



NR 1 1951

ÅRGÅNG 2

## FRÅN REDAKTIONEN

Bergtrollets tredje nummer överlämnas härmed i läsarnas händer med hopp om överseende med de misstag vi ev. gjort oss skyldiga till, samtidigt som vi hoppas att den slant Ni offrat skall giva Eder en stunds underhållning och kanske en eller annan — tankeställare. . . .

Redaktionen ber vidare att till CFA och CVA få framföra sitt tack med anledning av de medel som ställts till tidningens förfogande och det kanske här vore på sin plats att nämna något om tidningens ekonomiska förvaltning.

Till Bergtrollet nr 1 erhöles ett bidrag av 110 kr. vilket möjliggjorde tidningens tillkomst och priset kunde sättas till 50 öre. Upplagan var endast 650 ex. och att det inte bara var ekonomiska svårigheter att kämpa med förutom an-

skaffning av manus, distribution m. m. bevisas väl bäst av att upplagan icke blev slutsåld.

Bergtrollet nr 2 kunde gå i press tack vare inkomsterna från en helsidesannons vilken även gjorde att prisläget kunde bli detsamma som föregående nummer. Tilläggas bör att i båda fallen har tryckningskostnaderna överstigit inkomsterna genom försäljningen och honorar eller lön utbetalas icke vare sig till redaktion eller medarbetare av den anledningen att denna tidning är inget affärsföretag utan helt enkelt ett medel för att vi skall kunna känna något av den samhörighet som man så ofta hör talas om — men inte alltid märker. Upplagan är denna gång 1,000 ex. så skall man döma av detta har tydligen samhörigheten ökat.

Arboga den 1 juni 1951.

REDAKTIONEN.





Flygdirektör Otto Dahlin

## CVA kännning

### Förord

Endast ett fåtal år ha gått sedan blickar började riktas mot Arboga som plats för en ny central flygverkstad. Många vid CVA nu anställda ha haft tillfälle att på plats följa hela eller stor del av CVA tillkomst, uppbyggnad o. utveckling; andra ha kanske i dagspressen läst härom. Det kan kanske därför synas för tidigt att nu skriva om CVA förgångna, men har detta skett med den förhoppningen, att bland de senaste årens anställda finnas sådana, som äro intresserade av händelseförloppet kring starten av det företaget, där de arbeta. För personalen från CVA första tid kan det skrivna utgöra en uppfriskning av minnet.

Det är från en av Arboga stads hävdtecknare, Lohman, med sin år 1737 utgivna *Arboga kännning*, som titeln på artikelserien lånats.

Arboga den 23 april 1951.

## I. Svenska militära flygverkstäder före 1926

I december 1903 utförde Orville Wright i Amerika världshistoriens första motorflygning med flygplan tyngre än luft. Den 29 juli 1909 hade motorflygning sin premiär i Sverige. Fransmannen Legagneux flög då med ett Farmanbiplan på Gärdet i Stockholm. Han startade på östra delen vid Svea artilleriregementes kaserner och flög på några meters höjd i riktning mot Borgen, där han landade. Under sommaren 1910 flög i Sverige den första svenska flygaren, friherre Cederström, med ett av honom inköpt franskt Blériotplan.

Att flygplan kunde väntas få stor betydelse för försvarsändamål stod från början klart. För svenska arméns räkning inköptes år 1912 från Frankrike ett Breguét-biplan och ett Nieuport-monoplan och i juli samma år startade en militär flygskola på Axvall. Under maj 1913 flyttade denna skola till Malmslätt i form av Fälttelegrafkårens Flygavdelning. I denna ingick ett par mekaniker; dessa tillsammans med lärare och elever skötte materielen och reparerade, reparerade och åter reparerade. Allt skedde till att börja med i tält, sedan i provisoriska trähangarer. Under år 1913 levererades till flygavdelningen i Malmslätt det första i Sverige för militärt ändamål byggda flygplanet. Det var en Nieuport-jagare, tillverkad av Svenska Aeroplankonsortiet, Stockholm.

Hösten 1913 erhöll marinen egen flygskola med fyra flygplan vid Oscar Fredriksborg. Denna skola flyttade år 1914 till Hårsfjärden, söder om Stockholm.

Ytterligare flygplan anskaffades åt såväl arméns som marinens flyg. Utbildningen ökade; vid första världskrigets utbrott år 1914 hade Sverige dock endast sammanlagt 15 utbildade flygare.



Militärflygarnes första maskin, den historiska Breguéten



Genom 1914 års härordningsbeslut utvidgades och omorganiserades flygavdelningen på Malmslätt till ett i Fälttelegrafkåren ingående kompani, Flygkompaniet. Flygskolan på Hårsfjärden blev Marinens Flygväsen.

Flygkompaniet på Malmslätt fick sin tygverkstad. För Marinens Flygväsen ordnades en under Marinförvaltningens dåvarande Torpeddepartement lydande verkstad i anslutning till Örlogsvarvet i Stock-

holm. De båda verkstäderna blevo flygverkstäder i verklig mening. Utvidgningar skedde efter hand som behoven växte. Båda verkstäderna reparerade men dessutom nytillverkades flygplan i en för denna tid stor omfattning. Flygplan av utländsk konstruktion tillverkades men i Malmslätt dessutom ett flertal typer av egen konstruktion. Av dessa senare ha säkert alla de flygare, som stamma från denna tidsperiod, det lilla vändbara övningsplanet Tummelisa i särskilt gott minne.

## 2. Flygvapnets flygverkstäder



Leveransflygning med den svenskbyggda Nieuporten

Den 1 juli 1926 blev det militära flyget ett självständigt vapenslag, *Flygvapnet*. Utöver flygledning i Stockholm organiserades 5 flygkårer, (F 1 i Västerås, F 2 i Hägersnäs, F 3 i Malmslätt, F 4 i Östersund och F 5 i Ljungbyhed) vardera med sin kärverkstad. I Malmslätt blev Flygkompaniets Tygverkstad å Malmen. Centrala Flygverkstaden å Malmen och Marinens flygverkstad i Stockholm blev Centrala Flygverkstaden i Stockholm; detta senare i avvaktan på att beslutade nybyggnader i Västerås skulle uppföras. Hösten 1927 var byggnationen i Västerås så långt kommen, att Centrala Flygverkstaden i Västerås började sin verksamhet och den nämnda föregångaren i Stockholm upphörde.

De båda flygverkstäderna utbyggdes successivt för att täcka det år efter år ökade behovet.

Enligt 1936 års försvarsbeslut blevo F 1—F 4 flygflottiljer; F 5 blev Kungl. Flygkrigsskolan. 3 flottiljer tillkommo (F 6 i Karlsborg, F 7 i Sätenäs och F 8 i Barkarby). År 1939 kom och under detta år andra världskriget. Beslut om nyuppsättning av 3 flottiljer (F 9 i Göteborg, F 10 i Ängelholm och F 11 i Nyköping) kom och ytterligare 6 flottiljer (F 12—F 17)

### Lättnad.

Översten kallade in soldaten och frågade honom?

— Varför hälsade ni inte på mig på gatan i går?

— Jag såg inte översten!

— Det är bra, jag var rädd att ni var ond på mig, sa översten lättad.

planerades. Erforderlig verkstadskapacitet blev nu så stor, att densamma icke ansågs lämpligen kunna täckas genom ytterligare utbyggnader av de båda centrala flygverkstäderna i Malmslätt och Västerås. Väsentligt bidragande härtill var även den alltmer utvecklade flygmaterielen. Den 30 augusti 1941 framförde därför dåvarande chefen för flygvapnet, generallöjtnant Friis, till Kungl. Maj:t att anläggning av en ny central flygverkstad var ofrånkomlig och att han avsåg att senare, efter utredning, inkomma med förslag till dylik. Under de därpå följande utredningarna kallades den nya verkstaden CVX.

(Forts. i nästa nr).

## ”Diskussionsmetod 66” övertvinner blyghet

Det är ju ett känt faktum, att svensken på grund av blyghet inte gärna yttrar sig i diskussioner, då mycket folk är församlat. Säkerligen finnes det många bland läsarna som kan vittna om, hur svårt det är att få folk att fritt säga sin mening.

Men det är tydligen inte bara i Sverige, som det förhåller sig så. I USA har man gjort motsvarande erfarenheter. För att råda bot härför har chefen för amerikanska Michigan Bell Telephone-firman utarbetat en metod att rationalisera och effektivisera sina stora diskussioner med företagets personal. Något hundratal arbetsledare i olika ställning kan samtidigt deltaga och lägga fram förslag, genom att hela sällskapet delas upp på 6-mannagrupper, med var sin ordförande och sekreterare. Dessa grupper får sedan inbördes diskutera en fråga i 6 minuter, varefter ordföranden sammanfattar gruppens synpunkter på frågan, lägger fram de förslag som framkommit o. s. v.

Erfarenheterna från denna ”diskussionsmetod 66” har visat sig goda, framför allt därigenom, att folk, som förut aldrig vågat yttra sig inför stora församlingar, villigt lagt fram sina synpunkter inom sin lilla 6-mannagrupp.

Metoden har säkerligen sitt värde även här i landet, genom att den eliminerar den stelhet, som normalt brukar känneteckna en svensk diskussion.

Gör ett försök.



## Telefonnumret

Telefonen, som numera förekommer i de flesta hem, hade ända tills häromdagen endast lyst med sin frånvaro i vännen Puttes lägenhet. Putte hade emellertid beslutat, att Bells uppfinning skulle få bidra till våningens modernisering, om inte annat så för att stärka krediten i diverse firmor.

Alltså ringde häromdagen vår telefon, och Puttes stolta stämma hördes från den andra ändan av tråden.

— Hej, Broder Nu kan Du få gratulera mig!

— Nej, det menar Du inte, tvivlade vi, ty vi hade för endast någon timme sedan mött hans fru på gatan. Men man kan ju aldrig vara säker, så vi frågade:

— Pojke eller flicka?

— Nej, nej!! Ingendera!

— Jaså, svarade vi besvikna och såg ett bättre dopkalas gå upp i rök.

