

Glad Pask!  
tillönskar

# BERGROLET

Nr 1 • 1956 • Årgång 7 • Pris 75 öre

# BERGTROLLET

Personaltidning för Centrala Flygverkstaden och  
Centrala Flygmaterieförrådet, Arboga

*Redaktör*

John Eklöf, avd. 270 P, tel. 190

*Redaktionskommitté:*

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

## Hjärtligt tack

till chefer och arbetskamrater för vänlig hägkomst vid  
min avflyttning.

**Torsten Hedlund**  
"Världsmästare"

## Rättelse

I Bergtrollet nr 3/1955, sid. 4, första spalten rad  
47 står:

FFVS begärde kompensation . . .

Skall vara: FCPF begärde kompensation . . .

—//—

Bergtrollets nästa nummer utkommer i september.  
Red. emotser tacksamt manus före semestern. Alltså  
senast sista veckan i juli.



**BERGTROLLET**  
**gratulerar**

**CVA**

### 60 år

Albert Engström 27/8

### 50 år

Nils Blom 26/4

Gunnar Jonsson 5/5

Sven Karlsson 11/5

Gustaf Engström 14/5

John Gustafsson 24/6

Gustaf Ringström 6/7

Nils Axelsson 25/7

Nils Johansson 27/8

### OMSLAGSBILDEN:

*Ekbackstöerna Carin och Christina tycker det börjar bli på tiden att sjunga "Vintern ra . . ."*

*Teckningar av*

*konstnärinnan Märta Bohm*



Styresman Otto Dahlin fortsätter här nedan sin artikelserie

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

Forts. från föreg. nr

### BOSTÄDER

Före år 1942 utgjordes endast en ringa del av bostadsvolymen i Arboga av moderna bostäder. Äldre omoderna fastigheter dominerade och dessa hade mycket låga hyror, vilket givetvis väsentligt bidrog till Arbogas dåvarande placering i låg dyrortsgrupp (C). Genomsnittshyran för dessa äldre lägenheter synes med bränslekostnaden inräknad i allmänhet ha varierat mellan 10 och 15 kronor per m<sup>2</sup>.

Under tiden 1940—1942 rädde svar bostadsbrist; någon nybebyggelse av betydelse började dock icke förrän år 1942, då beslut förelåg att den nya centrala flygverkstaden och det nya centrala flygmaterieförbundet skulle förläggas till Arboga. Som berättats i ett tidigare kapitel ingick i avtalet mellan flygförvaltningen och Arboga stad att staden skulle

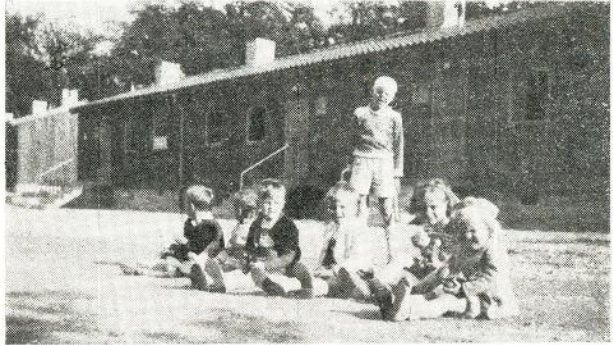
dels i närheten av verkstadsområdet uppföra bostadshus med sammanlagt 45 lägenheter, varav 35 skulle innehålla 2 rum och kök samt återstoden 3 rum och kök,

dels "stimulera enskild byggnadsverksamhet och verka som förmedlingsorgan och garant för de olika former av statssubventionerad bostadsproduktion, som förefinnas, samt att i andra hand vidtaga de ytterligare anstalter, som erfordras för anskaffande av det antal bostäder, varav vid varje särskild tidpunkt Kronan angiver behov. Staden förbinder sig tillika att medverka till att hyresnivån hålles i proportion till hyreskostnaderna inom staden för likvärdiga bostäder".

I enlighet med den förstnämnda överenskommelsen lät Arboga stad uppföra radhusbebyggelsen i Ekbacken och som en följd av den andra tillkom en synnerligen livlig byggnadsverksamhet i staden och stadens omgivningar. Dels uppförde ett flertal byggnadsfirmor bostadsfastigheter och dels skedde ett livligt egnahemsbyggande. På så sätt tillkom de nya stadsdelarna Vasastaden, Österled, Sjukhusområdet och Brattberget. Även i de äldre stadsdelarna tillkom flera nya fastigheter med bostadslägenheter.



Sommaren 1946. Ekbackenfruarna Grym, Pettersson, Axelsson, Mattsson samt fru Jönsson (Arturs mor) på besök.



Ekbackenbarn 1947.

3:e fr.v. Håkan Hugosson, därefter Kent Ohlin, Eva Öberg, Barbro Larsson, stående Bernt Lund. Kent, Eva och Bernt bor fortfarande i Ekbacken.

Som tidigare berättats under "Arboga stads dyrortsplacering" var hyrorna i de nybyggda fastigheterna höga i förhållande till Arbogas dyrortsplacering.

Hur höga var då hyrorna? Givetvis varierade de med bostadsstandard, fastigheternas läge m. m. Men följande uppgifter, som är hämtade ur en ingående undersökning av bostadstillgången i Arboga, exkl. Ekbacken, daterad den 5 maj 1945, torde ge en bild av läget.

Sammanlagt 122 lägenheter spridda över hela staden var hyreslediga; de flesta i de nya stadsdelarna Vasastaden och Österled. 24 lägenheter var lediga för omedelbar inflyttning, 55 för inflyttning den 1 aug. och 43 för inflyttning den 1 okt. 1945. Ett stort bostadsöverskott förelag således, men detta uppslukades till största delen redan under 1945 och resten under 1946.

I prisläge låg bostäderna mellan 22 och 26 kronor per m<sup>2</sup> med toppar upp till 35 kronor per m<sup>2</sup> för de minsta lägenheterna (1 rum och kokvrå). Detta innebar, att 2-rumslägenheterna kostade mellan 1000 och 1700 kronor per år och 3-rumslägenheterna mellan 1500 och 2250 kronor per år, allt exkl. bränsletilllägg.

Bostadsrättsföreningar fanns dels för HSB-bebyggelsen vid Österled och för fastigheter i Vasastaden. Ett par exempel på priser: HSB 2-rumslägenhet om 52 m<sup>2</sup> kostade 1230 kronor per år med insats av 370 kronor. 3-rums insatslägenhet på Vasagatan 5 om 69,2 m<sup>2</sup> kostade 1510 kronor per år med insats av 1110 kronor. Om hyrorna i Ekbacken, se nedan.

### EKBACKEN

Då "ur-CVA-arna" under hösten och slutet av år 1944 kom till Arboga, fanns i stort sett endast ett antal icke helt färdigställda lägenheter i Ekbacken att tillgå. Visserligen hade i staden några nya bostadsfastigheter uppförts, huvudsakligen på stationsområdet, dvs i nuvarande Vasastaden, men de flesta lägenheterna var redan uthyrda; i stor utsträckning till byggfolk från CVA-bygget.



De tre Brattbergs-bilderna visar fr. v. Lenander i grundgrävarjobbet; Strindler med krökt rygg över hård mark; familjen Strindler resonerar inflyttning.

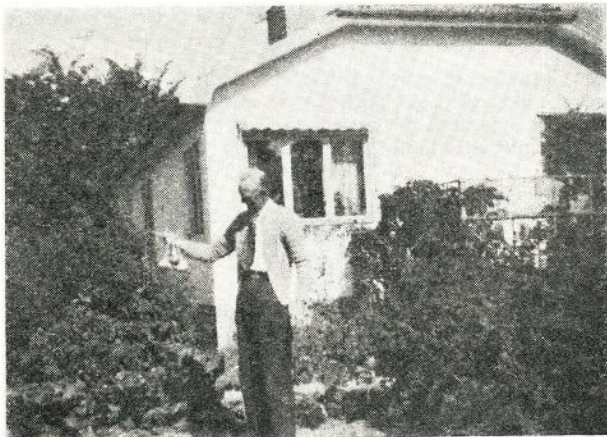
Bland de som under 1944 flyttade till Ekbacken var Karl Abrahamsson, Arthur Axelsson, Gunnar Dahlman, Erik Ejert, Folke Ericsson, Curt Friman, Arthur Jönsson, Olof Kling, Nils Lifvendahl, Lars Mattsson, Folke Svensson, Tage Wallqvist och Birger Westerberg. Först var Erik Ejert, som flyttade in den 18 oktober 1944. Under början av 1945 kom bl a Karl Dahlbom och Rune Sirby.

Hyrn i Ekbacken var 21:50 kronor per m<sup>2</sup>. Detta innebar 1355 kronor per år för 3-rumslägenheterna och 1055 kronor för 2-rumslägenheterna. Härtill kom tillägg för värme och varmvatten.

Den 28 mars 1945 beslöt hyresnämnden att med anledning av att "den utförda byggnationen befunnits behäftad med vissa brister, vilka till en del måste anses bliva av bestående natur, ävensom med hänsyn till lägenheternas allmänna standard och avlägsna läge i förhållande till stadens centrum" hyrorna skulle fr o m inflyttningdagen sänkas till 1250 resp 990 kronor om året. Härtill skulle som förut bränsletillägg tillkomma.

Båda parter överklagade hyresnämndens beslut, vilket gav som resultat, att hyresrådet medgav höjning till tidigare 1355 resp 1055 kronor per år.

Ekbackens nio radhus var behäftade med många brister. De var ej heller helt färdiga, området med vägar var ej röjt och iordningställt m m. Omedelbart efter inflyttningen 1944 började, för att citera Västmanlands Läns Tidning, "protester från Negerbyn".



Världens största lök, tycker Gustav.

