11 och 12, 1940: 3, 6, 7, 8, 8, 10. 1941: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11. 1942: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11. 1943: 1, 4, 5, 8.

(Forts. fr. sid 5)

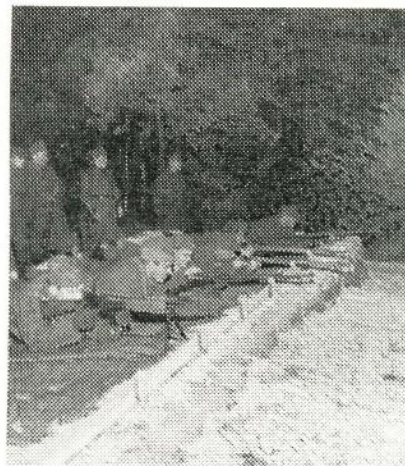
medalj, 2) driftvärnsman Merkén, CVA-CFA, 242 poäng, silvermedalj, 3) driftvärnsman Carlson, CVA-CFA, 242 poäng, bronsmedalj.

Kulsprutgevär: 1) driftvärnsman Nyrén, CVA-CFA, 205 poäng, guldmedalj, 2) driftvärnsman Boström, F 16, 190 poäng, silvermedalj, 3) driftvärnsman Hellgren, F 13, 190 poäng, bronsmedalj.

Gevär: 1) driftvärnsman Olsson, CVA-CFA, 131 poäng, guldmedalj, 2) driftvärnsman Johansson, F 6, 128 poäng, silvermedalj, 3) driftvärnsman Carlsson, F 1, 128 poäng, bronsmedalj.

Samtliga frivilliga försvarsorganisationer i Arboga deltog under natten till söndagen den 14 oktober i en stort upplagd övning anordnad av befälsutbildningsföreningen. Övningen hade lagts upp och leddes av löjtnant Rolf Schenström, Uppsala.

Förutsättningen för de två styrkorna var olika så till vida, att för flygets driftvärn gällde att försvara anläggningarna mot sabotage och anfall av fientliga styrkor, medan de övriga styrkornas förutsättning var att driva bort fientliga styrkor från anläggningarna. Patrullernas uppgift var att på natten utspana och utföra sabotage mot verkstaden. På morgonen utfördes anfall som blev en våldsamt skottlossning från de olika vapnen.



Skjutning i mörker. Fr. v.: Helmer Persson, Gunnar Merkén, Ake Svensson, Herman Eriksson, Harry Odenhult, Folke Larsson.

1944: 5, 6, 9, 10, 12. 1944: 5, 6, 9, 10, 12. 1945: 1, 2, 4, 8, 12. 1947: 1, 2. 1948: 7. 1949: 3, 6, 8. 1950: 1. 1952: 1, 11. 1953: 2. Kontakta Bergtrollets red.

Produktionstakt och sekretess

Maskinen går trögt. Produktions-takten är inte den man önskar. Vad är anledningen? En undersökning röjer flera skäl, som mer eller mindre lätt kan tillrättaläggas. Vissa orsaker går dock icke att eliminera utan att ge avkall på något annat väsentligt, och då gäller det att väga och välja. Till det senare får vi hänföra sekretessen kring många viktiga arbetsuppgifter.

Hemligstämpeln är en hämsko. Det torde vara allmänt bekant, och det bör beaktas redan vid planering och kalkylering. Man måste ta det som en naturlig sak, att hemliga handlingar och hemliga uppgifter av olika slag kräver mera tidsödande handläggning än öppna. När tidschemat är pressat ligger det nära till hands att söka efter förenklingar. Just då tänker man kanske inte så mycket på sekretesskravet, och så vidtager man en åtgärd som är genialisk ur effektivitetssynpunkt men som vid närmare eftertanke är alldeles otillfredsställande ur sekretesssynpunkt. Här måste vi acceptera den återhållande faktorn, och icke låta arbetstakten inverka på sekretessen.

När skall då hemligstämpeln utnyttjas? Det är en bedömnings-sak, som många gånger inte ger sig själv. I de flesta fall är direktiven klara. Men ofta krävs noggranna övervägande. Härvid bör ledstjärnan vara att utnyttja densamma sparsamt. Går det kanske lika bra att utesluta den hemliga uppgiften eller göra omskrivningar, som inte röjer vad man vill dölja? Ja, då bör den vägen väljas.

Hemligstämpeln är en signal, som enkelt och iögonfallande talar om att handlingen innehåller hemliga uppgifter och påminner om sekretessen. Många menar att detta är ett sätt att röja handlingens hemliga innehåll och därmed göra den mera begärlig för den obehörige. Denna uppfattning kan icke helt tillbakavisas. Å andra sidan kan hemligstämpeln av denna anledning icke utelämnas. Obehörig insyn får förhindras genom noggrannhet i handhavandet. Har f.ö. den lojale men kanske nyfikne medborgaren någon gång reflekterat över att den största säkerheten är att vara helt ovetande om hemliga uppgifter? Då föreligger icke heller några

bekymmer med att tillämpa tystnadsplikten på rätt sätt.

En god säkerhetstjänst påkallar största möjliga restriktion vid information om hemliga uppgifter. I ett kritiskt läge är det angeläget, att delgivning begränsas till de personer, som oundgängligen behöver upplysningar. Detta med hänsyn till de oberoende situationer, som alla kan komma i. Erfarenheten har nämligen visat att de mest tystlåtna personer i trängda lägen icke förmår hålla inne sin vetskap. USA har redan i fred tagit konsekvensen härav och vidtagit allvarliga åtgärder. Uppgiften här om har vi saxat i novembernumret av "Befäl":

"Amerikanska officerare och underofficerare som har kännedom om försvarshemligheter får inte, enligt en i december utfärdad arméorder, resa till Sovjetunionen, Sovjets drabantstater eller andra "känsliga" områden, exempelvis Finland. Förhör med dylika personer av utländska krigsmakter skulle kunna innebära en avsevärd risk för USA:s säkerhet."

När detta skrives är läget i världen oroligt. Vapnen spelar, och de mest omänskliga scener uppspelas. Vi vågar dock hoppas på en fredlig och angenäm julhelg.

G. T.



Vårens personalträff på CFA kommer att gå i jubileumstecknet. Revygruppen arbetar för fullt på programmet och den här CFA-flickan har lovat att visa framsidan vid träffs-dags.

Företagsnämnden vid CFA har följande sammansättning: Förrådsdirektör Erik Nyberg, ordförande. För företagsledningen: 1. drifingenjör E. Östlund, förrådsförvaltare A. Nilsson, assistent B. Ahlin. För FCFP avd. 52: Avsynare B. Ericsson, vice ordförande, förrådsarbetare L. Johnsson, förrådsarbetare O. Eriksson. Assistent N. G. Lindmark, sekreterare.