— Nej ser du, jag har fått telefon, så nu behöver du inte löpa tvärsigenom hela sta'n för att få tag i mig!, jublade Putte.

— Jaså. Det var ju kul.

— Riksamtal bryter!, insköt en telefonist.

Vi meddelade Putte, att vi skulle ringa upp honom efteråt, och så försvann han.

När "rixet" alltså var undanstökat, grep vi luren och skulle ringa. Men vilket nummer hade Putte. Det hade han glömt att tala om. Men det fanns ju något som hette nummerbyrå, och alltså ringde vi dit.

— Hallå!!! Kan vi få numret till Putte Lingonquist, Blåbärgsgatan 77.

— Ett ögonblick.

— Då vi "ögonblickat" tjugo gånger minst, meddelades, att ingen sådan abonnent fanns.

— Men vi talades vid för en stund sedan, och då sade han, att han just hade fått telefonen inkopplad.

— Då har en annan avdelning hand om numret, förklarade telefonissan.

— Kanske Ni vill vara vänlig nog att koppla oss till den avdelningen då, frågade vi något otåligt.

— Den har tyvärr stängt för i dag, kvittrade telefonissan.

Då brusade vi upp.

— Jaså, då skall man alltså vara tvungen att gå hem till abonnenten och ta reda på numret för att sedan vända hem igen och ringa upp honom.

Detta förklarade telefonissan sig tycka vara en god lösning, och vi satte genast på oss hatt och rock.

Sagt och gjort. Vi knackade alltså efter en halvtimme på hos Putte, som kom och öppnade. Han såg litet förvånad ut, då vi framställde vår fråga:

— Jo, hör du Putte. Vad hade du för telefonnummer?

Putte upplyste oss om detta, och vi vände på klacken.

— Ringer strax, ropade vi upp till den förbluffade Putte, då vi kommit halvvägs ned i trappan.

Efter ytterligare en halvtimme var vi alltså hemma igen och ringde upp Putte.

## Den osolidariska arbetskamraten



På nästan varje arbetsplats finnes människor som åker snålskjuts på andras bekostnad i en eller annan form. Vi återfinna dem, som av en eller annan anledning ha för sig att en facklig organisation är något som man inte skall befatta sig med annat än då det försiggår någon lönerörelse, eller när man behöver hjälp av annat slag. Vad därutöver är, det är av ondo, ty det är roligare att inte vara med och sedan kritisera, "duktiga tag". — Då har man ingen nytta av att "Slänga ut" denna organisations avgifter. Känner Du igen uttrycket? "Det kunde jag lika gärna köpt en halvpanna för. Eller "det räcker ju nästan till ett par strumpor (nylon)". Skamligt, över måttan skamligt! Hur tänker Du då om dem som betala lika mycket som Du, men som arbetar för sina rättigheter, och dessutom även för Dina. Han är med rätta *arbetskamrat*. En sådan föraktar Du kanske, Du som tycker det är bekvämare att smila in Dig med chefen i stället. Ja, sorgligt nog så lyckas Du ibland, det finns tyvärr chefer som är blinda. Men i det långa loppet faller Du och faller stort. Vid ett statligt företag blir kanske fallet något mjukare, men Du är då glad över organisationen, då är den bra igen och "Du betalar väl för tusan Din avgift". Då slutar Du med talet om hur lite nytta den gör; ty nu behöver Du den. (Blommorna på chefens bord ha vissnat). Men Du tänker inte på att tack vare Ditt undermineringsarbete kan Din organisation nu kamma noll. Det blir väl i så fall Ditt fel. Vad säger då "brackan", som helt enkelt inte alls är organiserad och varför vill han inte bli det. Orsakerna kan vara många. "Jag ligger bra till utan hjälp eller råd" tänker han (optimistisk okunnighet, ja rentav dumhet). "Jag har bättre användning för mina pengar, tänker och säger en annan". I mitt hem ansågs det som en skam att vara organiserad, säger den tredje. (Fadern hade kanske en mindre industri) etc., etc. Skäms inte *Du*, så skäms vi andra å Dina vägnar. Vi skäms så att Du borde rodna av skam, om Du hade hut i kroppen.

Att vara fackligt organiserad och på rätt sätt (aktiv) är inget tvång, inget att skämmas för. Det är både en förmån och en nödvändighet.

Tack, det lättade!

Ralo.

— Tut.... tut.... tut...., sade telefonen, men ingen Putte kom och lyfte på sin lur.

I stället ringde det på dörren. Det var Putte — och en nervläkare!

Rödskägg.





Ni har väl hört  
talas om de  
**flygande tefaten?**

Bergtrollets tekniske chef som haft nöjet att deltaga i en provtur ger här en kort beskrivning över fartvidundret.

**Allmän utformning:** Tunn, cirkelrund vinge som roterar kring en central besättningskabin. Vingen driven av små reaktionsrör i kanten.

**Framdrift:** Magnetisk. Genom kraftlinjerna i jordens (och andra planeters) magnetiska fält uppstår i tefatets super-magnetiska metallmassa en framdrivande "elektromotorisk kraft" (EMK). Utnyttjandet av EMK för flygning är ännu okänt på jorden.

**Lyftkraft:** Uppstår oberoende av gyrovingens rotation enbart beroende av vingens profil (omkring 4 procent tjock), anfallsvinkel och fart.

**Stabilitet:** Genom den roterande vingens gyroskop-effekt. Betydligt större stabilitet än efter "våra principer".

**Styrning:** Rymdskeppet kontrolleras med hjälp av magnetfältet eller genom en åt alla håll vridbar rakettub över tyngdpunkten:

dykning: blåser bakåt = reaktion framåt

stigning: blåser framåt = reaktion bakåt

vänstersväng: blåser åt höger = reaktion åt vänster.

**Konstruktions** (ej verifierad): Uppbyggd av flera segment, vilka hopfogats med spår som passar i varandra och hoppasas.

3-bent landställ.

Hela rymdskeppet väger genom den korta vingen och avsaknaden av kropp, stjärtplan samt motor endast en bråkdel av ett lika stort "jordiskt" jaktplan.

#### PRESTANDA:

**Lågsta flyghastighet:** Mycket låg på grund av minimal vingbelastning samt "orubblig" gyroskopisk stabilitet, vilken helt omöjliggör spin eller vinkning vid överstegring (rymdskeppet sjunker i stället mjukt med ökad anfallsvinkel utan att ändra stabilitetsläget). Tefat har enligt rapporter iakttagits "stå stilla", vilket utan synbar skillnad medger ca 100 km/t på stor höjd.

**Högsta flyghastighet:** Mycket stor även nära marken (över 1,800 km/t). Farten möjliggörs av:

- 1) minimalt luftmotstånd utan kropp och styrverk.
- 2) d:o genom spegelblank, "lysande" yta.
- 3) en profiltjocklek av endast ca 4 procent och mångdubblad vingkorda.

## Gruskorn eller nätverk?

Ett kontor. Papper rasslar, skrivmaskiner smattrar, telefoner ringer. Alla den nya religionens — forceeringsreligionen — attribut är koncentrerade i den hymn, som fyller rummet. Hymnen till ära för våra två gudar Hektik och Forcering.

Just då klev Döden in på kontoret. Objuden som vanligt. I form av ett bud om en flygolycka. Nere på Santa Maria del Monte. Den kallhamrade lovsången ströps av helt tvärt. Naturligtvis: bara ett par sekunder. En skrivare bröt den påbörjade mänskliga reaktionen med ett lika impulsivt som helhjärtat:

— Usch så hemst! Nu ska man förstås få lov att sitta och höra sorglig musik i radion hela kvällen.

Det var allt. Varpå man tog upp nästa vers i hymnen. På skrivmaskinernas klaviatur efter notbladen med kanslisvenska. Medan blodet efter flygolyckans många svenska offer sjönk allt djupare ner i jorden därborta i de italienska bergen. Och ångest och förtvivlan steg in lite här och var till de efterlevande i vår svenska bygd...

Man känner sig en aning kuslig inför sånt där sätt att reagera. Vad fattas oss? Inte kunskap om att vi hör ihop. Vi *vet* det. Åtminstone de allmänbildade. Det är bara analfabeterna i raslära och demokrati som tror något annat. Ja, just *tror* i brist på vetande. Men vad i all rimlighetens namn är det då som saknas? Svårt att koncist sammanfatta. Kanske något som skulle kunna kallas socialt sinne? Det där som en stor ande formulerat så här: "Vi är inte sammanrafsade som gruskornen i en sandhög, utan vi är det nätverk genom vars maskor livets safter strömma".

Varför är denna känsla så främmande för oss? Är vi etiskt indolenta? För länge sen fanns det något man uttryckte i ordet "hjärta". På den fasligt avlägsna tid det talades om folk som hade *ett gott hjärta* eller *hjärtat på rätta stället*. Vilka underliga typer det levde då! Exempelvis den, vars signatur var: "Ett dåligt huvud hade han, men hjärtat det var gott". För all del: vi är underliga, vi med. Underliga i motsatt mening. Vi med våra goda huvuden och — dåliga hjärtan. Vi som har avancerat så till den mildaste grad som hjärnautomater men inte kommit ett tupp fjät framåt som *levande människor*. Kunskapens kalla frostnätter har flugit härjande fram över något ytterst centralt mänskligt — den omedelbara medkänslan.

Läser någon Jonas Love Almqvist nu för tiden? Det är väl mindre troligt. Vi har ju bättre saker än gamla klassiker. Veckopress med intellektuellt vitaminrika kärleksnoveller och med själsfin humor

**Stigförmåga:** Större än för normala flygplan.

**Manöverförmåga:** Som ett reajakoplan.

**Total flygtid:** Mycket stor enligt tefatens sätt att uppträda och då endast en ringa mängd bränsle åtgår för rotationsrearören.



## Smatt- smatt- smatt-

Framför mig har jag alltså en grön skrivmaskin. Nu har jag haft det i så många dar att det faktiskt gör detsamma att den är grön. Det är en skrivmaskin och det skall skrivas på den. Skrivelser, prydliga och felfria, med återopande av Eder ärade skrivelse....