Skriftliga och muntliga klagomål framfördes av hyresgästerna. Vissa byggnadsförbättringar gjordes, men brister fanns kvar och kritiken fortsatte.

Meningsskiljaktigheter uppkom även mellan stadens myndigheter och entreprenören, Byggnadsfirman Gottfrid Lindgren. Den 5 mars 1945 begärde entreprenören "helt oförmodat" skiljenämnd för lösandet av tvistefrågorna. Den 7 juni 1945 utförde skiljenämnden besiktning av byggnationen, vilket medförde dels att byggnadsfirman ålades att utföra vissa justeringar och kompletteringsarbeten och dels ett konstaterande av att brister fanns, för vilka entreprenören ej var ansvarig.

Vid Arboga stadsfullmäktiges sammanträde den 26 oktober 1945 behandlades en från "Byggnadskommittén för uppförande av bostäder vid Stora Ekbacken" (ordf riksdagsman Iwar Anderson) inkommen rapport. Rapporten som var synnerligen diger (53 foliosidor), redogjorde i detalj för bebyggelsens tillkomst, byggnadsfrågor, kostnadsfrågor, den "fräna kritiken", skiljedomen m m. Stadsfullmäktigesammanträdet hade sällsynt många åhörare. Någon diskussion uppstod ej; beslutet blev att rapporten i vanlig ordning skulle överlämnas till stadens revisorer.

Den nämnda kommittén lastade en väsentlig del av ansvaret för byggnadernas beskaffenhet på flygförvaltningen, som framfört önskemål om att hyrorna skulle hållas låga. I ett brev till Arboga stad den 4 december 1943 hade förvaltningen angivit löneinkomsterna för sådana personalgrupper, som bedömdes skulle komma att bosätta sig i Ekbacken, samt framhållit att 20 resp 25 % torde få betraktas som gränsvärden för hyrorna.

I skrivelsen till stadsfullmäktige i Arboga, daterad den 22 november 1945, tillbakavisade flygförvaltningen påståendet att ämbetsverket i sådan grad skulle ha påverkat planläggning och hyressättning, att byggnadskommittéerade därav sett sig tvingade att sänka byggnadernas konstruktiva standard under vad som visat sig ändamålsenligt. Flygförvaltningen anförde bl a:

"Flygförvaltningens strävan att för sin personal möjliggöra lägsta möjliga hyra kan väl knappast få tagas som skäl att ersätta den nödvändiga kontrollen av byggnadsföretaget."

Under år 1945 togs spalterna i ortspressen livligt i anspråk i Ekbackenfrågan. Många och långa artiklar. Insändare och svar. Det är i regel vanskligt att lossrycka enstaka meningar och utsagor, men jag skall göra ett försök. Allt är hämtat ur Arboga Tidning.

## 7.2.45 Ur en intervju:

— Visst föreföll det en aning väl ensligt och isolerat härute i höstas, när vägarna var en enda lervälling och belysningen lyste med sin frånvaro. Men nu stortrivs vi, påpekar ingenjör Nils Lifvendahl, som hyr tre rum och kök i "nian" och inte saknar storstaden det minsta. Hyrorna är förstas på tok för höga och en sänkning skulle nog inte skada.

## 9.2.45 Ur intervjuer i en artikel med rubriken "Förvisningsort eller trivsna villastad?":

— Fullt så bra som en del av hyresgästerna gjorde gällande i artikeln i onsdagsnumret är det nog inte, påpekar hr Arthur Jönsson. Bara det faktum att det gått hantverkare här sedan jag flyttade in i november, bidrar ju inte till att skapa någon större trivsel, särskilt som det finns så mycket att justera här, att vi nog får dras med hantverkare hela detta året också.

— Rena nödbostaden, konstaterar bandyspelaren Curt Viklund från Örebro SK, och pekar på en del bristfälligheter i sin lägenhet. Vardagsrummets golv har 943 kvisthål och därtill stora sprickor.

— Atminstone kunde det väl ordnas belysning längs vägen hit ut, menar hr Carl Friman. Vi betalar ju skatt till staden. Och varför vi fått det där s k verkstadsutrymmet i källaren på omkring 20 kvm, förstår jag inte. Ingen människa kan ju vara där, så som fukten slår in.

I detta sista instämmer hr Bengt Pilgren, som vidare konstaterar, att det drar ohyggligt t o m genom stiekkontaktorna och instämmer med de andra när önskemål om telefonkiosk och busstur från staden föres fram.

Hyran är dock, liksom när det gällde de hyresgäster medarbetaren talade med vid förra besöket, det värsta kruset.

## 14.2.45 Ur en artikel med rubriken "Ekbackshyrorna stadens lägsta":

— Det skall inte förnekas att en del lägenheter i flygets nya villastad vid Ekbacken företett vissa bristfälligheter, men så brukar ju ofta vara fallet i nyuppförda fastigheter och särskilt sådana som uppföres i den verkligt snabba takt som här skett. Observeras bör också de svårigheter som förelegat beträffande anskaffandet av material, påpekar drätselkammarens ordförande, riksdagsman Iwar Anderson, för AT i anledning av klagomålen från en del av hyresgästerna i den nya villastaden.

## 19.3.45. Ur en artikel "Ekbacksborna begära länsstyrelsens hjälp":

— I vanlig samtalston kunna vi diskutera med



Klart och färdigt, ler familjen Lenander.

varandra genom de lägenhetsskiljande väggarna, heter det bland annat i en skrivelse till länsstyrelsen från hyresgästerna i villastaden vid Ekbacken i Arboga, där man vidare med stöd av paragrafer i hälsovårdsstadgan hemställer att länsstyrelsen som hälsovårdsmyndighet vidtar tjänliga och effektiva åtgärder för en effektiv ljudisolering.

## 14.9.45 Ur artikeln med rubriken "Ekbacksbeyggelsen dyrbar i Arboga":

Hyresgästerna vid Ekbacken i Arboga ha till länsstyrelsen i Västerås ingivit en ytterligare inlaga, utöver den i våras inlämnade framställningen om att länsstyrelsen såsom hälsovårdsmyndighet ville vidtaga tjänliga och effektiva åtgärder för en effektiv ljudisolering av lägenheterna.

Frånvaron av ljudisolering skapar allt större obehag för hyresgästerna. Första tiden funno hyresgästerna måhända ett stilla nöje i att samtala genom väggarna med varandra, framhålles i den nya inlagan till länsstyrelsen. Men numera hysa de en ständig ökad irritation över att alltid känna sig iakttagna av sina grannar och över att deras privatliv utlämnas till närboende.

## 14.9.45 Under rubriken "Skiljedom blottar underliga detaljer" skriver tidningen:

Ekbacksbeyggelsen ser ut att bli en mycket dyrbar historia för Arboga stad sedan nu skiljedom fallit i tvisten mellan staden och byggnadsfirman Gottfrid Lindgren och en del underliga detaljer blottats i samband därmed.

## 17.9.45 Fullmäktigekrav: "Papperen på bordet i Ekbackssaffären":



"Gårdabiten" Andersson byggde villan längst t.v., Allan Lundström bor i andra villan i förgrunden, Artur Jönssons villa skimtar i bakgrunden och därtill ligger Folke Svenssons bygge på sjukhusområdet.

Eckbacksbebyggelsen gav naturligtvis eko även vid Arboga stadsfullmäktigesammanträde på fredagskvällen, där hr Jonas Carlsson tog upp frågan i anslutning till AT:s redogörelse för skiljedomen och därmed sammanhängande påpekanden.

— Det förefaller som om denna fråga inte skulle ha skötts riktigt, påpekade han och krävde sedan alla papper på bordet för att få uttrönt var felet ligger eller vem som bär skulden för hela denna tråkiga historia.

Riksdagman Iwar Anderson, som i disponent Anders Göranssons frånvaro skötte klubban, lämnade meddelandet att styrelsen för Eckbacken redan den 6 september uppdragit åt sekreteraren, kommunalborgmästare Daniel Ekelund, att utarbeta en redogörelse för frågan och hoppades, att redogörelsen skulle kunna föreligga i tryck till nästa fullmäktigesammanträde.

17.9.45 Under rubriken "Eckbacken" skriver tidningen bl a:

Eckbacksbornas propäer och klagomål ha nog behandlats en smula nonchalant av stadens vederbörande i alla fall. Bara det att de icke bevärdigats med svar på upprepade skrivelser till stadens vederbörande — byggnadsfirman uppger sig ha gjort samma erfarenhet — visar, att det måtte föreligga något "konstruktionsfel" någonstans också i stadens förvaltning. Skiljedomen rehabiliterar nu hyresgästerna där ute, ity att deras energiska underkännande av byggnadskonstruktionerna helt och hållet verifieras av den bästa sakkunskap, som stått att få. De ha alltså inte bara "kverulerat". Detta faktum kan gärna slås fast.

19.10.45 Under rubriken "Flygets krav försämrade Eckbacken" redogör tidningen för utredningen från den av staden tillsatta kommittén och skriver bl a:

Avgörande för hela bebyggelsen har varit flygförvaltningens krav, att skapa fram ett antal bostäder i omedelbar närhet till flygverkstaden med hyror, som var de lägsta tänkbara och inte fick överskrida vissa angivna belopp, heter det bl a. Det visade sig redan tidigt, att dessa maxihyror inte kunde framskapas utan att bebyggelsens utformning blev avsevärt lidande.



Nils Thornebrink i murartagen.



Balk-Johan har kommit en bra bit på väg med sitt bygge.

I sammanhanget påtalar kommittén att lägenheter-  
nas utrustning står sig väl i konkurrensen med lägenheter i hus, som byggts under de senaste åren. Vad som saknas för att lägenheterna vid Eckbacken skall komma upp i toppklass är endast kylskåp, parkettgolv och sopedkast.