Nämnden har under året hållit 4 sammanträden från vilka följande kan nämnas.

En kurs betitlat "En titt i vårt företag" i likhet med vad CVA hade ordnat har varit uppe till behandling. Då kursen från de anställdas sida icke rönt tillräckligt intresse sköts frågan på framtiden.

Arbetarnas företagsråd har framfört önskemålet om att åtgärder vidtages för att nedbringa antalet brådskande leveranser, då dessa förrycker det övriga förrådsarbetet. Ärendet har tidigare varit uppe till behandling i nämnden och åtgärder vidtagits bl. a. genom rundskrivelser till cv och flj. Nämnden rekommenderade fortsatt uppföljning och bevakning av brådskande leveranser.

Företagsrådet har framfört önskemål om att åtgärder skall vidtagas för att aktivisera och popularisera företagsnämnds- och förslagsverksamheten inom CFA. Nämnden har uttalat sig för att verka för en effektiv företagsnämnds- och förslagsverksamhet bl. a. spridning av företagsnämndsprotokollen bland personalen genom att lägga ut ett antal ex. å lunchrummen och på ett populärt sätt delgiva personalen viktiga frågor som varit uppe för behandling på företagsnämndens sammanträden.

Till vårens personalträff har nämnden rekommenderat att en flygfilm skall inläggas i programmet.

Sekr.

Från senaste riksdagsmannaval.

Balk-Johan (s) och Folke Ericsson (h) står utanför Godtemplarlokalen och delar ut valsedlar.

Balk-Johan till Folke E: "Där kommer Notsjö. Kan jag få några lappar av dig, jag ska ge honom en."

Notsjö till Balk, sedan han sett på lappen: "Det kunde jag ge mig f-n på!"

CVA-Mässen står på egna ben

CVA-mässen har nu i snart två år drivits av personalorganisationerna vid CVA-CFA. Redan för ett år sedan fick Bergtrollets läsare informationer om Mässens ekonomiska ställning. Då fanns ej något bokslut att falla tillbaka på. Nu är detta givetvis klart och när Bergtrollet söker upp Mässföreningens kassör Per-Gunnar Emanuelsson, ger denne en del siffror ur 1955 års bokslut.

Totalomsättningen var kr. 379.733, utbetalda löner och semesterersättningar kr. 85.797:–, varulager och inventarier är upptagna till ett brandförsäkringsvärde på kr. 31.000:–. Inventarierna, med undantag för kassaapparaten, har nedskrivits till 0.

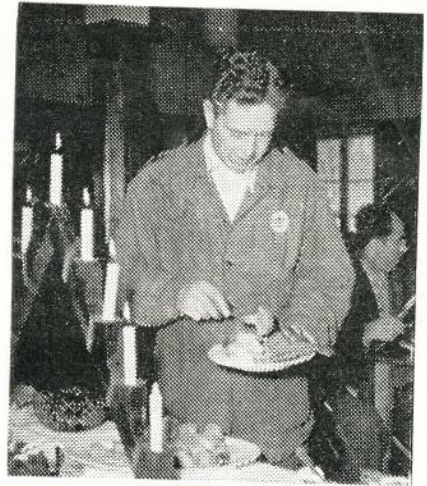
– Enbart detta betyder att föreningen konsoliderat sin ekonomiska ställning och det är ingen överdrift att säga, att den är solid. Det lån,

som fackföreningarna gick i borgen för, är återbetalt. Vidare är vissa andra borgensförbindelser – bl. a. för tidningar från Pressbyrån – lösta genom att föreningen verkställt depoteringar. Föreningen står alltså helt på egna ben. Årets nettovinst är efter avsättning till reservfonden 1.400 kr.

– Vi strävar efter att hålla priserna nere, säger Emanuelsson vidare, och därför måste vi gå försiktigt fram. Problemet är att avväga priser mot standardförbättringar. Sådana har dock satts in under den gångna hösten, men det kanske inte är någon som märkt, tillägger Emanuelsson skrattande.

Allt har i stort sett gått friktionsfritt, anser Emanuelsson, som i samband därmed ger personalen en eloge. Antalet anställda har i medeltal varit 13, städerskor inräknade.

Luciakaffe bjuder Mässföreningen på och jullunch kommer att serveras traditionsenligt. Tisdagen den 20 december kommer julbordet att stå dukat. Särskilda biljetter kommer att



John Steén är tvehägsen inför Mäss-bordets alla lockelser.

säljas på Mässen till ett pris av 2:50 kr. Försäljningen upphör den 19 dec. Och så lovar Emanuelsson att allt skall göras för att serveringen av jullunchen skall gå så smärtfritt som möjligt.

Elevord vid avslutning:

"Tack för att Ni stått ut med oss"

Nio elever vid CVA lärlingsskola mottog en torsdagskväll i slutet av september sina avgångsbetyg vid en avslutningshögtidlighet. Man hade samlats i KFUM:s elevhem vid Ekbacken, där föreståndaren Werner Larsson hälsade hjärtligt välkommen. Han fick den applåd, som han bad om! Personalföreståndare Folke Ericsson gav en redogörelse för kvällens program och presenterade CVA-cheferna för de nya eleverna i lärlingsskolan – 15 till antalet – som också hörde till de inbjudna.

Fld Nils Toll gav en exposé över vad som hänt och vad vi står inför beträffande flyget. Han nämnde om att utvecklingen går mot allt högre hastigheter och gav en intressant inblick i problemen kring forcerandet av ljudvallen. Den rungande applåden skvallrade om att Toll haft lyssnarna med sig.

Styresman Dahlin talade till eleverna och vände sig först till avgångsklassen.

– Ni har kommit till en viktig milstolpe i ert liv. Ni skall i det praktiska livet tillämpa, vad ni lärt i lärlingsskolan. En skillnad är det från den vanliga skolan. Det är inget avsked, utan ni kommer att stanna kvar i företaget.

Styresman gav också en del råd på

vägen och delade därefter ut betyg och diplom med orden:

– För det första gratulerar jag er och så hälsar jag er välkommen till oss som yrkesmän.

Så trädde eleverna fram för att mottaga sina betyg. Det var Stig Holmqvist, Gunnar Magnusson, Bengt Hell – vilka tre också tilldelades premier – Erik Karlsson, Kurt Holmstedt, Hans Jansson, Charles Karlsson, Lars-Åke Kejbort och Kjell Petersson.

Styresman hälsade så de nya eleverna välkomna till lärlingsskolan. Han gav dem målsättningen, att om fyra år gå ut med avgångsbetyg från skolan. Dahlin presenterade samtidigt den nya yrkesläraren Holger Mörk och uttalade förhoppningen, att eleverna skulle trivas med denne.

– Se bara på honom här, sade styresman skrattande med en gest mot Mörk, det är klart, att ni kommer att trivas med honom!