Det är svårt, men det går. Vid min sida har jag en diskret och trogen vän, fast lite för liten. Först är det ett vitt papper och så ett karbonpapper, och så ett ljusblått papper och så ett karbonpapper, och så ett gult papper. Karbonpapperna behöver man inte kasta förstås, men ändå, tre papper, det fyller det. Och det är liksom lite genant att min diskrete vän skall vara stoppad till randen var kväll, pappersbrist som det är och allt. Fast å andra sidan måste ju någon se till att det blir *lite* baksidor åt de små städerskebarnen att rita på. Dom vita papperna är väldigt bra till drakar också.

Frågan är alltså om det alls är nån idé att sudda och pilla. Jag låter läget vara avgörande. I början ser det så påvert ut med sudd. Och ett nyss påbörjat brev blir ju nästan två rena sidor åt ett konstnärligt städ-barn.

Är det däremot något som går att pilla med kan man ju alltid försöka. Ett elegant utfört pill fyller sinnet med stolt tillfredsställelse. Säg inte att inte den tekniska sidan av den postbovs värv kräver både handskicklighet och en viss artistisk blick.

I slutet är min princip att så långt möjligt sudda, suddatill det trävita. Ibland kan det bli besvärligt. Somliga på det här kontoret är så gränslöst oförsiktiga. Vad intresserar jag mig för kåldolmar när jag just har hunnit till slutet på mitt brev och får veta hur det går? Tror den vördade äldre kontorsdamen

sammansatta skämtserier.... Men kanske en och annan gammalmodig ändå har läst de Almqvistiska orden:

— Poeterna, som nu gråta så mycket för enskild räkning, ska låta tvätta sina näsdukar för att med dem — rena — söka avtorka mänsklighetens tårar”.

Kanske det. Vi måste nog komma dit att en mänsklig tragedi inte bara utlöser en egocentrisk besvikenhetskänsla över ändrat program i radio utan en allmänmänsklig medkänsla. Vi är inga gruskorn, vars enda gemenskap består i gnisslande sammanstötningar. Vi är vävda maska i maska. Så att hela det fina nätverket upplever förlusterna av sönderslitna maskor. Ta med och omsätt *den* känslan i hemmet, vid förhandlingsbordet, i verkstaden och kontoret — överallt. Utopi? Han sade så, träskfågeln i Tagores dikt, när svanen talade om att det land han kom ifrån långt uppe i norr var vackrare och bättre än dypölen den andra ansåg så bra. Synd om kraken i träsket. Och synd om oss också. Om vi i princip skulle ta efter....

Ew. Sd.



N:r 1 att vi andra bara sitter och grunnar på lunchmaten hela förmiddagen? Eftersom hon så självklart ropar ut dagens matsedel när hon mätt och tanklöst kommer tillbaka från lunchen? Vet hon inte att påpassliga händer knackar ner vad öppna öron hör? Och vad gör man med "benäget emotseende kåldolmar till lunch nu igen teckna vi Edert värda svar...."?

Efter slutklämmen kommer Högaktningsfullt som skall stå mitt under brevet och mittunder det skall det stå firmanamn och mitt under det Aktiebolag. Jag ägnade bortåt en dag åt att räkna ut var H i Högaktningsfullt skulle vara och F i FIRMANAMN o. s. v. Alla dom andra visste att F skulle vara tre bokstäver före H, men det var det ingen som sa. Det är aldrig nån som säger nåt för alla har så bråttom, så bråttom. Smattsmattsmattsmatt säger deras skrivmaskiner. Min svarte därhemma, Herr Knacklaut, säger bara knack — knack — knack ——. Den här gröna, jag vet inte vad den heter, säger smatt-smatt-smatt, åtminstone när Kamreraren går förbi. Sen försöker jag stoppa i hennes som sitter bakanför papperskorg.

När det inte är brev är det blanketter. Att det finns så många blanketter! Det enda svåra är att hitta den rätta, sen är det bara att fylla i. Man behöver inte hitta på nånting själv. Det behöver man förstås inte till breven heller, det står vad det skall stå i dom. I pärmar med det förra brevet och det förförre till den och den. Det är bara att skriva precis likadant, utom datum.

Jag undrar vem som skrev dom allra första breven. Men det finns kanske ingen, bara pärmar och pärmar ner till Farao Menes' Överskrivares Pärm.

Jag har alltid tyckt att det var konstigt att egypterna avbildade skrivarguden Thot som en babian. En apa! Men det ligger kanske något i det.

(Ur Idun).

Jeppa.

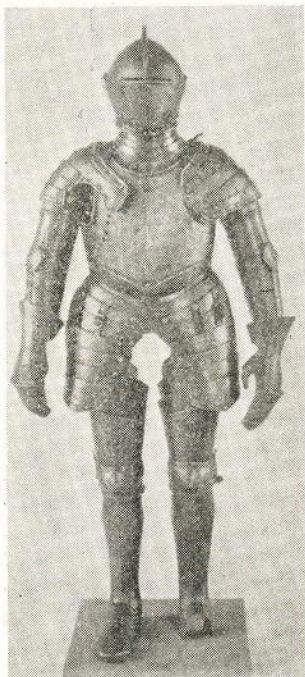
### Fint recept.

— Vad gjorde Bergquist för att påskynda ditt tillfrisknande?

— Han begärde 20 kr. pr besök....



## Arboga faktoris grundande



Helrustning tillverkad  
vid Arboga fabriks.

Den 13 maj 1951 kunde Arboga fira ett i vårt lands industriella historia enastående jubileum. 400 år hade då förflutit sedan Gustaf Vasa grundade de statliga vapenverkstäderna i Arboga vilka utöver att de voro Arbogas äldsta industrier även utgjorde Sveriges första vapenindustri.

Grundandet skedde den 13 maj 1551, då Gustaf Vasa sände följande brev till fogden över Arboga län och kungsgård Nils Tuleson.

"Effther thet, Niels Tuleson, vij för någre våre och rikksens notorffther haffve latid förskriffve aff Tyslandh och hijt in i rikkit medt stoor umkost någre embetzmän, som

oss förhoppes rikkit nyttige och tienlige bliffve skole, och besynnerligen thenne Marchus Klingesmedh sielff siättre, doch alle till ett handverch, som är sverdmakere, polerere, beredere och hvadt annet mehre samme handvercke tillyder, till hvilcket embetes förfordringh någre qverner och vatukonster behöffves ville, så frampt thet skall komme till någenn fortgångh och förthenskuldh haffve vij såå belenckt sakenn, att samme embettzmens besittning och möllverck skall bliffve i tre strömer nest offvann för the miöllqverner vidh Arboga, som ther till tien-

### Har ni hört . . .

den här historien från Negerland. Det hade varit långvarig torcka där, och slutligen beslöt pastorn anordna en gudstjänst varvid man skulle be om regn. Hela församlingen infann sig, men när pastorn kommit upp i predikstolen tittade han bedrövat ut över skaran:

— Jo, ni är ena fina gökar — sade han. — Idel vantroga människor. Här har vi samlats för att be om regn — och inte en enda av er har tagit med sig paraply

### Brattsystemet.

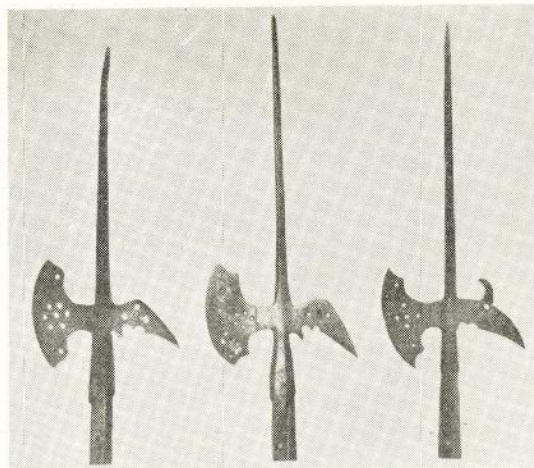
I går kväll kom jag ta mej — inte hem förrän i morse strax före midnan i dag.

### Definition.

— Far, vad menas med en hypokonder?

— Med det menas att man inte mår bra om man inte mår illa. . . .

lige vare kunne, eller i någon annan ström någett ther när, hvar them sielff kann synes leglist vare, och haffve vij befalet Påffvel van Coburg, att hann samme theris möllverck udi the för:ne strömer oförsumeligenn, och effther som the them föregiffve och haffve vele, skall begynne på att byggie och uprätte. Hvarföre är vår alffvarlige villie och befallning, att thu medt thet alder förste finner, hvadt råd thu kant till att lathe en hop timber komme in till samme sthromer, så att bygningen motthe strax företagen bliffve, och synes oss lijkast vare, att timbret bliffver hugget på Kägglenn eller Krenglenn thet nemeste vidh stadenn och älfvonn, som mögeligit våre, sedenn kunde man flyttie timbret nid till strömmen medt ringe arbete, och vele vij, att thu slätt inge utfluchter eller skottzmäll herföre tage skall, utann för:ne handvercker och Påffvell van Coborgh icke allenast medt sådane timber förfordra, utenn och i alle andre mätthe medt järnn, ställ och andre behöffvelige partzeler förskaffe, teslikeste kosthenn, huserum och annet them förfordra och skaffe lathe och thet udi vår rekenskap antechne lathe och see till, Niels, att thet bliffver rätt bestält, som thu vilth göre thet oss liufft är. Och skriff oss medh thet förste till, huru thette bliffver bestält. Är och någel, som thu ingelunde kant bestelle, thet lath oss oförsumeligenn förnimme. Och skall för:ne Marchus haffve medt



Tre hillebarder tillverkade vid Arboga fabriks  
av Philipus hillebardsmed.

sich enn skampelunn, huru thet ställ, som the skole förarbeten, skall var smiddt. Är och vår villie, att thu hoss hamersmeden thet så förskaffe, att hann utsmider effther samme skampelunn så mycket samme smeder till theris embetes uppehelle behöffve kunne".