22.10.45 I en längre artikel behandlar tidningen Eckbackskommitténs rapport. Tidningen kritiserar bl a flygförvaltningens strävan att i Eckbacken erhålla bostäder med i förhållande till löneläget acceptabla hyror. Artikelens slutar:

Man får nu hoppas att hela historien avvecklas på ett för alla parter så sympatiskt sätt som möjligt. Men inte lär det kunna undvikas att Eckbacksbebyggelsen för lång tid framåt kommer att framstå såsom avskräckande exempel på hur en sak kan trassla till sig och bli obehaglig ur många synpunkter, när statlig formalism och kommunal överbelastning ifråga om stora uppgifter äro för handen i så hög grad, som fallet varit här.

Detta var år 1945. Under 1946 öppnades speceri- och mjölkaffären. 1947 började egnahemsbebyggelsen väster om Eckbacken. Det var verkställare Karl Gösta Andersson, eldare Bertil Andersson och förrädsarbetare Nils Zettergren (CFA) som började. I radhusen infördes förbättringar, bland de senaste är att på några har den färg som gav upphov till namnet "Negerbyn" nu ersatts med glada färger. Men kritiken fortsatte och fortsätter; ekot från den stora Eckbackenfejden har ännu ej helt förklingat.

#### VASASTADEN

Det var år 1942 som de stora och då tomma gårdarna norr om Köpingsvägen mellan järnvägsövergången och AIA började bebyggas. En fastighet med 18 lägenheter färdigställdes av Svenska Riksbyggen vid Tulegatan och ytterligare 3 fastigheter började byggas. År 1943 var byggnadsverksamheten synnerligen livlig; bl a byggde byggnadsfirman Gottfrid Lindgren den stora fastigheten vid Stationsgatan med 48 lägenheter och med en 80 meter lång fasad. Byggnadsfirman Hugo Genberg byggde 5 tvåvåningsfastigheter vid Vasagatan och 3 vid Österlånggatan. Under år 1944

och sedan varje år ända till 1954 skedde fortsatt byggnation på området. Särskilt byggnadsfirman Samuelsson & Bonnier byggde fastighet efter fastighet. Av särskilt intresse var de av denna firma byggda stjärnhusen, vilka var en för Arboga ny typ.

Under de första åren förelåg från CVA-arna en viss motvilja mot stationsområdet. En del lägenheter var i mindre gott skick, det dröjde länge innan gårdar och gator blev framkomliga, avståndet till staden och till CVA ansågs för stort m m. Mycket har emellertid förbättrats, bl a har den västra delen av det stora fria området mellan bebyggelsen och Köpingsvägen iordningställt.

#### SJUKHUSOMRADET

År 1943 började villabebyggelse på området mellan Kungsörstullen och tegel bruket. HSB byggde ett antal egnahem vid Anders Johanssonsgatan och Belitzgatan och ingenjör Lennart Ludvigsson byggde de fem likadana villorna utefter ån och närmast tegel bruket. Under åren efter 1945 tog byggnationen verklig fart. Gata efter gata kantades med villor. Utanför sjukhuset kom radhusen, först vid Kungsörsvägen år 1946 och sedan vid Borgaregatan år 1948.

I dag frågar man sig: När skall bebyggelsen fortsätta i riktning mot tegel bruket? Vad kommer att ske med området mellan Gäddgårdsskolan och Arbogaån? När får den nya stadsdelen runt sjukhuset något namn?

#### ÖSTERLED

HSB började år 1944 i kvarteret Vreten med 5 fastigheter med sammanlagt 96 lägenheter. I början av 1945 fortsatte HSB i kvarteret Ringugnen med 5 fastigheter; även dessa med sammanlagt 96 lägenheter. Vreten var helt färdigbyggt för inflyttning den 1 april och Ringugnen den 1 oktober 1945. Speciellt eftersökt var de av HSB lanserade lägenheterna med sk uthyrningsrum, dvs ett rum med egen ingång och eget toaletttrum.

Den ytterligare byggnationen på Österled skedde snabbt. HSB byggde vidare och fortsätter f n med de två punkthusen vid Munkgatan. Med dessa får HSB fastigheter på Österled med sammanlagt 440 lägenheter.

År 1946 började Byggnadsfirman P. O. Nordgård bygga på Österled. År 1951 fortsatte den vid Kapellgatan och vid Munkgatan.

Av speciellt intresse för österledsinnevanorna har varit och är fortfarande hur riksvägen med tillfartsvägar kommer att utformas.

#### BRATTBERGET

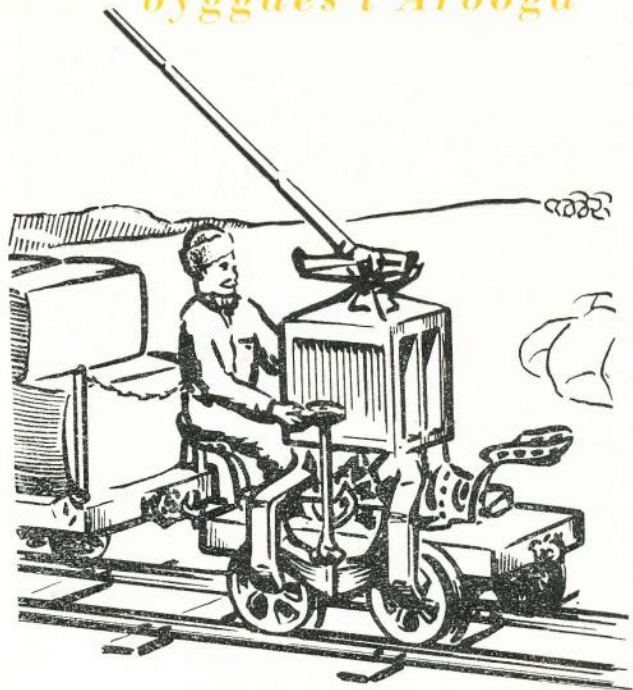
Da Gustav A Johansson (Balk-Johan) under varen 1945 besökte Arboga, hade han i uppdrag från kamrater vid FFVS att utanför staden söka finna skogstomter lämpliga för byggande av egna hem. Ganska snart inriktade han sitt sökande till skogsåsen söder om Arboga. Efter trevande i Djupnyraskogarna fastnade han för skogsområdet, som ligger mellan den från älderdoms hemmet söderut gående vägen och Västermovägen. Det var mark som tillhörde Arboga stad.

Efter många diskussioner mellan Balk-Johan och representanter för stadens myndigheter, och då främst drätselkammarens dåvarande ordförande, riksdagsman Ivar Anderson, hade Balk-Johan framgång.

På varen 1946 godkände stadsfullmäktige byggnadsplan för Brattberget. 19 tomter i storlek 1100—1400 m<sup>2</sup> avstyckades och fann så gott som omedelbart köpare. Priset var 2:75 kr per m<sup>2</sup>. Staden subventionerade 1:25 kr per m<sup>2</sup> och anlade vatten och avlopp samt el-nätets ditdragning. Första etappen härav drog en kostnad av 110.000 kr.

Bland de som byggde 1946 vill jag här nämna Balk-Johan, Nils Thornebrink, Ragnar Strindler, Linus Karlsson och Gunnar Dahlman. År 1947 byggde bland andra förrädsdirektör Nyberg (CFA), Henry Jersby,

## Första svenska elloket byggdes i Arboga



Sveriges första ellok enligt en teckning, utfört efter ett fotografi i Södermanlands Läns Tidning.

Da Statens Järnvägar i år firar sitt 100-årsjubileum har många "milstolpar passerats". En av de viktigaste är nog övergången till elektrisk drift som påbörjades omkring år 1920.

Som kuriositet kan nämnas, att det första svenska elektroloket byggdes av Elektriska Aktiebolaget Stockholm (nuvarande ASEA) vid Verkstaden i Arboga. Loket, som var konstruerat av den kände ingenjören Jonas Venström, levererades till Värmbols trämassefabrik i Östra Vingåker i början av 1890-talet och användes på en ca 2 km lång, smalspårig bana mellan Värmbol och lastplatsen Stettin.

Någon motsvarighet till våra dagars ellok om 3000—4000 hkr var det då ej fråga om, loket hade en serielindad motor av "Venströms välkända" typ R om 400 volt och 15 amp vid 700 varv/min och kunde dra ett tågsätt om 8—10 ton med en "hastighet" av 5,5 km/tim, där banan hade en stigning av 1:50.

OBu.

John Gustafsson, Eskil Östlund (CFA) och Rickard Lenander (CFA).

Det först planerade bostadsområdet utökades år 1948 och nu omfattar den nya bebyggelsen på Brattberget sammanlagt 34 villor.

Plan finns numera för ytterligare utökning med omkring 20 tomter, vari även skall ingå tomter för radhus.

#### DEN ÄLDRE STADEN

På olika platser i det gamla Arboga uppfördes nya fastigheter med bostadslägenheter. Här endast en uppräknning av de större från åren 1942—1946: Trädgårdsgatan 38 och 46, Herrgårdsgatan 16, Nygatan 1, 14—16 och 52, Sturegatan 4, Rådhusgatan 4, Smedjegatan 3.

Lägenheterna i äldre fastigheter, omoderna, halvmoderna och moderniserade var ur hyresprissynpunkt mycket eftersökta, men endast enstaka stod till buds; detta även beträffande Arbogas enda äldre förort, Villagatsområdet.

Forts. i nästa nr.

och sedan varje år ända till 1954 skedde fortsatt byggnation på området. Särskilt byggnadsfirman Samuelsson & Bonnier byggde fastighet efter fastighet. Av särskilt intresse var de av denna firma byggda stjärnhusen, vilka var en för Arboga ny typ.