Mörk tittade på eleverna och eleverna tittade på Mörk och i det ögonblicket var det nog ingen som tvivlade på utan att trivselfrågan dem emellan var ordnad.

Rektor Ove Ahlgren, Västerås – chef för flygförvaltningens lärlingsskola vid CVA – talade om gångna tiders stora yrkesskicklighet i yrkes-

grupperna och påvisade, att tidsfaktorn då inte hade någon större betydelse. Han förde fram att pressen på varje individ i dag är hårdare och att det gäller, att var och en kan sitt yrke. Rektor Ahlgren manade till fortsatt förkovran, gratulerade till examen och önskade leverna lycka till.

FCPF:s ordförande Ingvar Johansson hade också han en del tänkvärt att komma med.

– Man skall inte tänka bakåt utan framåt, yttrande han bl. a., men för min del tittar jag 30 år tillbaka.

Johansson framhöll därefter den stora skillnaden mellan yrkesutbildning då och nu och förklarade, att han skulle ha varit glad, om han haft möjlighet att genomgå en sådan utbildning, som de avgående eleverna nu gjort. Ingvar Johansson önskade dem välkomna i fackföreningen och ett lycka till.

Stig Holmqvist tog till orda på elevernas vägnar och hans korta tal avslutades med orden:

– Tack ska ni ha för att ni stått ut med oss under den här tiden.

Werner Larsson lekte på pianot och lockade fram både villiga och ovilliga röster i allsångens brus, det dracks kaffe med hembakt och det tittades på film om svenskt flyg och om engelsk fotboll.

Det blev också före avslutningen ett varmt tack till fröken Ikasson, KFUM-chefen Thunås och Werner Larsson för gott kaffe och "all strålande vänlighet".



Instrument's segrande Cup-lag. Främst fr. v.: Karl-Ake Larsson, Arne Karlsson, Sven-Olof Holmström, Bertil Sund, John Larsson. Stående: Arne Andersson, lagledare, Sten Erik Svensson, Ake Bertilsson, Stig Hahne, Kurt Gréen, Karl Arvid Arvidsson, Wilh. Liljehammar, Bengt Harlén.

IDROTT

Idrottsföreningens sommaridrott är nu avslutad för säsongen med undan- tag för Karl Arvid och Co i Hallen, som för bara ett par dagar sedan be- gärde en ny boll av materialförvalta- ren. Inom fotbollen höll sig Flygvap- net även i år väl framme och då främst Instrument med Cupseger som främsta merit. Det var synner- ligen starkt gjort med tanke på de fina matcher, som "Meken" har gjort hela säsongen. "Mekarna" tog hem serien mycket övertygande. Fick inte stryk i någon match och var givetvis skyhöga favoriter i Cupen. Instru- ment var nu det enda lag, som lyckas besegra "Meken". Det ståtliga vandringspris, som Arboga Maskiner skänkte 1949, togs för alltid hem av Flyget. Det meddelas att Instrument skall ställa upp ett nytt pris till kom- mande år.

I serien vann som tidigare nämnts "Meken" och sedan följde Instru- ment och Flyget I. Det tidigare av- brutna utbytet med Bolinder-Munk- tells i Eskilstuna har i år återuppli- vats, men fått ett annat utseende. I stället för bordtennis har bandy till- kommit. Intresset för bandyn är stort på Flyget och förra säsongen spelades flera matcher mellan olika avd. Vi har ju även ett årligt återkommande utbyte med Köpings Mekaniska. Mer om bandy i nästa nr.

De övriga grenarna i utbytet mot B-M är tennis, bridge, schack och fot- boll. Även här kämpas det om ett

vandringspris, CVA sektionsschefers vandringspris. Någon chans till seger har vi tyvärr inte i år, då vi redan nu fått stryk i tre av de fem grenar- na. Det är endast bridgen, som av- gått med seger, men då bandyn åter- står har vi i alla fall möjligheter att rätta till förlustsiffran något. Någon sammandrabbning i CV-mästerskapen kom tyvärr inte till stånd i år heller. Det är ju mycket beklagligt, att den- na så populära tävling skall gå om intet år efter år. Närmast i tur står nu bridge och schackmatcherna mot Örlogsvarvet i Stockholm samt bandy mot Köping. *K. E. Aberg.*

SPORTSTUGAN

IFFA:s sportstuga har i år kom- mit till användning vid olika tillfällen, och det var riktigt roligt att höra, hur belättna de besökande varit. För- utom de sportintresserade söndags- vandrare, som varit inne och kokat sitt kaffe och vilat sig några minuter, har Arboga Flygklubb, IFFA:s schack- sektion samt CVA driftvärnsgossar lånat stugan för olika ändamål. Vi hoppas nu att ännu flera tar stugan som mellanlandning under sina sö- ndagspromenader. Nyckel hänger fort- farande under trappan och porslin finns i skåpet. Hjärtligt välkomna! *Stugfogden.*

FAMILJERALLY

Flygets Motorklubb arrangerade söndagen den 7 oktober sitt andra

familjerally för medlemmarna med familjer. Tyvärr blev inte deltagandet riktigt vad vi i tävlingsledningen ha- de väntat oss. Endast 30 st. deltagan- de ekipage, vilket ju är alldeles för litet med tanke på att klubben har 300 st. medlemmar.

Vi vill nu lämna en redogörelse för hur ett sådant här rally går till och hoppas att alla som hittills tvekat kommer med nästa gång.

Först vill vi poängtera: Var och en kör med den hastighet som bäst passar honom och deltagarna får (bör) gärna stanna på någon vacker plats och njuta av naturen och det medtagna kaffet etc.

Deltagarna samlades vid CVA- vakten kl. 08.00 där de fick rita in tävlingsbanan på sina kartor och pricka i de kontrollpunkter som skul- le passeras.

Vägen mellan kontrollerna, liksom hastigheten, var valfri. Banans sträck- ning var Arboga - Tjurlängen - Fär- tallen - Ringaby - Frövi - Dylta bruk - Nannberga - Sickelsjö - Arboga.

Och så till tävlingsuppgifterna:

Första kontrollen var ej inritad på tävlingskartan, utan efter hand som deltagarna startade fick de ett med- delande, att första kontrollens läge fanns angivet på ett anslag i ett af- färsfönster på Nygatan. Den uppgif- ten löste samtliga deltagare efter mer eller mindre sökande.

Kontroll I

Plats: Tjurlängen. Uppgift: Vänd- ning på väg. "Vägens bredd" = bi- lens axelavstånd $\times 2$. Vändningen skulle ske på max 25 sek. Prickbe- lastningen var 1 för varje sekund som maxtiden överskreds. Den bästa hade här 6 prickar och den som lyckades sämst 78.