Verkstäderna byggdes på Jäders holme och kommo snabbt igång. Bland de allra första leveranserna kan nämnas 200 klingor i febr. 1552. Verkstäderna ökade år efter år, fler och fler hammare anlades samt en för 1500- och 1600-talets Sverige enastående storproduktion kom till stånd, främst avseende harnesk, klingor, hillebarder m. m.

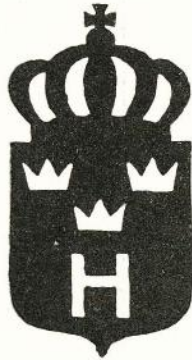


## DRIFTVÄRNSSPALTEN

Lördagen och söndagen den 11—12/2 deltog en mindre del av dv-grabbarna i befälsutbildningsföreningens instruktionsövning i ksp m/42, min- och sprängljänst samt R 100. Onsdagen den 14/2 samlades en del av dv-männen i Folkets Hus. Denna gång gällde det att upprätthålla äran från tidigare frågesporttävlingar mot lottorna.

Frågan "När dog Johan Sebastian Bach?", blev dv-männens fall trots att de försökte med sådana svar som detta t. ex.: "Sista året han levde". Lottorna tog som sagt revansch.

Söndagen den 29/4. Lätt fälttävlan, med



som vanligt dålig anslutning, i trakten av CVA. De bästa resultaten:

- |    |                 |     |          |
|----|-----------------|-----|----------|
| 1) | Manne Andersson | 44  | prickar; |
| 2) | Holger Mörk     | 51  | „        |
| 3) | Erik Isaksson   | 95  | „        |
| 4) | Stig Eriksson   | 109 | „        |
| 5) | Östen Norlander | 116 | „        |
| 6) | Ture Nyrén      | 164 | „        |

Tävlingen var upplagd av Tage Wallqvist och var lagom svår.

*Du som ännu inte varit med! Kom med! Det är roligare än Du tror, och nyttigt sen.*

Lördagen och söndagen den 5—6/5 var det tävling i Enköping. I det strålande sommarvädret bärgade vår Olle Åberg hem en 6:te placering trots att varje kontroll var bemannad med unglottor, vilket enligt grabbarna, förklarade att undertecknad kom 3 timmar i mål efter sista man. Men nog tyckte jag att det var ovanligt ont om kontroller alltid. Gunnar Markén och Manne Andersson däremot placerade sig bättre i prislistan men de äro ju också gifta. Men det bör även nämnas att det var cirka 300 man som deltog i tävlingen.

Träningen till årets driftvärnstävling startades fredagen den 4/5 på Arboga Skyttegilles skjutbana.

Övningar som är planerade när tidningen går i tryck:

Torsdagen den 10/5 Kompaniets samling och förflyttning.

Fredagen den 25/5 Samövning med befälsutbildningsföreningen.

Övning på arbetstid kommer att omfatta iordningställande av fasta eldställningar.

### Utdrag ur flygvapnets driftvärn DV M.

Gemensam kurs på Wällinge för FV dv avses äga rum under andra halvåret 1951. Andra uttagningen till dv tävlingen äger rum i Stockholm den 9—10/6.

1950 års rikshemvärnsting beslöt att tjänsteårstecken för 3- o. 8-års tjänst skola slopas. Med anledning härav komma i de nya arméns uniformsbestämmelser, som väntas utkomma hösten 1951, endast tjänsteårstecken för 5- och 10-års tjänst att upptagas. Då dessa nya bestämmelser utkommit, kommer också

nytt "Reglemente för hemvärnets tjänsteårstecken" att av mig utfärdas.

*Tjänsteårstecken för 3- och 8-års tjänst utdelas med anledning härav sista gången vid slutet av utbildningsåret 1950/51.*

Avsikten är att bestämma, att 3- och 8-årstecken icke få bäras till uniform efter 1953 års utgång.

Arboga den 7/5 1951.

*Bertil Blomqvist.*

### Från sjukvårdsgruppen.

Driftvärnet har nu fått en egen sjukvårdsgrupp och skall inom de närmaste dagarna avsluta sin 10-timmars kurs som avhållits under arbetstid. Kvarstår naturligtvis en del praktiska övningar för gruppen.

Kursen har omfattat föreläsningar, praktiska övningar i förbands-omläggning, konstgjord andning samt bärens handhavande och skötsel.

Intresset för denna kurs måste man säga ha varit storartat varför vi vågar hoppas på en duktig och vältrimmad sjukvårdsgrupp inom driftvärnet och för övrigt är nog denna grupp bland de första som utbildas för att direkt lyda under själva driftvärnet. Det är här också på sin plats att till Styresman och Överingenjören framföra ett tack för välvilja och förståelse för denna sjukvårdsgrupp samt till D:r Bergkvist, syster Stina och brandmästare Tågne, som handhaft gruppernas utbildning. Till sist en maning: Är Du intresserad av sjukvård så anmäl Dig till gruppen. Vi hälsar Dig hjärtligt välkommen. Anmälan kan göras till Tage Karlsson, Avd 363, tel. 217.

### Sant.

När tre medlemmar av vårt hemvärn var ute på manöver i somras maskerade de sig som träd och stod hela dagen på vakt på ett fält i hopp att kunna lura "fienden" i bakhåll. Deras maskering var så utomordentlig att en av dem blev angripen av barkborrare; den andre upptäckte att någon hade skurit in två hopflätade hjärtan och orden "Erik älskar Anna" på hans knäskydd. Nummer tre påstås ha blivit fälld av en timmerhuggare och är nu telefonstolpe på landsvägen till Sickelsjö.

### Från stridsövningen i Arboga för någon tid sedan.

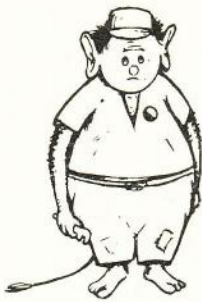
11093 Blomster berättar hur det var vid stormningen av El-verksbron:

"Jo ni förstår där jag låg i nattens mörker och bara sköt. K:gt var alldeles rött av skjutandet och plötsligt tog ammunitionen slut och jag fick se hur fienden kom stormande!"

— Nå hur gick det för dej då?

Blomster: — Äsch, vem hade tid att tänka på ammunitionen då, det var bara att fortsätta!





## Femte- kolonnare

När man hör ordet femtekolonnare, tänker man oftast på mörka, mystiska personer med utländsk brytning, som plötsligt dyker upp på en plats för att snart försvinna igen. Men funderar man litet på saken, så finner man, att det tyvärr oftast är så, att det är vi vanliga människor, som — kanske omedvetet — sprider de rykten som utgöra den viktigaste delen i en femtekolonnares verksamhet. Hur många gånger har man väl t ex inte hört ute på stan av människor som själva inte arbeta på flyget, att "där ute har ni det ju så bra, enda arbetet ni gör är ju att kvittera ut lönen".

Vem är det nu som sprider dessa rykten och är ryktena verkligen sanna?

Den sista frågan är lätt att besvara. Det finns på alla företag, privata som statliga, en liten procent som helst "bara lyfter lönen". Men de övriga 99 procenten, som vill göra och också göra skäl för sin lön, hör till de människor, som inte föra till torgsvad de utföra, därför att de anser det fullt naturligt att de ska arbeta. Och här ligger just faran i denna del av femtekolonnverksamheten. Det är den som märks utåt.

Den första frågan är svårare att besvara, men ryktesspridarna tycks komma från alla slags kategorier. Men vem de än äro, påminn dem om det gamla ordet: den som inte arbetar, skall icke heller äta (i tidsenlig översättning — skall söka sig annat verksamhetsfält).

Bo.

## En Drömbild

När mörkret faller stilla  
en kväll uti april  
och solens strålar drillat  
sin sista sång i skyn  
då går jag ut att vinna  
en vän bland alla dem  
som sökt att lyckan finna  
men än ej funnit den.

April är vårens månad  
då löven spricka ut  
och flickan börjar tråna  
och vill då vara tu  
men tagen dig till vara  
du flicka skön och glad  
för kärleken är bara  
en yster lek en dag.

Jag på stadens gator gångar  
emellan stora hus  
det är att vara fången  
av stadens sus och dus  
och många glada gäster  
jag möter på min väg  
det är som de förpesta  
en glad och trevlig kväll.

När klockan blivit elva  
då går jag in på bal  
att söka finna själva  
min drömbild av i dag  
men, ack du fanns där icke  
för dig jag icke fann  
bland alla flickors blickar  
min drömbild blev ej sann.

Så därför styr jag sakta  
mina steg mot hemmets port  
att ensam mig betrakta  
som ett förlorat får  
Men min drömbild skall jag finna  
om jag skall leta så  
att sorgens tårar rinna  
ur mina ögonvrår.

W. O.

### Urspåring.

Källe stegar in på järnvägen och frågar:

— Kan man få be järnvägen om en tjänst när man förlorat en klocka?

— Järnvägen?

Ja, dom brukar ju kunna spåra ur....

### På krogen.

Gästen: — Jag tycker Tea ser så humoristisk ut.

Tea står och tittar fånigt en lång stund på gästen och tänker komma med något dräpande.

Slutligen säger hon: — Grosshandlar'n har så snuskig fantasi.



## En allvarlig betraktelse

Hå hå ja ja! Tiden går. Det var en gång för länge, länge sedan som vi hade en fest för barnen till samtliga CVA-anställda. Inom parentes sagt, så var festen mycket lyckad, så välkomna med en fest nästa år igen.

Till denna fest som avhölls vid sådan tid då praktiskt taget minnet av julen ej riktigt försvunnit från barnasinnets (och med tanke på att det nu stundar mot sommarlov för de flesta barn i skolåldern), skulle naturligtvis en jultomte anskaffas. Den gamla tomten, som man nog utan överord kan säga är den största tomte som CVA någonsin haft, hade av för honom fullständigt ovidkommande anledning måst lämna återbud (misstänker rent sabotage).