Under de första åren förelag från CVA-arna en viss motvilja mot stationsområdet. En del lägenheter var i mindre gott skick, det dröjde länge innan gårdar och gator blev framkomliga, avståndet till staden och till CVA ansågs för stort m m. Mycket har emellertid förbättrats, bl a har den västra delen av det stora fria området mellan bebyggelsen och Köpingsvägen iordningställt.

#### SJUKHUSOMRADET

År 1943 började villabebyggelse på området mellan Kungsörstullen och tegelbruket. HSB byggde ett antal egnahem vid Anders Johanssonsgatan och Belitzegatan och ingenjör Lennart Ludvigsson byggde de fem likadana villorna utefter än och närmast tegelbruket. Under åren efter 1945 tog byggnationen verklig fart. Gata efter gata kantades med villor. Utanför sjukhuset kom radhusen, först vid Kungsörsvägen år 1946 och sedan vid Borgaregatan år 1948.

I dag frågar man sig: När skall bebyggelsen fortsätta i riktning mot tegelbruket? Vad kommer att ske med området mellan Gäddgårdsskolan och Arbogaån? När får den nya stadsdelen runt sjukhuset något namn?

#### ÖSTERLED

HSB började år 1944 i kvarteret Vreten med 5 fastigheter med sammanlagt 96 lägenheter. I början av 1945 fortsatte HSB i kvarteret Ringugnen med 5 fastigheter; även dessa med sammanlagt 96 lägenheter. Vreten var helt färdigbyggt för inflyttning den 1 april och Ringugnen den 1 oktober 1945. Speciellt eftersökt var de av HSB lanserade lägenheterna med sk uthyrningsrum, dvs ett rum med egen ingång och eget toalettrum.

Den ytterligare byggnationen på Österled skedde snabbt. HSB byggde vidare och fortsätter f n med de två punkthusen vid Munkgatan. Med dessa får HSB fastigheter på Österled med sammanlagt 440 lägenheter.

År 1946 började Byggnadsfirman P. O. Nordgård bygga på Österled. År 1951 fortsatte den vid Kapellgatan och vid Munkgatan.

Av speciellt intresse för österledsinnevänarna har varit och är fortfarande hur riksvägen med tillfartsvägar kommer att utformas.

#### BRATTBERGET

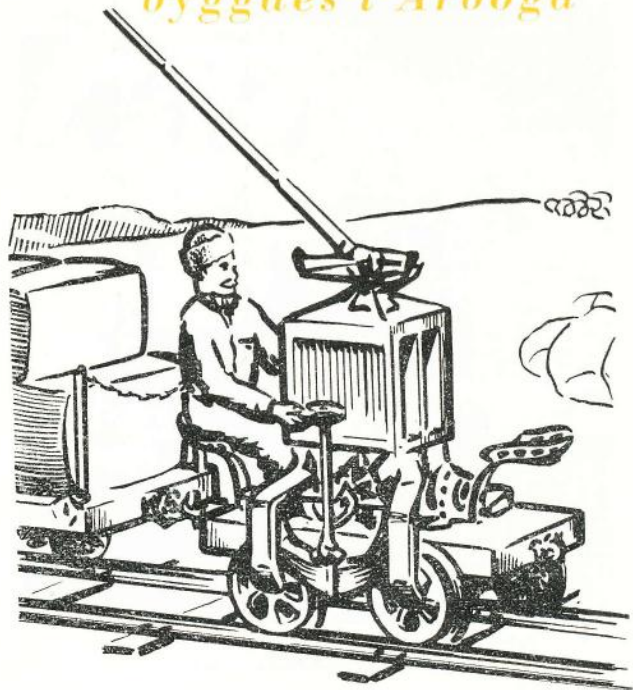
Da Gustav A Johansson (Balk-Johan) under varen 1945 besökte Arboga, hade han i uppdrag från kamrater vid FFVS att utanför staden söka finna skogstomter lämpliga för byggande av egna hem. Ganska snart inriktade han sitt sökande till skogsåsen söder om Arboga. Efter trevande i Djupmyraskogarna fastnade han för skogsområdet, som ligger mellan den från alderdomshemmet söderut gående vägen och Västermovägen. Det var mark som tillhörde Arboga stad.

Efter många diskussioner mellan Balk-Johan och representanter för stadens myndigheter, och då främst drätselkammarens dåvarande ordförande, riksdagsman Ivar Anderson, hade Balk-Johan framgång.

På varen 1946 godkände stadsfullmäktige byggnadsplan för Brattberget, 19 tomter i storlek 1100—1400 m<sup>2</sup> avstyckades och fann så gott som omedelbart köpare. Priset var 2:75 kr per m<sup>2</sup>. Staden subventionerade 1:25 kr per m<sup>2</sup> och anlade vatten och avlopp samt el-nätets ditdragning. Första etappen härav drog en kostnad av 110.000 kr.

Bland de som byggde 1946 vill jag här nämna Balk-Johan, Nils Thornebrink, Ragnar Strindler, Linus Karlsson och Gunnar Dahlman. År 1947 byggde bland andra förrädsdirektör Nyberg (CFA), Henry Jersby,

## Första svenska elloket byggdes i Arboga



Sveriges första ellok enligt en teckning, utförd efter ett fotografi i Södermanlands Läns Tidning.

Då Statens Järnvägar i år firar sitt 100-årsjubileum har många "milstolpar passerats". En av de viktigaste är nog övergången till elektrisk drift som påbörjades omkring år 1920.

Som kuriositet kan nämnas, att det första svenska elektroloket byggdes av Elektriska Aktiebolaget Stockholm (nuvarande ASEA) vid Verkstaden i Arboga. Loket, som var konstruerat av den kände ingenjören Jonas Venström, levererades till Värmbols trämassefabrik i Östra Vingåker i början av 1890-talet och användes på en ca 2 km lång, smalspårig bana mellan Värmbol och lastplatsen Stettin.

Någon motsvarighet till våra dagars ellok om 3000—4000 hkr var det då ej fråga om, loket hade en seriellindad motor av "Venströms välkända" typ R om 400 volt och 15 amp vid 700 varv/min och kunde dra ett tågsätt om 8—10 ton med en "hastighet" av 5,5 km/tim, där banan hade en stigning av 1:50.

OBn.

John Gustafsson, Eskil Östlund (CFA) och Rickard Lenander (CFA).

Det först planerade bostadsområdet utökades år 1948 och nu omfattar den nya bebyggelsen på Brattberget sammanlagt 34 villor.

Plan finns numera för ytterligare utökning med omkring 20 tomter, vari även skall ingå tomter för radhus.

#### DEN ÄLDRE STADEN

På olika platser i det gamla Arboga uppfördes nya fastigheter med bostadslägenheter. Här endast en uppräknig av de större från åren 1942—1946: Trädgårdsgatan 38 och 46, Herrgårdsgatan 16, Nygatan 1, 14—16 och 52, Sturegatan 4, Rådhusgatan 4, Smedjegatan 3.

Lägenheterna i äldre fastigheter, omoderna, halvmoderna och moderniserade var ur hyresprissynpunkt mycket eftersökta, men endast enstaka stod till buds; detta även beträffande Arbogas enda äldre förort, Villagatsområdet.

Forts. i nästa nr.



## Munter CFA-träff i bar-stil



Förrädsdir. Nyberg delar ut blommor till kvällens glädjespridare.

Fredagen den 9 mars hade CFA personal ater samlats till den arligen aterkommande CFA-träffen å Folkets Hus Rotunda. God anslutning kunde noteras och förväntningarna var stora inför kvällens program.

Förrädsdirektör E. Nyberg hälsade de närvarande välkomna och särskilt kvällens föredragshållare, styresmannen Edvardsson från CVM. Den för CFA, av egna förmågor, skrivna CFA-visan sjöngs unisont med kraft och inlevelse.

Styresman Edvardsson började med att beklaga att han var dåligt förberedd och att han av tidsnöd ej hunnit "läsa på" ordentligt. Men av det följande föredraget framgick att han riktigt var på sin mammas gata. Åhörarna fick en grundlig inblick i hur CVM från början kommit till, alltifrån det första plåtskjulet till i dagens läge hypermoderna provbockar och andra till en översynsverkstad hörande byggnader och avdelningar. Det i allo intressanta, timplånga föredraget belägsades av instruktiva och bra bilder och avslutades med en färgfilm från en besöksdag på CVM.

Föredragshållaren avtackades med mycket hjärtliga applåder.

Därefter följde den lättare delen av programmet, som bestod av ett besök på "Carl-Hugos" bar. Innan baren öppnades föredrogs ett i framtiden möjligt perspektiv på hur CFA ev. kommer att gestalta sig, och där chefen genom tryckknappsmanövrering helt kommer att dirigera förrådet.

Drinkarna vid baren kommo så i tät följd, men man hade nog väntat sig något syrligare drinkar än vad som nu presenterades. Att inte satiren var giftigare får nog tillskrivas det förhållandet att sjukdom och andra svårigheter legat de agerande i fatet. Men det som framfördes gällde såväl chefen som övrig personal och mottogs med ett gott leende.

Programmet, som avslutades i god stämning, hälsades med hjärtliga applåder. De agerande avtackades av flygdir. Nyberg och fick genom honom från personalen mottaga var sin blombukett för sina prestationer.

Kaffet intogs under glad och gemytlig samvaro och allsängen klingade friskt och hurtigt.

Dansen pågick till midnatt, då det tyvärr var dags att avsluta den fjärde CFA-träffen. Den allmänna meningen var nog att tiden runnit i väg alldeles för fort, men man kunde gå hem en upplevelse rikare och har nu bara att invänta nästa års träff. **KH.**

## Amerikaresan

Av Boheiman

1.