Kontroll II

Hemlig. Plats: på riksvägen ome- delbart efter Tjurlängen. Uppgift: Kontroll att deltagarna gav omkör- ningssignal vid omkörning av en mo- ped. Prickbelastningen var 0 vid av- given signal och 25 vid utebliven sig- nal. Här var det bara 3 av deltagarna som klarade sig prickfritt.

Kontroll III

Plats: Ringaby Säg. Uppgift I: Kör- ning på en 10 meter lång plankan med höger hjulpar. Prickbelastningen var 0 om provet klarades och upp till 10 beroende på hur långt man körde på plankan innan man åkte av den. 19 st. deltagare klarade uppgiften prick- fritt. Uppgift II: Kartläsning. Här gällde det att på kartan peka ut två angivna terrängpunkter. Prickbelast-

ning: 1 prick för varje mm fel. 8 st. deltagare pekade rätt och största fel var 13 mm.

Kontroll IV

Plats: Avdala. Obemannad kontroll. Som bevis på att man passerat skulle ett kort från kontrollen medtagas till mål. Prickbelastning: 25 för missad kontroll. Samtliga hittade kontrollen.

Kontroll V

Plats: Dyltastigen. Uppgift: Att med vänster framhjul köra över 3 st. klotsar som låg i en svag vänstersväng. Prickbelastning: 5 för varje missad klots. 20 st. deltagare klarade sig utan prickar.

Kontroll VI

Plats: Gamla riksvägen. Uppgift: Att med maskerad hastighetsmätare åka en uppmätt sträcka med en medelfart av 40 km/tim. Prickbelastningen: 1 för varje sekund för lång eller för kort tid. 12 st. deltagare klarade detta prov prickfritt. Största antalet prickar var 6.

Kontroll VII

Plats: Nannberga. Uppgift: Att med höger öga förbundet, trä på en tråd på en synål. Prickbelastning: Under 15 sek. 0 prickar, 1 prick för var 5:e sek. över denna tid. 5 st. deltagare klarade uppgiften prickfritt. Största antalet prickar var 52.

Kontroll VIII

Plats: CVA-vakten. Mål. Uppgift: Fickparkering höger, inom 30 sek. Prickbelastning: 1 för var 5:e sek. tiden överskreds. Bästa man hade här 5 prickar och sämsta 25.

Efter rallyt bjöd FMKA deltagarna på kaffe och underhållning på mässen. För allsången och musiken svarade Werner Larsson och Holger Johansson roade de yngsta medan de först anlända väntade på att alla skulle komma i mål. När sedan alla hade anlänt förrättade ordf. Reinert Svensson prisutdelningen varvid samtliga som uppmuntran fick ett litet pris. Efter sedvanligt hurrande för förare och funktionärer avslutades denna söndagsutflykt vid 15-tiden och vi tror nog att alla kände sig nöjda och belåtna med en väl använd dag bakom sig oavsett hur många prickar de hade fått.

Resultatlista

1) Karl Gard, Renault, 43 prickar; 2) Rune Hall, Volvo, 55; 3) Ingvar Gustavsson, Volvo, 58; 4) Bengt Zibell, VW, 60; 5) Gustav Sköld, Volvo, 62; 6) Harry Larsson, DKW, 68; 7) Folke Eriksson, Renault, 70; 8) Sixten Eriksson, Austin och Sven

Erik Lundahl, VW, båda 71; 10) Allan Genberger, SAAB, 78; 11) John Kihlström, Volvo, 79; 12) Arne Carlsson, Opel, 88; 13) K. Nyström, VW och Eric Nilsson, Ford, båda 92; 15) Karl Erik Götemar, VW, 93; 16) Tore Kumlin, Hillman, 94; 17) Gunder Sved, VW, 95; 18) Per Ragnar Sjölin, DKW, 98; 18) Lennart Andersson, SAAB och Birger Lindh, DKW, 106; 22) Bertil Blomkvist, Morris, 105; 21) Karl Erik Nilsson, Austin, 107; 23) Dave Hansen, VW, 109; 24) Sten Molin, VW, 111; 25) Ivan Adielsson, VW, 117; 26) Gösta Sigge, VW, 127; 27) Eric Olsson, VW, 160; 28) Oskar Johansson, Hillman, 164; 29) Bo Bergkvist, Ford, 179 prickar.

Tävlingsledningen.

BADMINTON

Sedan vi senast sågs i bladet har sektionen haft sitt första idrottsliga utbyte mot en idrottsgrupp från Örebro Badmintonklubb. Det skedde onsdagen den 14 nov. i Gäddgårdsskolan.

Det hela började med en instruktion av den smått fenomenale instruktören Ake Palmér, som gav en grann uppvisning i konsten att variera spelet. Därefter spelades "klubbmatchen". I denna överraskade våra spelare med att vinna sina singlar medan däremot dubbeln förlorades. I laget spelade J. E. Kihlström och S. Hahne singlarna medan Kihlström och S. O. Holmström spelade dubbeln. I ärlighetens namn måste dock sägas, att örebroarna ställde upp med ett par s. k. "motionsspelare". Senare fick våra spelare tillfälle att spela var sitt set mot avancerade juniorspelare, av vilka den ene var utsedd som reserv för juniorlandslaget. Även om det inte blev seger för de våra, så gav de sig inte utan strid. Efteråt vid en kopp kaffe meddelade örebroarna, att de blivit mycket överraskade av det motstånd de mött, och föreslog oss att fortsätta på den väg vi startat och föreslog som lämpliga motståndare bl. a. Lindsberg, Köping m. fl.

För att stimulera intresset har vi startat en "Stege" som ger oss möjligheter att under tävlingsmässiga förhållanden få möta andra motståndare, än den man vanligtvis tränar ihop med. Efter företagen lottning kan en spelare som ligger på lägre plats således utmana en spelare som ligger 1 högst 2 platser högre och i händelse av seger mot denne intager han dennes plats, som i stället flyttas ned en placering. Så nu utmanas det från

både höger och vänster och så småningom kommer ett toppskikt att bildas, som får utgöra stommen för våra eventuella klubbmatcher. Vi andra som icke äro fullt så skickliga får ju på detta sätt så småningom möta kamrater med ens egen spelstyrka, varför många hårda duster är att emotse. En "Stege" har i dagarna även upprättats för damerna, så nu hoppas vi det blir full fart på dem också. Och så till slut så önskar vi alla badmintonintresserade en God Jul och ett Gott Nytt År.

B. Lindh.

S. Jonson.

MOTORSALTEN

Red.: Ljfvendahl

Trimningsnytt.

Sedan Hasselbohm 1954 passerat ljudvallen med sin moped, har hans nästa mål varit krossandet av ljudvallen.

Med ett motorbränsle, som är sammansatt av Hexatoximythologen och Albyl har hans försök kröntes med en viss framgång. Vid provkörning en eftermiddag i september var han så nära målet, att han såg skymningen.