Den gamla tomten hade infört en *liten* nyhet inom facket, vilket innebar att högst densamme utförde den lilla bagatellen att åka rullskridskor vid utförandet av sina tomteförrättningar. Tänk Er, åka rullskridskor! Har den Ärade läsaren provat? Om inte så tag en lektion av gamla tomten! Han är ombud för ett livförsäkringsbolag med olycksfallspremie eller i varje fall tänker han bli. Med tanke på vad ett litet oskyldigt barn begär av en rullskridskoåkande tomte, så får man ju vara glad att gamla tomten inte delade ut påsar medelst svikthopp.

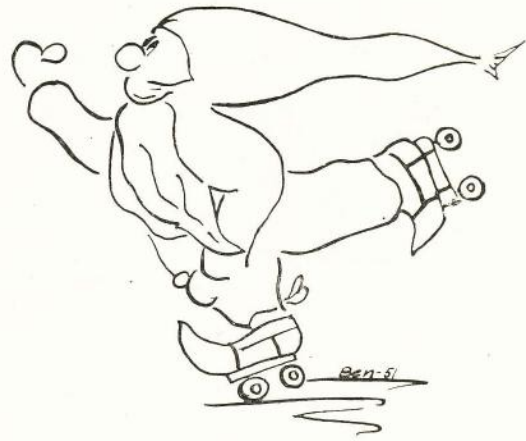
Den gamla tomten vidtalades om han kunde utse en ersättare och han utpekade glädjestrålände och entusiastiskt mig som den enda verkstaden utan större saknad kunde offra på detta företag, men jag lever än och håller nu som bäst på att träna in rollen som tomte i flygande trapets.



### Bergtrollet undrar varför inte . . . .

de som makten och förståndet har, ingriper mot eländet på mässen. Köer i det oändliga och så det där med kiosken mitt för kassan. Burr. . . .

CVA i likhet med CFA anskaffar varpa och andra fritidsspel att brukas på gräsmattan vid cykelstäl-len t. ex.



Nu skall jag i korta drag sammanfatta mina känslor inför uppgiften som rullskridskoåkande tomte. Jag fick rullskridskorna och många goda råd. Första kvällen tränade jag i källaren till den fastighet jag bor i, livligt påhejad och bejublad av min 5-åriga son och med hot om skilsmässa från min äkta hälft. Jag började uti källargången med bra fart, rusade emot ett hörn och fortsatte in i cykelrum nr 1, rev ner två cyklar och stjälppte en spark som stod uppställd mot väggen, fortsatte betydligt ur balans ner i cykelrum nr 2, som ligger c:a 60 cm lägre och är försett med cementerad bana att draga cyklarna på, varför man knappast kan klaga på farten. Nedkommen på golvet gjorde jag ett ofrivilligt ytterskär, rev bort 6 ekrar ur bakhjulet på en damecykel, fortsatte in i väggen, slog back och förstörde strömbrytaren, trasslade in mig i en piassavakvast med påföljd att kvastskaffet slog upp och kördes rakt igenom rutan på dörren. Avslutning på denna åkning blev en och en halv volt med skruv (där föddes idén på trapets-tomten). Min 5-åriga son som från början med förtjusning följt övningen bleknade mer och mer för att slutligen storskrikande lämna källaren, följd av min hustru som efter minen att döma redan såg ut som änka. Själv kravlade jag mig upp fullständigt genomtränad, men mest av allt lik en nedbruten spalje. Den kvällen talade ingen med mig hemma. Jag tordes inte mera tala om träning för husfridens skull. Jag sov inte om nätterna, jag åt inte, jag bara grubblade på premiären. Och den kom.

Ett myller av rara ungar, med förhoppningsfulla föräldrar, ett öronbedövande sorl. Det är det enda jag riktigt minns. För mig påminde det om drunksningsdöden. Vad som egentligen hände har jag frågat andra om, men dom svarar bara undvikande, så jag förstår ungefär vad dom tänker.

Nu till sist ett råd till alla som eventuellt har någon dom vill åt, men inte törs på. Föreslå honom till tomte nästa barnfest, utifall den gamla tomten även då hittar på anledning att inte ha tid.

Jag tänkte stämma den gamle tomten, men inget kan bevisas och alla blåmärken har gått bort.

Hälsningar

Den för sista gången nya tomten (om trapetstricket skulle misslyckas).



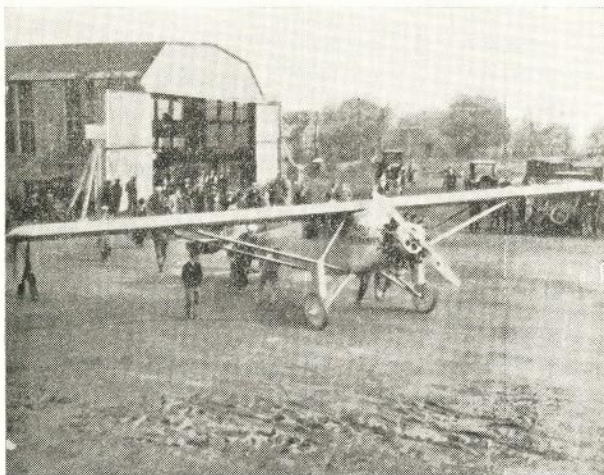
## Över havet med "The Spirit of St Louis"

År 1927 närmare bestämt den 20 maj, är ett historiskt datum i modern tid. Det är väl numera få som med säkerhet kan erinra sig vad som hände denna dag. Det var ej Nordpolen som upptäcktes, ej heller var det världens första atombombexplosion som inträffade då, den kom först nära 20 år senare, utan det var den dag Charles Lindbergh startade motorn på sitt "Ryan-plan" för att starta på världens första soloflygning från New-York till Paris.

Den sträcka Lindbergh hade att tillryggalägga ensam i sitt plan var c:a 5,800 km. Han medförde 1,365 liter bränsle. Den enda navigeringsutrustning Lindbergh hade var en kompass. Radio och andra moderna instrument saknades helt i fpl:s utrustning. Lindbergh lär ha haft avsikt att som resällskap och mascot medtaga en katt, men av någon anledning blev ej detta av, kanske föredrog han att omsätta kattens vikt i bränsle. Efter landningen hade Lindbergh dock över 200 liter bränsle kvar, så han hade utan olägenhet kunnat medföra en hel kattfamilj.

Torsdagskvällen tillbringade Lindbergh på en biograf. Innan han gick till sängs gav han order om väckning kl. 2 på natten. Trots de få timmar som föregick starten kom dock ryktet om den förestående starten att spridas, och det var mycket folk, som strömmade ut till flygplatsen på morgonen. Det var dock endast ett fåtal som hann fram för att få se ett flygplan styra ut över Atlanten som låg belyst av morgonens första gryning. På grund av att fpl var så tungt lastat var Lindbergh nära att förolyckas i starten, men slutligen fick han fpl att lättas och satte kurs mot sitt avlägsna mål.

Lindbergh hade ej underrättat sin moder om den förestående starten. Hon infann sig som vanligt i den skola i Detroit där hon var lärarinna, och fick först här vetskapen om att sonen Charles startat sin Atlantfärd. "Det är bra, han kommer att klara det och hade det funnits plats för mig skulle jag velat följa med", svarade hon lakoniskt.



På morgonen den 20 maj 1927 före starten

Färden gick ut över havet. Long Island Sound passerades. Nova Scotias kust var snöhöljad. Vid Newfoundland dansade väldiga isflak på oceanen. Vid åtta-tiden på kvällen var fpl ett avsevärt stycke ut över Atlanten. Lindbergh började här få besvär med dimman. Han tvingades att stiga till c:a 3,000 meters höjd men här mötte andra besvärigheter, isbildningen blev synnerligen besvärande. Så småningom lättade dock dimman och Lindbergh gick ned på låg höjd och fortsatte flygningen på endast några meter över havet. De skumhöljda vågkammarna använde Lindbergh som ögonmärke. När han nådde Kap Valentia på Islands kust, samma plats där Kurt Björkavalls flygning slutade, satte han kurs mot Paris. Efter att ha nått franska kusten följde Lindbergh Seines lopp in mot Paris. Efter att ha kretsat över den franska huvudstaden gick han in över flygplatsen Le Bourge, där han landade elegant kl. 22.21 på lördagskvällen. Trettio och en halv timme behövde Lindbergh för att fullborda den första soloflygningen från New-York till Paris. För våra dagars barn är en atlantflygning en naturlig och alldaglig företeelse, men låt tanken dröja vid vad det vill säga att med tidens fpl och utrustning ensam sitta i ett obekvämt fpl i över trettio timmar. Inte ett ögonblick får uppmärksamheten slappna av. Det är en prestation som det är få människor förunnat att kunna genomföra.

Charles Lindberghs atlantfärd höll en hel värld i spänning. Över alla länder gick meddelandet ut att han startat sin atlantflygning. I Paris gjordes stortartade förberedelser för att taga emot den djärve flygaren om han skulle lyckas i sitt försök att beseгра atlanten. Några sparsamma telegram berättade att ett fpl varit synligt över havet, men några exakta uppgifter kunde ej erhållas. Några minuter över tio på lördagskvällen hördes ihållande motorbuller över Le Bourge. Det måste vara Lindbergh ty myndigheterna hade utfärdat förbud för all annan flygning på kvällen. Hundratusentals människor hade samlats för att välkomna flygaren. De som väntat att få se en väl påpälsad herre stiga ur fpl blevo besvikna, tu ut ur planet hoppade en ung man med ett leende över ansiktet, iförd en opressad kavajkostym och med en stråhatt i handen. Jublet ekade över flygplatsen och polisen hade fullt arbete med att skydda den stackars flygaren som såg synnerligen villrådig ut. Till närmaste polis sade han, "Jaså, detta är Paris, jag är Charles Lindbergh och talar ej franska". Även om han kunnat språket hade det varit lönlöst att försöka i det ändlösa jubel som steg upp mot kvällshimlen. En liten mottagning hade ordnats, men några intervjuer blev det ej. Lindbergh förklarade endast att färden haft ett gynnsamt förlopp, varpå han gick till sängs för att njuta en välbehövlig vila.