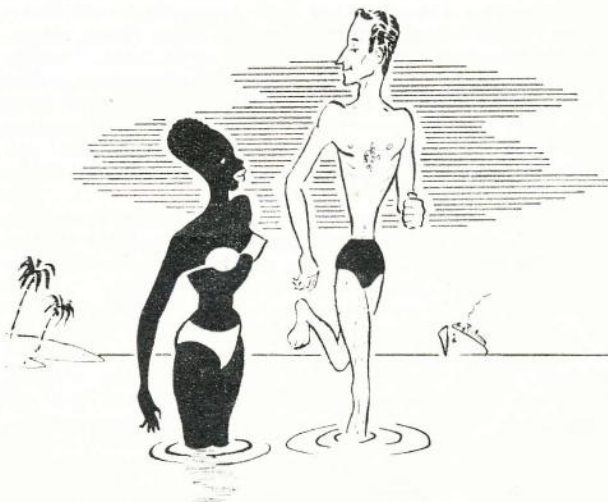
Här berättas nu det ska om en tur till U. S. A. He Anderson i höstas företog för att se "nån" sorts maskin rätta hälkortsmelodin som han sen ska demonstrera i sitt knog. Det var drömresa i allt enligt A-T-s tidnings-spalt där jag läste en intervju i mening och syfte att ligga i för sju Helge for dock ej allén ty — han fick ju sällskap med en herr Thorsén och tillsamman tjänstedrömde, reste de två upp i det blå bort för att få hälkortslärans fragment som går bra att lära uppå traktament under några veckor uti drömmarnas land ner vid Bermudas strand.

2.

Det var väldigt intressant ty — det var en negertant som var fröken i den skola vi fick gå men det gick så väldigt bra man förstod ej vad hon sa' fast det gällde ju att hänga med ändå. Det var träget, studie — id', så att knappt det blev om tid få förklaring på allt hon sa' men vi bada vid kanten av blåa atlanten det passa oss så bra. I — love, smoking the "jä" — det var någonting, som vi förstod oss på så vi hyrde rum på eleganta hotell Woonderfull, Well vilket hotell. Det gick non-stop hela "tin", när man nån gång sov var det i flygmaskin Hollywood, Los Angeles på hälkort vi sett tjänsten var full av svett.

3.

Det var hälkortsjobb i stort kasta tärning, spela kort när Las-Vegas vi besökte på var tur Golden Gate bron den var fin Harry James trumpet-sordin blåste hälkortsmelodier uti dur.



Praktisk tillämpning av mark sensing i badet.

## Teater i facklig regi

I mitten på januari månad kom Metalls Arboga-ordf. Ake Öhling till FCPF:s avdelningsstyrelse och gjorde en förfrågan om vi var intresserade av att tillsammans med Metall anordna en extra teaterföreställning. Då det tidigare diskuterats i avd.-styrelsen att anordna något utöver det vanliga för våra medlemmar med damer, mottogs detta förslag med tacksamhet. Sedan vi anordnat en gallupundersökning bland medlemmarna för att se hur stort intresset var, tog vi kontakt med Programbolagets och Riksteaterns representanter. Vilket resulterade i att vi bestämde oss för Riksteaterns CAN-CAN, som skulle till Arboga och visas, på det viset blev det en dubbelföreställning.

Så blev det klart att börja sälja biljetter, vara tilldelade 250 st. slutsaldes på mindre än 3 dagar, vilket gick bättre än den störste optimist hade väntat sig. Sedan vi erhållit ytterligare 35 biljetter och placerat dessa, hade vi beställningar på ytterligare 70 st. som således blev utan denna gång.

Att föreställningen blev lyckad, och att de olika organisationernas medlemmar trivdes bra ihop, vittnar de många tack, som kommit efteråt och förfrågningar om vi inte kan ordna så här flera gånger tillsammans. Och det lovar vi, att om inget exceptionellt inträffar så kommer samarbetet i denna fråga att återupptagas till hösten, då vi inte tänker nöja oss med en föreställning, utan om möjligt få till stånd en operett samt en lättare och tyngre pjäs, för våra medlemmar med damers trevnad.

J O G.

Vi för idrott gjorde halt  
fotboll, brottning överallt  
utom television var dag  
så nog var det ett jobb att klara det hela  
sa' — Thorsén och jag.  
Och till Washington vi for  
På Manhattan och Broadway slet vi skor  
vi såg film i Radio City med Varité  
Well, very, well vilken succé  
Vi såg ishockey kubb  
uti Madison Square Gardens skrubb  
och jag köpte plattor hem till min grammon  
riktiga därifrån.

4.

När vi sen studerat klart  
for vi hem med väldig fart  
ovan molnen uti mänsken, oj, oj, oj  
från mitt fönster där jag låg  
alla stjärnorna jag såg  
och jag tyckte det var väldigt fint och skoj  
Via-Hamburg, Köpenhamn,  
vi så småningom kom fram  
och på Bromma jag snart steg ut  
efter flygande mil, jag hämtas i bil  
och drömresan den var slut.  
Vad jag bäst i minnet har  
är nog ett besök uti Jack Dempseys bar,  
men för övrigt var ju hela resan en fest  
kors vilken fest  
hoppsan — Wild West.  
Jag vill minnas U. S. A.  
där höll folk i hop fastän det blandning va".  
och jag tror vi åker nog tillbaka en dag  
de sa — Thorsén och jag.

Omkväde:

Bort till landet uti Väster tanken glider  
till Las Vegas Washington och allt galej.  
Men jag grubblar på, när jag väl sent omsider  
här skall visa allt negressen lärde mej.  
Bort från hälkort till Bermudas sköna stränder  
drömmer jag mig när jag spelar grammon  
det är hälkortsminnena som återvänder  
tjänstedrömmar "såg" var kommer vi ifrån.



Flygvapnet drabbades nu i mars av en fruktansvärd olycka. Även när materielfel icke föreligger, kan vi, som syssla med flygmateriel, vid sådana tillfällen aldrig komma ifrån tanken, om vi verkligen gjort allt vi kan för att den materiel, vi sysslar med, skall vara så driftsäker, som det står i mänsklig makt att få den. Vad kan vi då göra mer än att följa de givna instruktioner m m som finnas? Meningen med dessa är inte att vi skall arbeta som robotar. Givetvis skall vi följa dem, men det väsentligaste är, att vi vet, varför vi skall göra så eller så. Med detta menar jag, att vi skall fördjupa oss i kunskaperna om det vi arbetar med. Om Du lär Dig materielen och vet varför föreskrifterna fått den form de ha, först då vet Du, vad Du gör och Du har bättre förutsättningar för att få just den materiel, som Du jobbar med, om möjligt ännu bättre.

Anders Högfeldt.

## Arbetsledarutbildning

Representanter för de organisationer, som arbetsledarna äro anslutna till, FCTF och SAF, har tidigare informerats betr. den arbetsledareutbildning, som skall ske inom FV. Sammanfattningsvis hade denna information följande innebörd.

För utbildning av arbetsledarna inom flygvapnet har FF i samråd med de tre centrala verkstäderna utarbetat en plan i stort följande de riktlinjer, som tillämpas av Arbetsledarinstitutet.

Utbildningen skall omfatta dels de nu tjänstgörande arbetsledarna, såväl de löneplansanställda som de arbetande förmännen, och dels arbetsledaraspiranter.

För uttagning av arbetsledaraspiranter genomgås verkstadens behov av arbetsledare under en period av ca 5 år. Dessa erbjudas genomgå psykologiska lämplighetsprov.

Utbildningen kommer att uppdelas i **Förberedande utbildning** (korrespondensstudier) och **Fortsatt utbildning** (internatkurs).

### Förberedande utbildning

Svenska för arbetsledare, 6 brev.  
Matematik för arbetsledare, 8 brev.  
Toleranser och passningar, 2 brev.  
Arbetsritningens grunddrag, 4 brev.  
Grundkurs i arbetsledning del I, ca 37 brev.

Denna utbildning beräknas pågå 1—2 år, under vilken tid arbetsledaraspiranterna, i mån av behov och möjlighet, får tjänstgöra som förmän samt dessutom få praktisera å arbetsstudie-, planerings-, berednings- och kontrollavdelningarna.

### Vidareutbildning

Grundkurs i arbetsledning del II. Denna kurs kommer att förläggas i internat under 3 veckor.

Kursen omfattar:  
Personalledning och arbetspsykologi.  
Driftsekonomi och arbetsorganisation.  
Arbetsrättsliga frågor.  
Arbets- och yrkeshygien.  
Instruktionsmetodik.  
Förvaltningskännedom  
Studiebesök.

Vissa av de nu tjänstgörande löneplansanställda arbetsledarna kommer att erbjudas genomgå vidareutbildning "Grundkurs i arbetsledning del II" med slopande av den förberedande utbildningen.

Ah.

# En titt in i vårt företag

— Frågan om företagsdemokrati är i dag mer brännande än någonsin på grund av frågan om företagsnämndernas vara eller icke vara i nuvarande skick.

Med dessa ord öppnade ing Jersby på kursledningens vägnar estraddiskussionen om CVA företagsnämnd, ingående i kursen "En titt in i vårt företag". Den hölls i Folkets Hus fredagen den 24 februari under tämligen god tillslutning.

Diskussionen blev livlig på båda sidor om estraden, men aldrig så livlig att kvällens ordförande Olle Göransson tvingades slå klubban i bordet under de tre timmar sammankomsten varade.

Med viss förkärlek kretsade diskussionen kring tre frågor. Tjänstemännens representation i företagsnämnden, förslagsverksamheten och beslutanderätt för företagsnämnden. Ett par lovvärda försök gjordes att föra diskussionen närmare dess kärna, men Rune Mattsson ville inte.

Men låt oss börja från början. Deltagare i estraddiskussionen var överingenjör A. Högfeldt, företagsledningen, verkställare G. Friedh, SAF, avsynare Karl Mattsson, FCPF, och driftingenjör Henry Jersby, FCPF.