TRAFIKSPALTEN

Red.: Bjurhammar

Kjellberg har låtit meddela, att han i fortsättningen ej kommer att färdas mot trafikriktningen på enkelriktad körbana utanför Zakrisberg, varför trafikanter, berörda av trafiken på denna farled, uppmanas iakttaga den trafikförändring, som härigenom kommer att uppstå.



"Hallen" spelar fortfarande fotboll på lunchrasterna trots att snön ryker om fötterna på Karl Arvid, när han gör sina snabbruscher. Han passade på att fylla 55 år, när den här bilden togs.

COCKTAIL

Torsdagen den 13 sept. i år kunde man på Nygatan i staden strax före kl. 19 se en jämn ström helgdagsklädda manspersoner sticka in i porten till Hotell Arboga. En noggrann iakttagare kunde trots make open känna igen största delen. Det stämmer. Det var en samling "berg-troll" som hade gett sig ut för att fira de magiska 1.000 olycksfallsfria dagarna som avd. 270 hade uppnått redan den 12 juli. Det betyder att över 75 man av våra "radioter" jobbat 2 år och 9 månader utan att vara hemma för några olycksfall i arbetet. Vill man fortsätta att räkna, kan man ju säga, att 75 man och 1.000 dagar gör 75.000 dagar. Läger man de dagarna tillbaka i tiden, kommer vi till år 1751 eller samma år som Sveriges store uppfinnare Christoffer Polhem lade sitt trötta huvud till ro. Men det var inte Polhem vi skulle tala om, Han har gjort sitt och är värd vårt tack.

Pojkarna på 270 hade också gjort något, som CVA ville tacka dem för, så därför beger vi oss åter till Hotell Arboga, där man hade placerat sig kring allt vad bord hotellet ägde. Att det inte var något fel på stämningen kunde man snart konstatera. Den blev heller inte sämre, när order om anfall på det rikt dukade smörgåsbordet gavs. Här hade också hotellvärdinnan, fru Dahlgren, bidragit på känt sätt. Inte bara genom den läck-

ra och vackert upplagda maten utan också genom en utmärkt service. Så snart ett fat blev tömt, stod det strax ett nytt framme. Troligen gick ingen hungrig från den supén.

Kvällens värd, övering. Högfeldt, gav uttryck för den glädje, som både företaget och avdelningen måste känna, när en avdelning som 270 lyckats nå 1.000 olycksfallsfria dagar. Även om riskerna kanske inte är så stora som inom andra arbetsområden, förringas ändå inte den prestation, som här uppnått, tillade herr Högfeldt och övergick till överlämnandet av den trofé, bestående av miniatyrkaffepannan samt en inramad förstoring av gruppafotot över 270 personal att uppsättas på avdelningen. Hr Högfeldt avslutade sitt anförande med förhoppningen, att man på 270 även i fortsättningen måtte vara förskonade från olycksfall och att alla och envar satte som mål att återigen träffas under samma gemytliga former som nu, då för att fira de 2.000 olycksfallsfria dagarna. Härpå utbragades ett leve och sedan takkronorna lugnat ner sig fortsatte firandet med allehanda underhållning.

På tal om gemytliga former, så saknades sannerligen ingenting. Avdelningens klockarfar Olle Ählin såg nogsamt till att inga stjärnartister drog sig undan. Att försöka ge en bild av Gustav Hjärpe, när han med tjuvpojksglimten i ögat allvarligt fö-

redrog de gamla vackra visorna, dels på munspel dels med en mjukt melodisk, av rörelse vibrerande röst, är tyvärr omöjligt. Han måste ses. Vissste Ni förresten, att Ekman senior var virtuos på mungiga. Eller att Fransson med känsla kunde behandla "stältråskommoden". Vi som var med vet det nu. Efter ytterligare inslag, bl. a. allsång, där värden själv ledde "Manden som var ud efter öl" nalkades den stund, då man började bryta upp för att så småningom krypa till kojs efter en i allo trivsam kväll.

Om till äventyrs någon hustru till de i festen deltagande tyckte, att maken kom sent hem, kan den trösten ges, att det fanns många, som enligt gammal svensk mannased samlades hemma hos någon kamrat för att begå den avslutning, som alltid krävs efter en trevlig tillställning och att lösa resten av de världspöblem, som man tidigare på kvällen ej hunnit med. Då hinner klockan sannerligen bli både två och tre.

Tyvärr har vi inte bara glädjeämnen att tala om. Vi har olycksfallen också. Hur lindriga och få de hittills än har varit, måste vi nog alla besinna, att det ändå är alldeles för mycket. Som året ännu ej är slut, vi har i skrivande stund sex arbetsveckor kvar, ser det trots allt dock ut, som om 1956 gott skulle kunna hävda sig jämfört med tidigare år. Men som sagt vi har sex veckor kvar och det beror till största delen på oss själva, om vi ska klara oss.

*

När vi läser det här, har det väl hunnit bli vinter på allvar. Med allt vad detta innebär. Det vi mest får

Avd 270 har nu passerat det magiska 1.000-dagarsstrecket.



känning av blir väl som vanligt hal- kan både inom och utom arbetsplat- sen. Det är självklart, att man på båda dessa områden kommer att gö- ra allt resurserna tillåter för att sö- ka hålla kör- och gångbanor i bästa möjliga skick. Men som vädrets mak- ter ännu ej låter sig påverkas av mänskliga önsknings kan vi nog få bereda oss på vissa besvär, som kan- ske för många av oss innebär svåra påfrestningar. Erfarenheterna från ti- digare vintrar har visat, att det lig- ger utom möjligheternas gräns, att alltid hålla väg- och gångbanor snö- röjda eller sandade, redan när vi kommer till arbetet på morgonen.

För att förstå svårigheterna här- med, kan följande sannsaga vara till viss vägledning:

Det har varit en vacker söndag. Kanske de flesta av oss har utnyttjat det vackra vintervädret till olika for- mer av utvistelse. När kvällen kom- mer är man kanske så där skönt trött, så man helst sitter och kurar eller kanske går på bio. Hur som helst, klockan har kanske för många hun- nit bli både elva och tolv, innan man kommer i säng för att bli utvilad till den kommande arbetsdagen.

Samtidigt sitter vakten vid CVA och tittar ut i mörkret. Han vakar alltid, när vi sover. Redan vid elva- tiden upptäcker han, att det börjar virvla snöflingor i lyktskenet. Und- rar kanske om det är snöstorm i fag- gorna. Jo, det ser inte bättre ut. Klockan 0130 är det fullständigt yr- väder. Här gäller det tydligen att var- sko "snösvängen".