"Lindbergh anlände till Paris kl. 22.21" löd telegrammen som gick ut över världen. Den spänning som hela världen levt i, lättade. Några minuter efter landningen var nyheten känd i New-York och miljonstaden dränktes i oväsen. Kyrkklockor ringde, ångvisslor och signalhorn tjöto. Trafiken avstanna-



de på gatorna, människor omfamnade varandra, bekanta eller obekanta spelade ingen roll. De som icke var utomhus eller på offentliga lokaler fick nyheten över radiostationerna. Den enda som icke tycktes tappa fattningen var Lindberghs mor, som satt i sin våning i Detroit vilken höll på att stormas av alla människor som samlats utanför och ville in och gratulera.

Samma vilda glädje som utspelades i Paris och New-York, gavs det uttryck åt över hela den civiliserade världen. Inte minst i vårt land, Lindbergh är ju svenskättling, hans farfar var född i Östelen i Skåne. Överallt på offentliga lokaler hölls improviserade tal för flygaren. Det berättas att på Kungl. Operan i Stockholm, där Tiggarestudenten gavs, gjorde herr Stiebel en paus i tredje akten och meddelade den stora nyheten. Publiken jublade och leven utbringades.

Medan dessa gigantiska hyllningar pågick låg föremålet för dessa försänt i djup sömn i amerikanska ambassaden i Paris, medan folkmassan utanför växte. Först på söndag kväll blev det pressmottagning, och Lindbergh berättade om sin färd. Han yttrade bl. a. "Fast jag före starten erhöi uppgifter om att utmärkta väderleksförhållanden rådde, flög jag mer än 1,000 sjömil genom regnområden, och det var ej roligt. Jag försökte på olika höjder för att finna det bästa vädret. Vid dagsljus såg jag inget fartyg, men på natten ljusen från ett enda.

Ofta var det dimma och därför flög jag i timmar utan att se havet. Eftersom jag ej blev sömning behövde jag ej taga in koffein eller något annat av de stimulantia som jag medfört för säkerhets skull. Jag drack bara vatten, men var ändå fruktansvärt förstig när jag kom fram. Allt gick bra. Jag hade mycket väl kunnat flyga närmare en halv gång till så långt om jag gjort en noggrannare beräkning av mitt bränsleförråd. Jag är rörd över det mottagande jag fått i Paris. Det är första gången jag är här. I varje fall har jag haft tur".

Visst hade Lindbergh tur, men det är även en god portion skicklighet som var utslagsgivande denna gång.

Redan som ung student hade Lindbergh haft ett stort intresse för flygning. År 1922 inskrevs han som flygelev vid Nebraska Aircraft Corporation. Efter genomgången utbildning reste han omkring och gjorde fallskärmsutsprång, gick balansgång på vingarna m. m. sådant som kittlade publiken och han kallades allmänt "den flygande dären". År 1923 köpte han ett gammalt krigsövningsplan och med detta kuskade han runt i staterna och hade uppvisningar.

1925 utnämndes han till underlöjtnant i amerikanska flygvapnets reserv, och under åren 1925—1926 var han nattpostflygare på sträckan S:t Louis—Chicago. Det var under dessa flygningar som tanken först vaknat på att göra en färd över atlanten.

När han den 11 juni 1927 återvände till New-York stod en världsdel beredd att taga emot sin hjälte. Över



*Charles Lindbergh vid sitt plan "Spirit of S:t Louis" efter framkomsten till Paris*

två miljoner brev och telegram låg på hans bord. Massor av anbud av alla slag haglade över honom, och han skulle på kort tid kunnat bli en rik man av alla dessa pengar som erbjöds honom. Men han stod oberörd i stormen. Typiskt för honom var att han skänkte franska aeroklubbens pris på 15,000 francs till de båda vid en atlantflygning förolyckade flygarerna Nungessers och Colis efterlevande.

Charles Lindbergh har även höljt det svenska namnet med ära och under sina färder runt jorden har han ej heller glömt det lilla landet i norr, där hans fäder levat. Vi vilja minnas honom sådan han såg ut vid sitt första besök en sommardag, stående på landsvägen som leder ned till den gamla fädernegården i Smedstorp. Journalister och fotografer höll vakt, men det lyckades ej, ty han var överlägsen även i konsten att hålla sig undan, men han kom till Gårdlösa så småningom, men dessförinnan hade den bil i vilken han åkte stannat en bit ifrån. På avstånd blickade han ned på den vita gården som varit hans fäders hem. Så for han därifrån, han blev skrämnd av någon som upptäckt honom.

Lindberghs namn har under senare år även dragits i smutsen. Med vad rätt eller orätt tillkommer det icke mig att här orda om. Men faktum kvarstår att han är, en förgrundsfigur inom flyget och att han för alltid skrev sitt namn i historiens blad, den morgon han lyfte till flykt över Atlanten och därmed utförde en av världens största flygarbragder.

A. R.

#### Offer.

— Ja, kaptan Hambn blev ju offer för sin sjukdom, han!

— Vad säger du? Är han död?

— Nej — men han gifte sig med sjuksköterskan . . .





## CVA homeopatens spalt

### Upplysningar och råd

Cg, Ce vitaminpreparaten är f. n. det bästa medlet mot bergssjuka, lappsjuka, nervlidande, magbesvär samt för de flesta förekommande sjukdomar.

För att kunna erhålla några eller något av dessa preparat skall patienten anhålla vördsamt hos över- och underhomeopaterna vid CVA för att de sedan skall kunna remittera fallen till KFF:s medicinmän vilka äro kvalificerade till de olika fallen allt efter statsanslagen.

Innan behandlingen påbörjas måste ryggmärgsprov tagas ty en viktig förutsättning är att ryggraden innehar en viss böjlighet.

För CVA gäller dock tills vidare följande behandlingskur:

Patienten intager först Cg 15, 16 för att senare övergå till Ce 17, 18 eller 19. Denna kur är synnerligen verksam ty de patienter som tidigare klagat på luften i berglokaler har efter en tids vitaminbehandling med ovannämnda kur uppgivit att bergsluften blivit jämnställd med kurorts- och sanatorie-luften.

Kuren bör dock genomgås med största försiktighet ty vid överdosering kan inträffa att fötterna blir för stora och visar benägenhet att växa utåt.

P g a känslighet i det sympatiska nervsystemet bör icke en patient i kur Ce 19 eller lägre, visa avundsjuka mot fall med starkare injektioner av Ce vitaminer. De som genomgår vitaminkur Ce 22 bör efter förnyad undersökning och spegling i ögonen genomgå kur Ce 24.

I vissa fall kan ytterligare ordination ske med Ce 27 men detta efter synnerligen moget övervägande ty dödsfall kan inträffa p g a välmåga.

Vitaminpreparaten har i regel negativ inverkan mot avundsjuka, högfärd och storhetsvansinne.

Behandlingen kan ej givas alla människor ty de producerande tillhör de röda blodkropparna och de vitaminbehandlade tillhör de vita blodkropparna och risker finnes att de vita kropparna åter upp de röda,

## BALANS-AXEL

Nu hade den äktenskapliga parallellbiten grälat igen. Gått till flankanfall med *sidavbitare* med följd att han bryskt försökt klippa till med en *kraftavbitare* på 60 mm kräftbredd. Då brakade det löst. Han fick hårda *strykmått* och en rad *snöskrapor* och den ena *flygarkängan* efter den andra. Men "med så enkla *gängsnitt* hugger man sannerligen inte av några *polhemsknutar*", för att citera en av historiens stora. Det ska vara ett *flåhuckehuvud* till karl som tror slikt. Han bytte taktik. Gav henne en väldig *vindstrut* praliner och stack generöst en vacker *glasmästardiamant* i hennes hand. Sen gick han i små *bågcirklar* omkring henne, medan hunden — som nog förstod husses vilja att stifta frid i huset — hjälpte till genom att vänligt vifta på *fogsvansen*. Så gav han henne en kamratlig *bensindunk* på axeln, skruvade på *ekoradion* och drog henne med sig i en virvlande *gummivals*.

Det hjälpte. Hon hade faktiskt tänkt placera en *kofot* i hans *kroppskapell* med all den *domkraft* stunden inspirerat till. Men det uteblev. Visst sa hon lite vasst:

— *Kylkar*, där! och gav honom en *svetsbrännare* med blicken samtidigt som hon gjorde tamt *vid-motstånd*. Men mer blev det inte. Det *vinkelhakade* inte upp sig längre. När han efter svängen gav henne en kärvänlig *omformare* med sina starka *motorarmar* och på sitt glada sätt hoppade några *voltmeter* samt *sotviskade* ömma ord... ja, då var friden återställd.

Hon slog om. Rusade in i den lilla *dammkupans* moderna *ytbehandlingsrum*, ställde sig framför *kontrollspegeln* och *fixsturerade* på sig själv.

— Äh, *shunt!* skrek hon till och fick fatt i *kurvmätaren*, varpå hon omedelbart kastade sig i *avfettningsskaret*.

Under tiden ordnade han en liten *planskiva*. Nära nog *tallrikshjul*, skulle man kunna säga, detta fast det var mitt i sommarn och långt till december. Efter förberedelserna skrudade han sig i sin bästa *provrigg* och när hon kom upp ur karet gjorde han en elegant *sågbock* och bjöd henne fram till *instrumentbordet*. På det hade han mitt uppe bland mat och dryck ställt *flygplansvägen*, där på en *filter* deras lille *Vev-Axel* tronade och gjorde som småungar brukar när de stortrivs. Då de som nu han *nipplar* och *sticklar*, *muttrar* och *skruvar* och har sig på allt sätt.

— Vilken *pendelhejare* du ändå kan vara när du vill, utbrast hon. Nu får du hjärtans gärna för mej

vilket skulle innebära katastrof för det svenska näringslivet.

Atommedlen Ca—Cp inverkar endast välgörande och hälsobringande å människor vilka tillhöra en speciell blodgrupp.