Öi inledde med en förklaring att företagsnämnden på CVA har fått både ros och ris, dock för mycket ros på sista tiden.

— Men ingenting är så bra, att det inte kan bli bättre, sade Öi och förde därpå fram frågor, som han ville ha upp i diskussionen.

**Vilket är företagsnämndens främsta uppgift, bör fackföreningens förhandlingsdelegerade vara ledamöter i företagsnämnden, är vidareinformationen tillräcklig?**

Karl Mattsson framhöll att om företagsnämnden arbetar bra är beroende av hur den anställda medverkar. Han ville inte hålla med om rosorna.

— Det finns nog ris, som kanske inte kommer fram — åtminstone en del får ris, slutade Mattsson med ett mångtydigt leende.

Henry Jersby hade som tjänsteman inget annat än önskemål att komma med.

— Vi känner inte till problemställningen, vilket är tråkigt. En stark önskan finns — men också tvekan — att taga medbestämmanderätt i företagsnämnden. Men det är inte mycket värt med tjänstemännens medverkan om vi inte är önskvärda. Jersby förde också fram exempel på frågor som han ansåg främst bör diskuteras i en företagsnämnd. **Personalomsättningen vid CVA, är den stor eller liten och vad är orsaken, om den är stor. Ordningsfrågorna på arbetsplatsen. Är den anställda rätt utnyttjad med tanke på kompetens och kunskaper.**

Gunnar Fried påpekade att för arbetsledarna föreligger ett stort behov av fortlöpande information.

— Är företagsnämnden den lämpligaste vägen för information och har vi någon möjlighet att komma in i nämnden, frågade Fried.

Han avslutade med en förmodan att "protokollen är snaggade i kanten".

Därmed var spelöppningen gjord och Rune Mattsson på första raden reste sig, vände sig till hälften mot auditoriet och drog litet försiktigt i den tät, som Kalle Mattsson kastat ut rörande samverkan. Rune förklarade att Kalles vädjan måste förklunga ohörd, ty på verkstan väntade man på att företagsnämnden skulle få beslutanderätt. Rune Mattsson kastade ett öga på André.

— Det verkar, som om man skulle telegrafera nansans, när protokollen skrivs ut. Vidare framhöll han som sin åsikt, att man genom "dusörer och prispolitik" skrämmar bort rationaliseringsidéerna. Han gav företagsnämnden det rådet att "gå ut och prata med gubbarna på verkstan". Rune Mattssons anförande gav eko en stund. Öi omnämnde att företagsnämnden då och då har orsak att gå ut på verkstan. Han

ansåg, att de förslag som lämnats in, blivit hyggligt bedömda samt att om protokollen skrivs mer utförligare, skulle ännu färre läsa dem. Apropos protokollet, så fick André i ett senare anförande tillfälle att bemöta.

— Man kan skriva protokoll till förbannelse så utförligt, att det blir oläsligt, drämde han till med.

Kalle Mattsson tryckte hårt på att rationalisering var det viktigaste.

— Men varför rationaliseras det inte på den improduktiva sidan, frågade han.

Tore Ekman blandade sig i leken. Han kunde inte komma ifrån att det var två parter i nämnden och dessutom talade han om tjänstemännens deltagande i företagsnämnden. Påpekade att personalorganisationerna utreder denna fråga.

— Tjänstemännens åsikter överensstämmer logiskt med företagsledningens, ansåg han. Ekman förklarade, att det skulle bli svårt att få med SAF.

Jersby undrade, varför en gränsdragningsfråga, som inte är löst, skulle hindra tjänstemännens deltagande i nämnden.

Styresman Dahlin framhöll övertygande, att han själv med största tillfredsställelse skulle se tjänstemännen representerade.

— Då först skulle företagsnämnden vara vad den skall vara, förklarade styresman.

Tor André satte upp ett finger.

— I en företagsnämnd finns inga parter, där finns inga förhandlingar utan endast samarbete.

Han tyckte, att det är en fördel om representanterna ej är fackligt renodlade. En ledamot bör dock vara representativ för sin organisation.

Tjernström gav ett exempel på att en bättre arbetsmetod, som utarbetats av arbetarna, av en förman anammats med löfte om sänkta priser.

— Om vi gör förbättringar, sedan ackorden satts, kan vi använda dem utan att prissänkning förekommer, frågade Tjernström.

Böi F. Kropp gav honom svaret i ett anförande, där han först berörde frågan om vad som är företagsnämndens viktigaste uppgift. Han framhöll rationaliserings- och trivselfrågor i främsta rummet.

— Vidareinformationen har diskuterats sedan 1945, sade Kropp, som trodde på tjänstevägen som den bästa.

Han påpekade också, att förslag som lägges i förslagslådan, ej behöver vara så utförliga.

Så kom Kropp in på Tjernströms fråga. Däröfver yttrade han bl. a. att om en förbättring införes, så skall företaget och hela samhället ha nytta av det. Meningen är dock inte, att den som gör en förbättring, skall bli lidande på det.

Kalle Mattsson ville inte vara med på att en rationalisering skulle få medföra sänkt lön och ökad arbetstakt. Och så tyckte han, att information om rationalisering på kontorssidan saknades.

Detta föranledde styresman att friska upp Kalle Mattssons för dagen tydligen dåliga minne med att information har lämnats om att ett företag anlitas för rationalisering av bl. a. planeringen. Styresman Dahlin påpekade också, att det var ett erkänt faktum, att utvecklingen går mot allt fler tjänstemän.

Holger Andersson satte vidareinformationen i främsta rummet.

— Varför inte sätta upp protokollet på en särskild tavla på arbetsplatsen. Gärna med olika färg på protokollets första sida, så man vet att ett nytt har kommit.

Kurt Persson hade fäst sig vid Jersbys yttrande, att nämnden sysslar mest med småsaker.

— Bristande förställelse på den lägre linjen gör att förslagen kommer så högt upp, trodde Persson, som var den fria debattens sista talare.

Det var dags för estradherrarna att ge några avslutande ord.



Bertil Hellén



Albert Backström

Bertil Hellén, FCPF:s förre förbundsordförande, talade initierat och medryckande om företagsdemokratiens utveckling vid ett sammanträde i kursen "En titt in i vårt företag". Vid samma tillfälle medverkade också nuvarande förbundsordf. Albert Backström.

Byrådirektör Stig Ögren, Flygförvaltningen, gav vid ett senare kurssammanträde en uppskattad redogörelse för problemen kring flygvapnets underhållstjänst.

Föredraget gav en klar bild av svårigheterna att exakt förplanera cv:s arbetsuppgifter. Frågor ställdes och besvarades villigt och ingående. Föredraget beledsagades av ljusbilder. Som avslutning visades färgfilmen "SAS flyger". Sammanträdet var välbesökt.

Öi framhöll att möjligheten finns att komma med positiva förslag inom nämndens arbetsområde även i fortsättningen. Han delade styresmans åsikt, att tjänstemännen bör vara med i nämnden. Till sist sade han, att nämnden ej skall vara en plats, där hund och katt möts, utan frågorna skall lösas i samförstånd.

Kalle Mattsson vädjade än en gång till alla att hjälpa till.

— Så länge vi kan samtala i vänskaplig anda, så har vi förtroende för varandra.

Jersby talade varmt för skyddsarbete på en annan bog och ville också att organisationsproblemet skulle ägnas uppmärksamhet.

Fried uttalade önskemålet, att SAF och FCTF, intill dess säte kunde vinnas i nämnden, skulle beviljas rätten att få representera såsom åhörare av nämndens sammanträden i och för direktinformation.

Göransson gav sig inte in på någon sammanfattning av kvällens diskussion. Kanske kunde han ha sagt, att ingen varit emot nämnden, ingen hade heller visat sig intresslös. Ett gott tecken på att företagsnämnden är säkert förankrad hos såväl företagsledning som anställda.

Wim.



CVA

## Ledamöter 1956

Företagsnämndens ordf. styresman Otto Dahlin, sekr. kamrer Tor Andrén.

Företagsledningen: A Högfeldt, F Kropp, S Granath, E. Larsson, H Jersby. Suppleanter: N Toll, J Kjellberg, N Henricsson, R Olsson-Seffer, S Lundgren.

Arbetarnas företagsråd: Olle Ahlin, Curt Persson, Karl Mattsson, Ingvar Johansson, Gunnar Gustavsson. Suppleanter: Bengt Andersson, Arne Breid, Rune Larsson, Folke Larsson, Thure Hjort.

—//—

Företagsnämndens sista sammanträde 1955 hölls strax före jul på Arboga Hotell.

Kvällens glädjeämne var rapporten från den nyligen tillsatta granskningsnämnden, som omnämnde att flera goda förbättringsförslag inkommit. Den verkliga idésprutan är Karl Raattamaa, som svarade för tio av förslagen. Nämnden redogjorde för förslag, som redan provats med gott resultat, bl. a. roterande fixtur, transportkärria för flammrör och lyfthandtag för flammrör. 663 Gustafssons, avd 120, skyddsanordning för undvikande av kringkastning av spån under fräsning hade visat sig vara ett mycket effektivt skydd. Granskningsnämnden föreslog belöningar till förslagsställarna.

Kvällens debattämne blev kaffe frågan. Olle Ahlin tog upp frågan i nämnden, varvid han påpekade att en industri i staden hade infört kaffe- och thevagn. Öi omnämnde, att en kaffevagn kostar ca 4.000:—kr, men han ställde sig positiv till förslaget om en kaffevagn i berget. Styresman frågade Balk-Johan om Mässen var villig skaffa kaffevagn. Balk-Johan talade med värme i rösten om kaffets uppiggande egenskaper. Man talade en hel del om fördelar och nackdelar kring förslaget, men enades till sist om vissa utredningar, innan man fattade beslut.