Myhrberg, som är bas för svängen, är fullständigt ovetande om vad som sker. Han som vi andra sover. Men nämn en lycka, som varar beständigt. Den där lilla svarta tingesten, som kallas telefon börjar plötsligt skramla. Slut på friden. Långt ifrån vaken stapplar han upp, söker sig fram till apparaten och medan han får veta, att snön vräker ner, börjar den av bränslesituationen påtvungna värme- sänkningen i lägenheten göra sig kän- nbar. Han huttrar, där han står och inte blir han varmare, när han ser på den sovande familjen, som ännu har fem timmar kvar i den sköna sängvärmens. Men här ges inte tid till några önskedrömmar. Här gäller det att snabbt ställa till samma be- svär även hos andra. Ingen pardon. Snösvängen måste igång. Hur trå- kigt det än må vara för dem, som skall upp, så är det säkert lika tråkigt att väcka andra. I synnerhet de som inte kan nås per telefon. Myhrbergs tjänstetelefon är spärrad, så här gäl-

ler det för CVA-vakten att ringa upp de, som har telefon. De andra får Myhrberg i bästa fall med hjälp av taxi söka nå i den mån det går att komma in i husen, där de bor. Så småningom har emellertid ett gäng stadiga gubbar samlats ihop och in- packade i taxi bär det iväg ut till CVA. Klockan har hunnit bli tre på morgonen och vi andra bara snusar och sover. Efter en stund börjar mo- torbullret på garagegården varsla om att snöberedskapen är färdig för ak- tion.

Sedan var och en fått sina order är det bara att sätta igång. Det snöar fortfarande kraftigt och i den starka blåsten har på sina håll meterhöga drivor tornat upp sig. Här kommer tydligen att krävas hårda tag både av människor och materiel. Hoppas bara att grejorna håller.

När man håller på att försöka få fram konturerna av infarten till CVA kommer den första av vägförvaltnin- gens plogbilar med full rulle svepan- de förbi på rikssexan då och då helt försvunnen i ett snömoln. Det är tyd- ligen flera gubbar än våra, som inte fick njuta sängvärmens så länge denna natt. Klockan går emellertid och plo- garna likaså för allt vad de är värda.

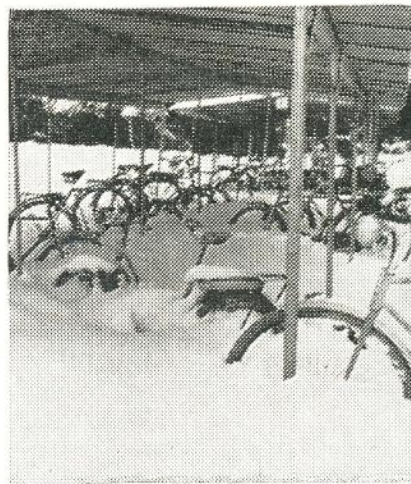
När de första morgonpigga CVA- arna börjar anlända, är det inte svårt att finna vägen till arbetsplatsen. Det har snösvängen klarat.

Här bör sagan kunna sluta.

Hur uppfattar vi andra vad som gjorts medan vi själva tryggt slumrat tills väckarklockan sagt oss, att en ny arbetsdag randas. Känner vi oss på något sätt tacksamma mot dem, som har offrat sin egen bekvämlig- het för att låta oss slippa pulsa i allt- för höga snödrivor, när vi kommer till jobbet? Jag vet dessbättre, att större delen av CVA-folket verkli- gen hyser denna känsla. Men det finns tyvärr de, som är annorlunda. T. ex. han som frågade, varför man inte plogade bättre på parkerings- platsen. När han steg ur sin bil blev hela lågskorna begravda i fotsdjup snö, så han fick snö på strumporna och tyckte precis att han kände sig förkyld. Eller dem som ondgjorde sig över att de inte kunde ställa in cyk- larna i cykelstället på grund av de höga plogvallarna.

Svaret på sådana anmärkningar kan ju bara bli jo-jo eller kanske ett medlidsamt leende. Betraktar vi des- sa exempel som de undantag, vilka bekräfta regeln så har vi fortfarande kvar vår tro på människorna.

Halkan är ett ännu svårare kapi- tel. Här sker förändringarna snab-



Snön som föll i fjol.

bare. Trots att stora ansträngningar gjorts för en effektiv sandning, in- träffar det dock att det kan finnas fläckar, som kan vara förrädiska. Or- sakerna härtill kan vara många. Ett underkylt regn kan på en halvtimme förvandla en sträv och torr gångbana till ett golv av bananskal. Ett broms- spår efter ett hasande bilhjul är lika lömskt. För att i någon mån elimi- nera sådana risker har CVA låtit ut- sätta sandlådor där vem som helst som först upptäcker faran kan ta sandskyffeln och sanda det farliga stället. Här måste den regeln gälla: "Det är inte viktigt vem som gör det. Det viktiga är att det blir gjort".

Följer vi denna paroll och verk- ligen besjalar oss om omsorgen för varandra må vi med förtröstan kunna se fram mot den kommande vintern, åtminstone vad gäller våra egna om- råden.

Därför en God Jul och Ett Gott Nytt År på Er allihop önskar
Er tillgivne
Lhl.

Sången om kräftan.

Den lilla stockholmsflickan kom hem från sin första skoldag.

- Mamma, sjung sången om kre- e- ftan, bad flickan.

- Sången om kräftan, den kan jag inte, svarade mamman undrande.

Dagen därpå kom flickan ivrigt till sin mamma efter hemkomsten från skolan.

- Mamma, det var inte sången om kräftan utan om re-ekan, Trygga re- ekan, tillade hon förklarande.

*

Förutsatt att man inte är tokig, kan man kureras för alla åkommer förutom fåfänga.

Rousseau.

Arbetsledarträff i Arboga

Arbetsledare från de tre cv, kollegor från Fc, flottiljer och Örlogsvarvet, Stockholm, samlades söndagen den 14 oktober på CVA:s mäss i Arboga till den årligen återkommande arbetsledarekonferensen, då gemensamma angelägenheter diskuterades. Ett nittiotal kollegor hade hörsammat kallelsen. Arbetsledareförbundet representerades av ombudsman K. Sundberg.

Samling skedde på morgonen och efter gemensamt kaffe vidtog mötesförhandlingarna, vilka pågick till kl. 13.30. Styresman Dahlin gav då en orientering om CVA:s organisation och dess arbetsuppgifter. Därefter företogs en rundvandring genom telehallen och bergverkstaden, varvid CVA:arna tjänstgjorde som ciceroer. Tillfälle gavs också till ett besök på FF:s hålkortscentral, där assistent Helge Andersson demonstrerade maskiner och redogjorde för avdelningens arbetsuppgifter.