Kuratoren för arbetsterapi:

J. S.





## Bergtrollet gratulerar på 50-årsdagen

9 januari	Helge Gustavsson
23 februari	Alf Hedlund
3 mars	Erik Andersson
11 mars	Karin Andersson
14 mars	Edvin Andersson
23 juni	Henry Sjögren
30 juni	Helmer Persson

### Hört på en mäss i flygvapnet.

Översten sitter och äter. En fänrik inträder men hinner knappt hälsa förrän översten ryter:

— Hur kan fänriken ge sig till att landa när staben flyger.

— Jo överste det var. . . .

— Hur kan en människa vara så dum.

— Det var slut på bensinen, överste.

— Det är väl ingen ursäkt, sånt kan man inte ta hänsyn till.

ta dej en liten *borrsväng* som *utloppskrök*. Det här är trevligare än att ränna ut med allsköns *länkfyllare* och *hejarstansar*. Jag menar när ni bär er åt så ni behöver använda *balanseringsapparater* och *störtkalotter* efteråt.

Ja, så blev det tack vare Balans-Axel en *vändskiva* i familjen. Efteråt satt hon där i sommarkvällens stilla frid och klippte till en klänning med *gradsaxen*. Han låg lojt utsträckt på *undersökningssoffan* och ungen sov gott på sin mjuka *stäldyna*. Allt detta medan *provbocken* gick ute i trädgården och betade av gräsmattan. Plötsligt sade hon helt *magnaflux*:

— Nej, nu ska jag aldrig vara *likriktare* mer, nu *skiftnycklar* vi inte om stil varken du eller jag.

Han vaknade till, *cirkelsåg* sig runt omkring och sade:

— Älskling, i morrondag ska jag köpa dig en fin *tryckklocka* och den bästa *styrkristallen* som finns. Och den här gången är det inte bara *flygplan* som förr, jag menar allvar.

Åbåge.

## Kring en 50-årsdag

*Jag satt i vårt berg som vanligt  
en kugge av minsta format  
en liten manick i en oändligt  
sinnrik och stor apparat.*

*Jag kände mej ganska tvångsstyrd just då  
i en fixerad varv/minuts dans  
min tankes lek trängd in i en vrå  
av kuggspel och måttolerans.*

*Jag satt så instängd och sammanträngd  
i skrämmande tankeslut  
— då kom kuggar, stora och små, i mängd  
ur apparaten ramlade ut.*

*Dom slog en ring omkring min person  
ej kuggar — de människor var  
och lycka och välgång i ord och ton  
deras önskan som minne jag har.*

*Och blommor jag fick, de vackraste  
tankar som jorden har tänkt  
de ska' vissna — men leva i ljusaste  
minne som människor skänkt.*

*Se'n fick jag gåvor som hederspris  
för de 50 varv jag gått  
"Jag tackar Er alla på detta vis  
för allt nyttigt och fint jag har fått".*

*Jag bockade, log och tog emot  
och vart helt förlägen och flat  
och en skrymmande hög av tankeskrot  
var min sinnrika kuggapparat.*

*Så satt jag på min plats igen  
bland kuggar och stakar och hjul  
men jag såg bara blommor och händer se'n  
det var högtid, ja, nästan som Jul.*

*Erik E. Andersson*

### Röst i trafikledartornets radio:

(Den var lugn men brådslande!)

— Landar med en motor.

— Trafikledaren vidtog alla säkerhetsåtgärder. Eldsläckningspersonal, ambulans och sjukvårdare alarmerades. Andra flygplan, som väntade på tillstånd att landa, fick vänta. Allt var förberett för enmotorlandningen.

Varpå mannen med rösten landade i sin enmotoriga J-21:a.



## I fäderns spår för framtids segrar eller våga vinn!

Det var en morgon i februari månad och vi siter några grabbar vid ett bord på mässen och intager vår spartanska måltid. En aktiv idrottsman hör till sällskapet och vårt samtal rör sig om ett vid den tidpunkten aktuellt ämne, nämligen skidåkning, ty arbogatrakten har fått litet snö, vilket ej lär inträffa alltför ofta.

Då kommer jag med en i mitt tycke strålande idé. Skall vi göra sällskap och åka Vasaloppet i början på mars?

Frågan riktar sig i första hand till den aktive idrottsmannen, som är smålänning och sålunda borde ha en viss envishet och förmåga att klara sig även på en klippa i havet. Han ser medlidsamt på mig och säger: "Börja träna nu och åk Vasaloppet nästa år!"

För att som vanligt sätta mig på tvären, säger jag att någon träning behövs ej. Följden blev en het diskussion och resultatet blev att om jag åkte Vasaloppet på segrartiden plus 60 %, alltså fordringarna för minnesplaketten, så skulle mina kamrater betala resan tur och retur till Mora åt mig. Eftersom det är billighetsresa, endast 10 kr., så förstår jag så innerligt väl, att mina kamrater delar denna summa med glatt hjärta för att se mig komma per buss i mål.

Endast en vecka återstod till tävlingen, så här gällde det att handla raskt. Promenaden till och från arbetet fick bli den sista konditionsträningen.

Så var äntligen det högtidliga ögonblicket inne.

Uppställda på fyra led står bara 380 st löpare och väntar på att starten skall fälla startflaggan.

En helikopter surrar över våra huvuden, men nu faller flaggan och hela fältet blir som en kokande kittel. Jag kommer naturligtvis i sista ledet. Det låter som om en jätte skulle riva omkring i en stor vedhög, när alla rusar iväg.

Första diket kommer, en gosse slår sina skidor i kors och faller framför mig. Jag måste stanna en stund och den fallne hjälten ligger och sprattlar, medan skidor och stavar blixtrar förbi på ömse sidor om oss. Här går dyrbara minuter till spillo, men äntligen blir jag fri och nu gäller det att sätta högsta fart innan kön blir för stor i skogsbrynet. Jag åker förbi ett hundratal löpare och kommer in på spåret. Jag skulle tro, att de flesta liksom jag drar en lättnadens suck, ty de två kilometerna på älven tog nog på krafterna även för den mera tränade skidåkaren.

De första vallningsbekymren börjar göra sig gällande. En gosse står vid sidan av spåret och gnider

sina skidor med en lämpligare valla och strax får han sällskap av flera, så det dröjer inte länge förrän det står en löpare vid var 25:te meter och vallar. Än så länge går mina skidor bra, men det kanske beror på att jag ej är så noga med ett perfekt glid.

Jag hänger två vitklädda löpare, farten är nog i högsta laget för min del, men skam den som ger sig. Snart är vi uppe på Högsättern med de stora milsvida myrarna och här märker man tövädrets inverkan, ty spåret har sjunkit växelvis efter löparnas diagonallande, och man svajar som en sjöman på land, där man jäktar fram.

Den första som brutit en skida passeras. Han har nog varit för vårdslös med de djupa gropar som börjat förekomma rätt så talrikt i spåret.

Vår trio håller fortfarande ihop, då det från kön kommer en herre som har mer brått än vi. Han kastar sig oförskräckt ut vid sidan av spåret för att köra om oss. Ett sådant försök är dömt att misslyckas, ty han hörs när han kommer flåsande och den första i vår trio ökar bara farten lite grand och vi andra två följer efter som skuggor och det är inget annat att göra för den ivrige löparen än att lägga sig efter oss. "Ur spår", regeln tillämpas vid gemensam start efter 5 km åkning. Farten är fortfarande i högsta laget och det dröjer inte länge förrän vi åter är tre igen.

Magen börjar göra sig påmint, så nu kommer reservprovianten till användning. Ett halvt kilo russin ligger väl förankrad i vänstra byxfickan. Men en näve av den varan och efter 5—10 min känner jag mig åter i god form och den ena kilometern efter den andra avverkas återigen.

En grå vägg skymtar i en glänta i skogen. Och där vid en grå stuga har vi matkontrollen. Snart står jag vid ett bord med sex stenkrukor i vilka det finns varm blåbärssaft och honungsvatten samt ett fat med bullar. Bakom bordet sex käcka flickor och en gubbe. Med min vanliga otur serverades jag naturligtvis av gubben. (Men jag tog skadan igen vid de andra matkontrollerna, där jag väntade i 5—10 min. tills jag kom i tur vid den vackraste flickan). Nåja, gubben kunde konsten att servera honungsvatten och blåbärssaft. Det var ingen risk att han skulle tappa glaset i stenkrukan, ty med ett vant grepp och ogenerad min körde han ned ett långt pekfinger med vidhängande nagel och "sorgkant" ända i botten på glaset. Hur långt under blåbärsvattnets nivå i stenkärlet han var med handen undandrog sig mitt bedömande, men hela handen var blåfärgad samt en bra bit upp på handleden också. Glaset blev ej dis-



Mot målet





## Problem- spalten

Det var en gång en matematikstuderande som behövde pengar. Ynglingen sände följande telegram till sin fader:

SEND MORE MONEY

Fadern tog telegrammet och adderade enligt nedan:

$$\begin{array}{r} \text{SEND} \\ + \text{MORE} \\ \hline \text{MONEY} \end{array}$$

samt tog därefter ut en summa penningar från banken och sände sonen.

Hur mycket sände han?

Först öppnade rätta lösningen belönas med *Bergtrollet gratis* under år 1952.

kade mellan varje löpare, men de blevo i varje fall avsköljda utvändigt i stenkrukornas blåbärs- och honungsvatten och det gjorde ju något till hygienien.

Vidare igen. Ett 15-tal löpare stod och vallade om när jag åkte. 6 mil kvar till Mora. "Han måste ha mycket krafter kvar", hör jag någon säga som står bredvid spåret. Jasså, här kanske man skulle vilat upp sig, men grön som man är rusar man vidare.

Backe upp och backe upp. Det är konstigt nog aldrig nedåt, tycker jag, vilket nog beror på att jag får staka i nedluten också. Glidet på skidorna är obefintligt. Jag vallar om, det tar 10 min, ty skidorna är våta och vallan fäster dåligt. Så ja, nu går det lättare och jag passerar en höjd med underbar milsviid utsikt med blånande berg i fjärran och små sjöar utplacerade här och var. En och annan skogsby synes också från min höga utsiktspunkt. Jag önskar jag hade en kamera, som på ett rättvist sätt kunde återge denna storslagna vy. Tyvärr måste en sådan här sak ses för att kunna uppskattas och jag vill därför säga till alla som åker skidor mer eller mindre: Åk Vasaloppet! Tag det lugnt som jag, njut av det vackra ni ser omkring er!