Skyddsnet för luftintagen i berget diskuterades. Någon hade befarat, att fåglar skulle kunna taga sig in i luftintagen. Andrén föreslog med en glimt i ögat tillsättandet av en "fågelkommitté", men nämnden inskränkte sig till ett beslut om att kontakta maskinmästare Hedlund i frågan.

Överingenjör Högfeldt redogjorde för verkstadens arbetsbeläggning, som betraktades genomsnittligt god. Han talade också om läget beträffande nyanskaffningar av maskiner. Styresman Dahlin lämnade en redogörelse för byggnadsverksamheten och böi Kropp talade om den planerade arbetsledareutbildningen inom CVA.

Företagsnämndens ordförande avslutade sammanträdet med att tacka ledamöterna för arbetet under det gångna året, som han betraktade som speciellt livaktigt.

Avsynare Kalle Mattsson tackade för den goda andan "som vi tycker blir bättre för varje sammanträde".

Förhandlingarna var därmed slut och man samlades kring det välförsedda julbordet för att under mindre parlamentariska former gå problemen närmare in på livet.

Wim.

**CVA** i närbild

## Bocken som inte hoppas över

Text: John Eklöf.

Foto: Erik Persson.

Solen sken inte från klarblå himmel, snön lyste inte gnistrande vit, när jag vid 7-tiden en morgon härförleden satt bredvid Fritz Eriksson på väg till Motorprovbocken med en reamotor på "gaffeln", men det var ändå någonting särskilt med vädret den här morgonen och så sa Fritz:

— Det är fint här i björkhagen, när våren kommer. Det dröjer väl inte länge förrän lärkan slår sina drillar.

De sista orden drunknar i ett dånande brus — motorprov pågår!

Den lilla jätten Fritz baxar upp portarna och kör in sin 1.000-kilos last, som sakta och varligt placeras i förrummet till motorprovrummet. Jag hinner inte vända mig om, förrän Fritz på gaffeln har fangat upp en färdigkörd motor, som skall ned i berget för en sista leveranskontroll.

Lennart Ekström börjar jobbet med Fritz' och min motor. Skyddslocken för kompressorhjulet och turbinhjulet plockas bort. Ekström tar fram ett bladmätt. Ett kritstreck från turbinhjulets centrum ut mot en av turbinskovelarna markerar hjulets största radie. Spelet mellan denna turbinskovel och turbinringen mäts i 10 olika punkter.

— Innan motorn går upp, mäts spelet och antecknas på baksidan av följekortet. När jag sedan mäter, får inte mina mått avvika mer än två tiondels millimeter från de på följekortet angivna, berättar Ekström.

Han snurrar på turbinhjulet och antecknar undan för undan sina mått. Mätningen är klar och Ekström rullar fram en utloppsdel och ett strålningskydd. Ni vet hur de ser ut, de där tvåmetersslanga plåtrattarna.

Ekström drar fram "operationsbordet", där verktyg och motortillbehör ligger i prydlig ordning. Bultarna för fastdragning av utloppsdelen smörjs in med grafitfett för att de inte skall skära i den höga temperaturen under provet. Det rör sig om ca 800°.

— Men det gör dom ändå ibland, kommenterar Ekström jobbet.

Skyddslocket till kabinkompressorn byts ut mot ett originallock, vars båda nipplar ger anslutning till motorn genom ett par slangar, som kopplas på. Varvräknare med stroboskop monteras. Det senare ger en bild av rotorpartiets rörelse — om varvtalet är konstant, ökar eller minskar. Kablar till startmotor och elstartventil anslutes, likaså kablar för termomätning på vissa punkter av motorn. Ekström arbetar med van hand och snart står motorn klar för provkörning. Oljepåfyllning är sista åtgärden.

Dånet från provrummet har gjort det omöjligt för oss att prata med varann i vanlig samtalston. Nu har provkörningen avslutats och det är tyst — nästan obehagligt tyst. Av bara farten skriker jag i örat på Ekström.

— Ä-r d-i-t-t j-o-b-b k-l-a-r-t?

Ekström tittar förvånad, kanske också en aning förebrående på mig, men så skriker han lika högt:

— J-a-v-i-s-s-t!

"Tillträde förbjudet" står det på porten till provrummet, men nu slås den opp. Traverskroken har redan lyft upp den provkörda motorn. Den glider ut i förrummet och så åker Fritz' och min motor in för körning. Motorstativet skruvas fast i "vaggan", som är rörlig. Vaggans rörelse under motorns gång påverkar en mätapparat, som ger ett mått på motorns dragkraft. Vaggans slangar och anslutningskon-



Asplund och Enström normaliserar journalen.

takter kopplas till motorn. Provbockens luftintag anslutes till motorns inloppsdel och därmed är det klart för körning. Byte av motor tar ej stort mer än en ½ timme.

Porten till förrummet rullar igen. Alla har lämnat provrummet och så kommer dånet — dånet av kraf-ter, som man inte ser utan bara anar.

Kontrollrummet är provbockens hjärna. Här flyter impulserna från motorprovningen samman och registreras av instrument. Henry Enström är just i färd med att avläsa dem.

— Femhundra, femhundrafemtiofem, femhundrasextio, sextionio, minus tio, minus sex läser han i snabb följd. John Asplund skriver in uppgifterna i en journal, som så småningom ger alla erforderliga uppgifter om motorns gång och uppförande under provkörningen.

Nils Johansson, bas för provbocken, ger en snabbteckning av motorprovningen. Tre man arbetar i laget. En man svarar för komplettering med provbocksutrustning, som finns i dubbel uppsättning. Två man arbetar i provrummet. Men alternerar veckovis för att varje man skall känna jobbet från början till slut.

Efter inkoppling av alla slangar för tryckuttag och givare, som tillhör kontrollrummets utrustning, startas motorn och man börjar med inregleringen. När den är klar följer driftprovet = prestandaprov. Motorprovet omfattar 2.5 timmars gångtid. Under provet göres minst tre stopp för kontroll av rotorlagren. Kontroll sker av eventuellt förekommande oljud och om återgången är normal. När motorn stannat, skall den rulla sakta tillbaka. Utrullningstiden kontrolleras. Motorn går i 3.000 varv och stoppas. Tiden tills motorn stannar får inte underskrida normaltiden. Detta prov anger om friktionen är normal.

Johansson pekar runt på instrumentpaneler, kranar och knappar och reglage samt förklarar deras uppgift under provningen. Kvar i minnet står att gaspödraget regleras hydrauliskt på samma sätt som i fl. Detta ger en mjuk fartreglering. Reglage finns för kupering av motorn och de ilsket röda lamporna ger påminnelser av olika slag, t. ex. att utsugningsfläkten är tillslagen. Rotameterens vätskefyllda glasrör är graderat och en snurrande flottör avslöjar hur bränsleförbrukningen ändras i takt med motorns varvtal.

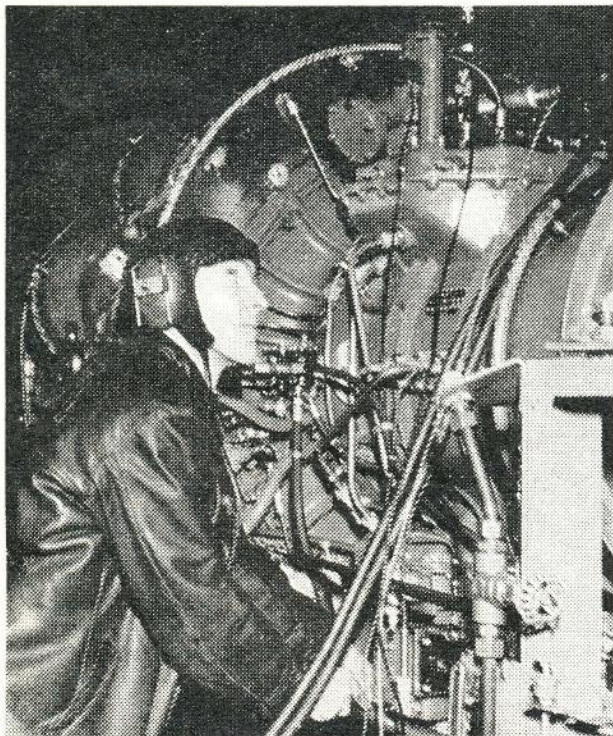
Varvtalet är just nu 9.750 r/m (varv per minut) och förbrukningen anges till 2310 kg. Johansson omnämner att 1,15 kg bensin åtgår för att få 1 kg dragkraft. Vid en provkörning förbrukas 5 å 6.000 liter bensin. (Låt oss inte fördjupa oss i att denna bränslemängd skulle räcka för 30 års körning med moped, om man kör 5 mil per dag).

Enström hänger på sig skyddslocken för öronen och går ned i provrummet. Asplund går fram till kontrollrummets glasvägg mot provrummet och ger tecken åt Enström, som med en mejsel gör justeringar på motorn. Asplund håller ett öga på instrumenten och vänder tummen nedåt. Enström kikar på tummen och vrider sin skruvmejsel, men så vänder tummen uppåt och skruvmejseln vrids sakta tillbaka tills Asplund flaggar med handen, att "nu är jag nöjd."