Klockan hade nu hunnit bli närmare halv fem och alla syntes belåtna, när klubbmästaren bjöd deltagarna välkomna till bords – ett bord som mässföreståndarinnan och hennes medhjälpare hade all heder av. Till middagen hade förutom styresman Dahlin inbjudits överingenjör A. Högfeldt och bitr. överingenjör F. Kropp. Middagen avåts under angenäm stämning, tal hölls bl. a. av styresman Dahlin, överingenjör Högfeldt och verkmästare Lennartsson. Vid kaffet bjöd förmågor ur Arboga Revyamatörer – Vastie Fager, Bengt Engstrand och Gösta Kling – på en livligt uppskattad underhållning. En angenäm söndag var till ända och upp-brottet skedde vid nittontiden.

B. H.

Förbrödring kring kaffekoppen.



CVV-underhållning.

CFA-Mixture

Rubriken vill ge en antydning om den blandning av vitt skilda ting, som dväljes i begreppet CFA. Eftersom varianterna av arbetsprojekten är många, blir också omställningen för dessas behandling ofta växlande. Som följd härav blir givetvis kravet på anpassning till de olika materielslagen i första hand avgörande för att arbetet skall kunna ske så riskfritt som möjligt. Det har tidigare omvittnats, att dessa arbeten inte alltid går att göra idiotsäkra med tekniska hjälpmedel, utan här ställs man inför det faktum, att den personliga insatsen och beteendet är avgörande för tryggheten i arbetet. Detta visar sig också, när man studerar de få fall, som hittills har skett under året. Här skall dock genast sägas ifrån att dessa fall på intet sätt förringar den prestation, som CFA-personalen gjort och fortfarande gör varje dag. Nämligen att, trots de många förutsättningarna, klara sig från skador i den utsträckning, som hittills skett. Ingen tror väl att olycksfallen helt kan elimineras. Vore det så väl, skulle den här spalten inte behöva skrivas. Hur försiktig man än är, kommer förr eller senare ett tillfälle, då man på ett eller annat sätt gör något, som man efteråt kommer underfund med var väldigt dumt. Det olyckliga är

bara att man kommer underfund om detta för sent. Men så länge vi bara är människor, med de egenskaper vi fått med oss i livet, får vi vara tacksamma, när olycksfallen inskränker sig till relativt obetydliga bles-syrer.

Man vill gärna fråga sig: vad kan arbetsgivaren göra och vad gör denna för att förebygga de skador, som eljest kunde drabba arbetstagarna. På detta kan man svara genom att ta några axplock av de arbetsuppgifter, som skyddskommittén haft att behandla det senaste året.

Åtgärderna för att förhindra stenras vid bergsingången t. ex. Det kostade stora summor men blev också effektivt.

Hanteringen av tunga fat i oljeförrådet var tidigare förenat med vissa risker. Sedan det lyckats för CFA att anskaffa en hydraulisk gaffelvagn, har väsentliga förbättringar ernåtts. Atminstone tycker Forssman det.

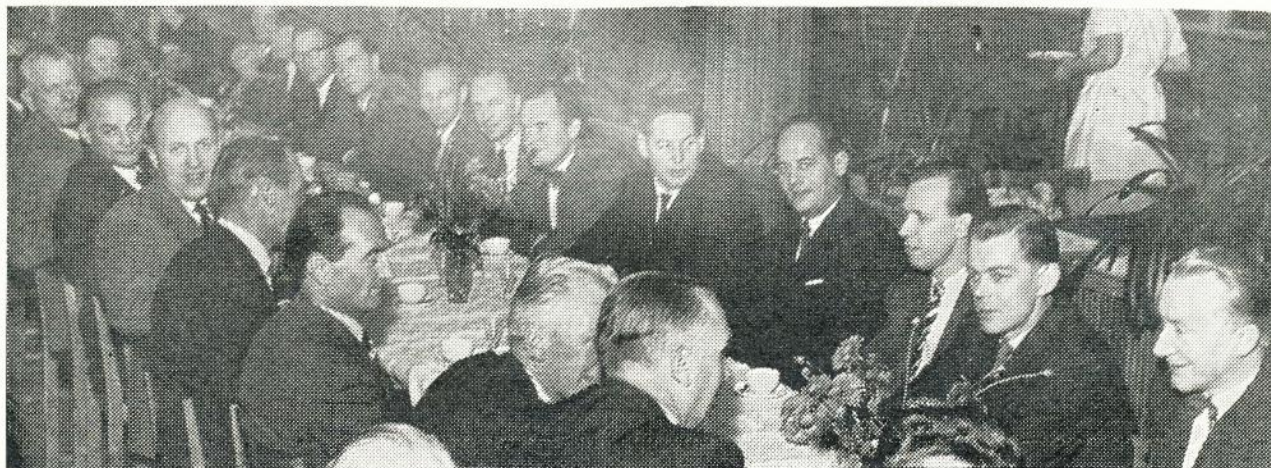
Bror Möller i Ektorp åker nu omkring i sin stora förrådslokal med lådor, tyngre än han själv, på sin nya elgaffelstaplare. De tunga och riskabla uppstaplingarna har nu övertagits av de mekaniska hjälpmedlen. Möller myser.

Dessa exempel torde i någon mån ge en bild av, vad arbetsgivaren kan göra i förebyggande syfte. Undra sedan på att skyddskommittésammanträdena också präglas av den trivselstämning, som endast kan uppnås, när alla ledamöterna äro besjälade av samma gemensamma intresse.

Detta, att så långt möjligt, skapa sådana förutsättningar för arbetets trygghet som de ekonomiska och tekniska resurserna medger. Resten faller på oss själva.

Med tack för ett intressant och roligt samarbete tillönskas alla och en var God Jul och Gott Nytt År.

Lhl.