Evertsberg nästa. Där råder halv storm och vid matkontrollen har tomma glas svårt att stå stilla på bordet. Här har också defatismen slagit en hel del av löparna. De skall åka buss till Mora.

Oxberg-bebyggare hejar friskt, när jag stakar förbi. En del bjuder på apelsiner och jag får en pratstund. Och plötsligt hörs en röst från åskådarna, som säger: "Nä, Arboga, dä' gå' alri', dä' gå' alri' og ta säg te' Mora! Ge du upp, dä' gå' alri'!" På detta fanns bara ett svar: "Kom hit gubbe, så ska jag ta dej på ryggen till Mora!"

Flera matkontroller passeras och det märks att målet inte är så förtvivlat långt borta, ty det finns

## REBUS.

Bergtrollets "idiotrebus" nr 3.

## PCY

Först öppnade rätta lösningen belönas med

HEDERSOMNÄMNANDE

Och pristagare nr 2 erhåller

OMNÄMNANDE

Lösningen å rebusen i nr 2 är:

*Mager engelsman.*

M = mister utan ister = mager engelsman.

Den lösningen var det ingen som lyckats med så tyvärr kan vi inte utse någon eller några som skall erhålla det eftertraktade omnämmandet. Lycka till med ovanstående.

### Pristagare till korsordet i nr 2

blev Erik Olsson, CFA. Ett Tröstpris utdelas till Olov S. Norén, CVA, för nästan rätt lösning. Bokpriser som vanligt.

gott om folk i spåret och de hejar friskt på en eftersläntare som jag, trots att det är två timmar sedan skidkungen susade förbi.

Helikoptern, som brummade över oss i Sälen på morgonen, hänger nu i luften här över Mora, när jag åker ned på Österdalsälven. Skidspår kan man ej tala om. Det synes dock var det en gång har gått och jag försökte åka där så gott det nu gick. Snön är nedtrampad på ömse sidor om spåret och det är endast en decimeter bred rygg att åka på. Skidorna slinker hit och dit och det är inga vackra saker man tänker om de människor som sprungit här och trampat sönder spåret.

Äntligen rundas en utskjutande udde i älven och Mora synes bara 200 meter ifrån mig. Jag åker upp för älvbrinken, kommer in på Bastugatan och passerar här en port med devisen: "I fäders spår för framtids segrar". Från Bastugatan svänger man vid den bekanta klockstapeln in på Vasagatan och det efterlängtrade målet dyker upp. Hela Vasagatan från klockstapeln till målet är kantad med åskådare och artiga som de är så får även jag hejningar på de sista metrarna mot målet. Jag blir här avprickad som fullföljare av loppet och känner mig relativt nöjd med detta, även om tiden kunde varit bättre. Mitt vad vann jag trots allt med rätt god marginal.

Med detta tycker jag att jag bevisat att det ej erfordras någon mer träning än bl a två kvällars fäktning i veckan för att åka Vasaloppet. Däremot erfordras mycken träning för att i det rådande föret åka 85 kilometer på drygt 6 timmar vilket var Mora-Nisses tid. Det är en prestation som man ej förstår att uppskatta förrän man själv provat saken.

I. S.

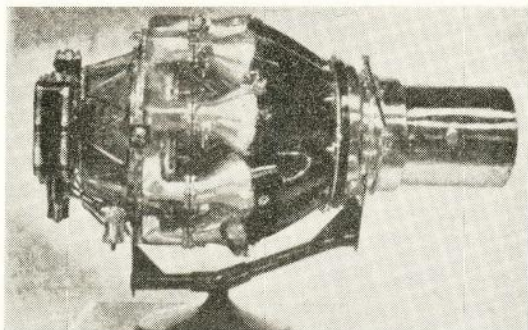
*Att åldras är bara en dålig vana. En människa, som är verksam, har inte tid att lägga sig till med den.*



## Bergtrollets rea-spalt

Reamotorn har på ytterligt kort tid utvecklats till att bli flygets viktigaste kraftkälla. England leder den tekniska kapploppningen på detta område, främst kanske tack vare att tillverkarna haft regeringens stöd samt stora statliga beställningar.

I Amerika experimenterar man med eterförbrän-



*Derwent 5 med dubbelsidig radialkompressor*

ning för att öka reamotorns effekt till skillnad från engelsmännen som i stället försöker få den ursprungliga motorn att lämna mer och mer effekt samtidigt som de försöker öka timantalet mellan översynerna. Man har strävat efter att uppnå en förbättrad inre utformning samt minskad bränsleförbrukning. I början föredrog konstruktörerna motorer med radikalkompressor men numera har man börjat beakta axialkompressorers förtjänster, p g a dess lilla diameter och kompakta utformning. Kommande högeffektmotorer blir med största säkerhet försedd med axialkompressor.

Rolls-Royce och De Havilland äro de ledande reamotorfirmorna och av den förstnämnda firman har tillverkats Derwent 5 med en statisk dragkraft av 1950 kp vid 14700 v/m, Nenemotorn av vilka nämnes typerna Mk 4, 5, 6 och RN 3, av vilka den sistnämnda har en statisk dragkraft av 2500 kp. Nenemotorn licenstillverkas i Amerika, Frankrike, Argentina och Australien. Ett mindre antal Nenemotorer har sålts till Ryssland.

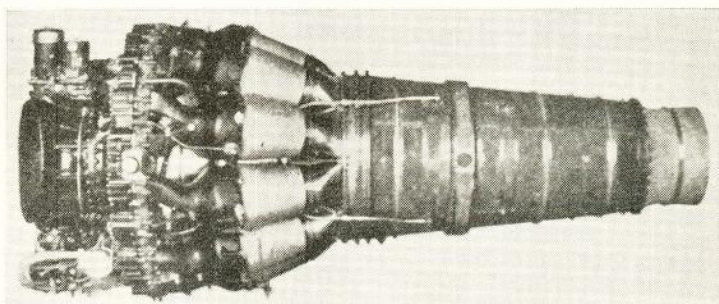
Taymotorn med en dragkraft av 2835 kp är troligen firmans sista motor med radikalkompressor ty år 1950 förevisades den mycket omdiskuterade axialkompressormotorn RR Avon vilken finnes i två utförande — RA 1 och RA 2. Officiella siffror har ej ännu frigivits men troligen kan man räkna med

en dragkraft av 3630 kp. Inom parentes kan nämnas att Avon Meteor kan stiga till 12,2 km höjd på 4 min, en förbluffande kort stigtid.

De Havillands serie av reamotorer har också stigit utvecklats under de sista åren. Även denna firmas två första motortyper, Goblin och Ghost har radikalkompressor. Goblin var den första reamotor som godkändes i typprov, år 1945. Den har sedermera även undergått ett synnerligen krävande 1000-timmarsprov under fullt stridsmässiga förhållanden.

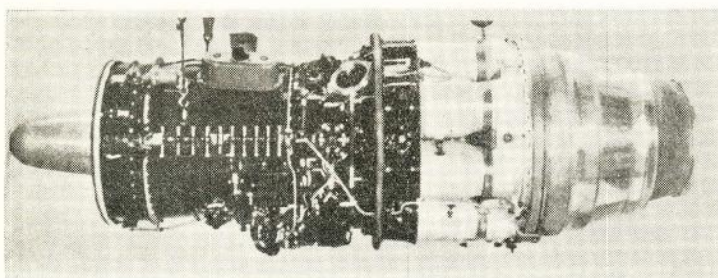
Ghost påminner i konstruktionen om Goblin, men har 10 brännkammare i stället för Gobblins 16, dess diameter är 1,34 m mot Gobblins 1,27 m och dess kompressor är något ändrad. Många timmars erfarenhet har vunnits rörande dess funktion i Lancastrians provbockar och f n har man försett ett andra utförande av denna motor med efterförbränning. Denna motor användes i de Havillands Comet, i den svenska J 29:an och i det sista tillskottet till det engelska jaktflyget, Venom.

Ghost-Vampire kombinationen innehar höjrekordet på 18,12 km, vilket sattes i mars 1948. I juni 1949 erhöll Ghost sitt första godkända "civiltypprovbevis" för en dragkraft av 2020 kp. Versionen DGt med 2270 kp dragkraft har installerats i DH Comet.



*De Havilland Ghost*

Det har uttalats tvivel om Comets startförmåga med full last under vissa förhållanden. Man har därför räknat med installering av efterförbrännare samt undersökt möjligheterna för installation av "Sprite" raketmotor. Genom insprutning av metanol/vatten får Ghost en ökad dragkraft på upptill 2720 kp.



*Rolls-Royce "Avon 2"*

### Bergtrollet gratulerar

*för "Nit och redlighet i rikets tjänst"*

*CFA K. A. V. Nilsson*

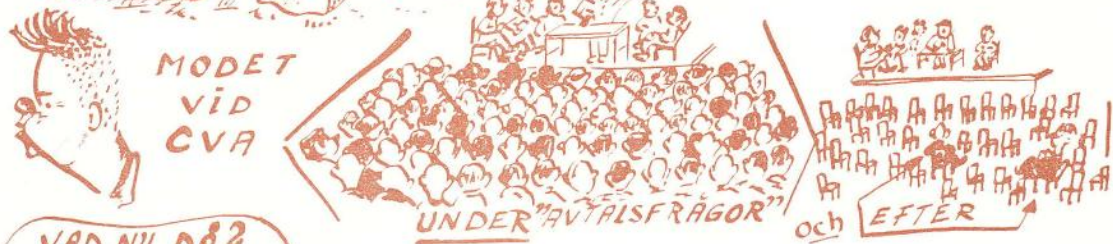
*CVA K. F. Moberg*

*Riddare av Kungl. Vasaorden första klassen*

*Nils Thorsson*

*Bilaga från Postsparbanken meföljer detta nr.*





VAD NU DÅ?  
Skall det bli besök igen.