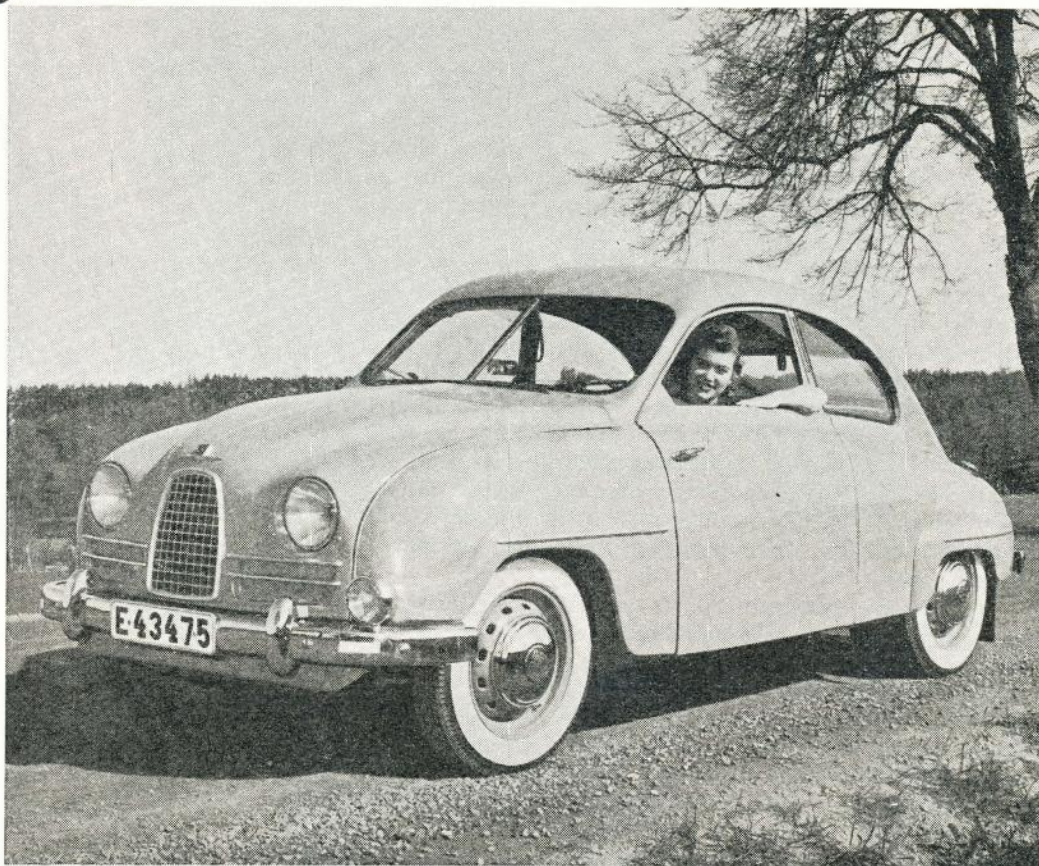


*Sveriges första
överljudsjaktplan SAAB
J 35 – det enda
jaktplanet i världen med
dubbel deltavinge*

SAAB

**Internationellt
uppmärksammas svensk industri**

*SAAB 93
– svensk bil med
flygkvalitet*



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET · LINKÖPING



SKYDDSSKOR räddade fötterna

Vi har två vid CVA anställda, som i dessa dagar säkert äro tacksamma för att de hade skyddsskor på fötterna, när följande inträffade:

Den 2/10 1956 skulle man bogsera ut ett omforma-reaggregat från fälthangaren ut på fältet. Aggregatet, som väger c:a 400 kg., var kopplat till en jeep med draghandtaget surrat vid jeepsens dragkrok. Under färd ut på fältet satt 1067 Eriksson på aggregatet med fötterna i färdriktningen. Vid en plötslig inbromsning av jeepen brast surrningen i dragkroken med påföljd att aggregatet, som saknar bromsar, fortsatte in mot jeepsens flakkant. Eriksson hann dra åt sig benen, innan stöten mot flaket skedde, dock kom vänstra foten i kläm mellan omformarmotorns ena sköld och flakkan-ten. Skyddsskon, som Eriksson använde och som var av Stålex typ nr 860, fick här ta emot stöten. Ståltåhättan tålde påfrestningen och inskränkte en eljest svår krosskada till en lätt kontusion på fotens översida.

På förrådets materialgård var 2195 Keller sysselsatt med inläggning av grov plåt i plåtskjulet. Vid arbetet härmed råkade en 10 mm järnplåt, vägande 180 kg., komma i glid från vagnen och föll på högkant ner över foten på Keller. Plåtkanten skar därvid igenom lädret men orkade inte med ståltåhättan, under vilken Keller hade 5 felfria tår. De är fortfarande felfria. Den skadade skon, avbildad härövan, ger var och en möjlighet till reflexionen: "Hur hade foten sett ut, om det varit en vanlig sko med mjuk tåhätta?" Det är svårt att säga, men en kniv med en kraft av 180 kp har med all säkerhet inte varit skonsam. Keller själv påstår, att hade han inte haft sina skyddsskor, så hade han säkert varit två tår kortare. Han liksom Eriksson i det tidigare fallet vet nog bäst vad han talar om.

Under de tre år, som Stålex skyddsskor funnits tillgängliga för personalen både på CFA och CVA finns givetvis många ytterligare exempel på, där skyddsskorna spelat rollen som räddare mot eljest allvarliga fotskador. Detta har många omvittnat. Det har även i diskussioner om skyddsskor framförts uppfattningar, som går stick i stäv häremot. Sådana uppfattningar som att dessa skor äro för kalla vintertid eller att "jag har sådant jobb, att jag inte behöver råka ut för fotskador" kommer dessbättre från dem, som aldrig har använt sådana skor.

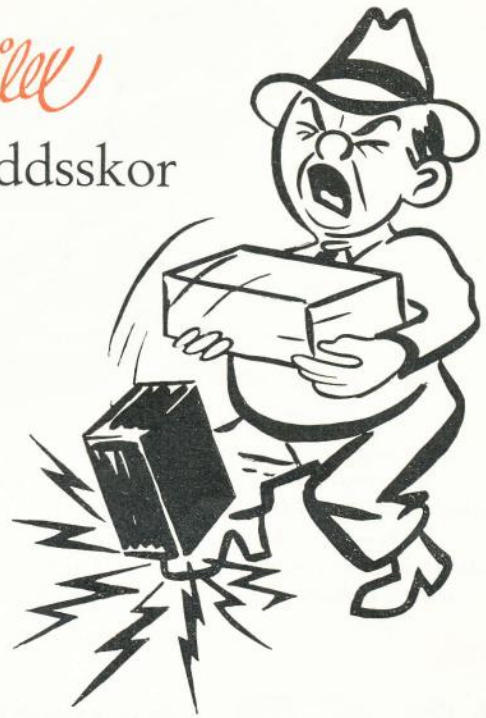
1856 Nisse Andersson på 871 var en av de första kunderna, när skyddsskorna introducerades på CVA. De skor han då köpte blev hans ständiga följeslagare i arbetet. När den tiden omsider kom, då skorna behövde halvslulas, blev han under några dagar tvungen använda vanliga skor. Det var då det hände. En tung järnstång föll och träffade Andersson över ena foten.

Försäljningen av Stålex skyddsskor är nu förlagd till telehallen, där Zetterlund på 280 förråd har en god sortering och gärna står till tjänst för dem, som önskar skaffa sig både snygga och effektiva fotskydd. Ring bara 365 och gör upp tid för köp. Lhl.

Han hade tyvärr inte

Stålex

skyddsskor



Ni kan köpa dem på CVA till fabrikspris. Det finns ett 20-tal modeller att välja på, från lätta lågskomodeller till kraftiga kängor.



Förutom den inbyggda ståltåhättan är en stålskena inbyggd i hälften vilket förhindrar fot-, ben- och ryggbesvär.

Godkända av Kungl. Arbetarskyddsstyrelsen.

ARBESKO - Örebro

Tel. 11 77 73 Specialfirma för skyddsskor Tel. 11 77 43