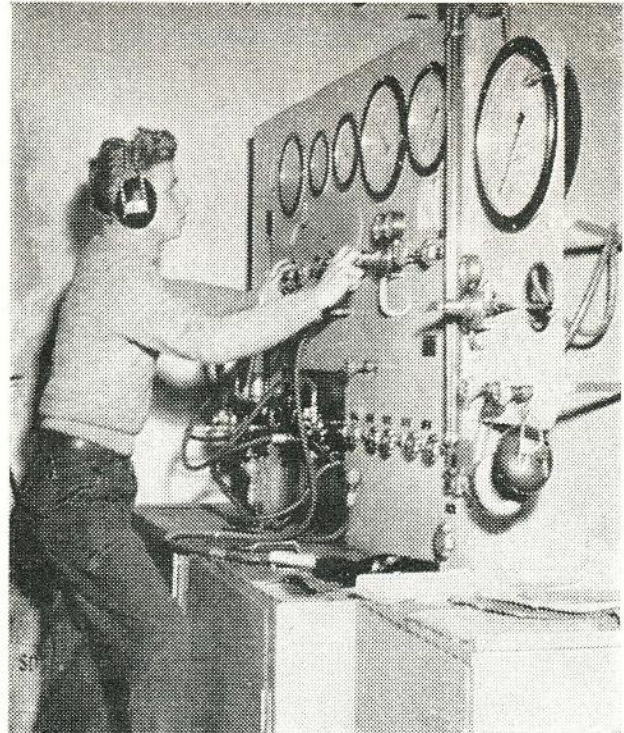
Jag står nere i provrummet och ser på Enström, när han kontrollerar oljeåtgången, genom en titt på mätstickan. Han inspekterar motorn noggrant för att upptäcka eventuella oljeläckage, han känner med tummen och pekfingeret på dräneringsoljan, som sipprar ur en slang från bakre lagret. Prov tages senare på dräneringsoljan för att utrona om span och andra föroreningar förekommer.

Det är en fantastisk upplevelse att stå här intill en motor i full gång, som ger en dragkraft på ca 2.000 kp (kilopond) utan att man kan se ett enda tecken på att någonting är i rörelse. Öronskydden kan inte helt utestänga motordånnet, men det är inte ljudet, som skvallrar om att motorn är i gång utan luftvibrationerna, som åstadkommes av de utrusande avgaserna.

Vi går upp igen till Asplund, som håller på med accelerationsprovet. Motorn går i tomgång, 3.000 r/m,



Enström gör en justering med ledning av tecken från sin kamrat i kontrollrummet.



Ynglingen Axelsson kör hjälpapparater.

och köres upp i 10.200 r/m. Tiden för accelerationen är 3 sek. Asplund drar av gasen och avläser tiden tills motorn återgår i tomgångsvarv, ca 5 sek.

När provkörningen är klar, tar Asplund och Enström itu med normalisering av värdena för dragkraft och bränsleförbrukning. Dessa värden införes på ett kurvblad, som sedan blir underlag för Johansson vid hans bedömning av motorn. Normaliseringen är nödvändig, därför att de provdata, som anges som normala, uträknats vid en omgivande lufttemperatur av 15°. Dragkraften är beroende av barometerståndet och här utgår man från 760 mm som normalvärde.

Som avslutning på dessa små glimtar från motorprovbocken, där inte endast motorerna utan också alla dess hjälpapparater provas, återger vi vad Flygmotors servicehandbok för RM 2 anger som normalt provningsprogram.

Normalt skall ett provningsprogram omfatta följande punkter:

Kontroll av att motorn startar tillfredsställande på endast endera av startspidarna.

Kontroll av lubrikatorerna.

Kontroll av spel kompressorhjul — kompressorhus.

Kontroll av utrullningstid och att rotorpartiet rullar tillbaka omedelbart innan det stannar.

Kontroll av motorns varvtal och dragkraft.

Kontroll av bränsleförbrukning.

Kontroll av oljetryck och oljeförbrukning.

Kontroll av utloppstemperatur.

Kontroll av bakre lagrets temperatur.

Kontroll av insprutningspumparna.

Bränsletrycks- och kapacitetsprov.

Kontroll av varvtalsökning vid tillslagning av spärrventil.

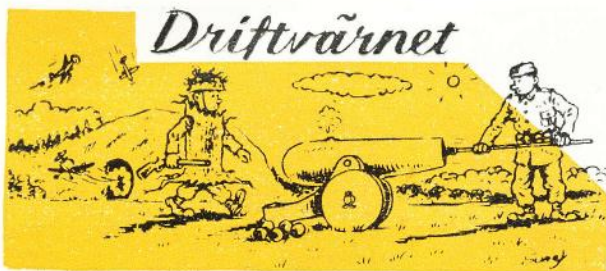
Accelerationsprov.

Undersökning av dränerad olja för kontroll av att span inte förekommer.

### Frågespalten

Vad är en fagga (pluralis faggorna)?  
frågar

"Språkintresserad läsare".



Tisdagen den 3 januari förrättade verkstadsdirektör Stig Bjarnholt prisutdelning för FV dv-tävling i skytte för år 1955.

I det nymålade konferensrummet på administration samlades lagsegrarna C-son, Bror, Pära, Calle och Valter.



Verkstadsdir. Bjarnholt överlämnar det fina skyttepriset. Ingemar Carlsson tackar och ser glad ut liksom kamraterna i bakgrunden, Valter Lundborg, Carl Broman, Bror Carlsson, Sven Persson och Gösta Pettersson.

Fotograf Larsson var där och knäppte en plåt. Någon mera gick inte att få, enär blixtaggregatet inte ville vara med om det. Vi försöker igen sa Lasse. Verkstadsdirektören och C-son skakade hand flerfaldiga gånger, men det brydde sig inte blixtaggregatet om. Foto-Lasse gjorde sitt bästa men det hjälpte inte. I de nyuppsatta vandringsprisen tog CVA och CFA den första inteckningen. Dir Bjarnholts vandringspris bestod av ett dopfat i mässingslageringsarbete från 1800-talets första hälft. Dopfatet är tillverkat av Kungl Hovleverantören, kopparslagaremästare A Lindström, Stockholm. Dopfatet har ursprungligen tillhört Kungliga Slottet i Stockholm. Det andra vandringspriset, en stilfull skal av äkta silver, har skänkts av vår driftvärnschef major Remahl. Det segrande laget fick även mottaga medaljer samt silverskedar i den individuella tävlingen.

Dopfatet och silverskålen pryder nu montern i personalmässen. Om dom kommer att finnas till beskådande nästa år, får höstens skjutning avgöra.

Om du har några anmärkningar eller önskingar om övningar är Du välkommen med dessa till dv-ledningen.

Välkommen i driftvärnet.

Driftvärnsledaren.



## VAD ÄR SEGELFLYG?

En dum fråga tycker nog många, det måtte vi väl veta, men är det så säkert att alla verkligen satt sig in i vad som fordras då för att segelflyga? Givetvis först och främst ett flygplan, men det räcker inte med detta. Vissa betingelser i naturen måste dessutom uppfyllas. En seglare begagnar sig av vindarna, på samma sätt begagnar sig segelflygaren av uppåtgående luftströmmar. Sådana luftströmmar kan uppstå på flera olika sätt, t. ex. när vinden tvingas uppåt då den sveper fram över en höjd på marken, eller när solen skiner och markytan uppvärms olika kraftigt, beroende på markens olika beskaffenhet. Där marken uppvärms mest blir givetvis luften kraftigare uppvärmd och kommer nu en vindpust och sätter denna varma luft i rörelse börjar den stiga uppåt då varm luft är lättare än kall. Om man tar en viss kvantitet luft och för den uppåt, så minskar temperaturen i densamma enligt naturens lagar med 1° per 100 m. Är omständigheterna gynnsamma så minskar temperaturen med mer än 1° i den omgivande stillastående luften. På detta sätt ökar temperaturskillnaden undan för undan mellan den uppåtgående och stillastående luften. Detta gör givetvis att den uppåtgående luftmassan kommer att röra sig allt snabbare uppåt, en s. k. termikblåsa har bildats. Ett segelflygplan, som är konstruerat enl. principen tyngre än luft och som i stillastående luft sjunker med en hastighet av 1 m per sek. kommer givetvis att stiga uppåt med 1 m per sek. i förhållande till marken om det kommer in i en "blåsa" som rör sig med 2 m per sek. uppåt.

När vi nu har skapat förutsättningar för att segelflyga sätter vi oss nu in ett flygplan och startar utbildningen. Under en skicklig instruktörs ledning står vi snart vid målet och har erövat ett segelflygcertifikat, och kan helt på egen hand på tysta vingar segla mildals omkring i flera timmar.

Segelflyg är dock inte bara flygning. Det fordras en del teoretisk utbildning, som man kan ha nytta och glädje av, exempelvis meteorologi, aerodynamik, navigation, materialkännedom m m. Dessutom erhåller man praktisk utbildning, materielen måste underhållas och repareras. För att kunna segelflyga kan man inte vara ensam på fältet, det fordras att flera hjälps åt. Allt detta skapar många tillfällen till en trevlig och kamratlig samvaro med likasinnade.

Segelflyg, en sport för modern ungdom, och vem av oss vill inte vara modern? Alla vill vi säkert följa med utvecklingen och vara med vår tid. I stället för att slöa bort en stor del av fritiden kan man ägna sig åt en hobby, som skänker avkoppling, tillfredställelse och många goda vänner. Att flyga behöver våra dagars människor inte bara drömma om. Den fascinerande konsten att färdas genom fria rymder ligger inom räckhåll för alla. De senaste årens lavinartade utveckling har medfört att kunskap om eller i flygning hör till allmänbildningen. Flygning och flygindustrin kommer att erbjuda oanda arbetsuppgifter för uppväxande generationer.

Drömmen att flyga har sedan urminnes tider tjuvat den jordbundna människan. Antikens folk förlänade sina gudar den förmåga de själva måste avstå ifrån, att på bärande vingar färdas över hav och länder. Även om flygtekniken är av färskt datum kan flygtanken ledas tillbaka till historiens gryning. Det var fåglarnas flykt som inspirerade Leonardo da Vinci, bröderna Wright och många andra till de djärva experiment, som gav människan förmågan att erövra lufthavet. Fåglarnas segelflykt på vilande vingar visade vägen och det var genom segelflygning som rymdens portar slogs upp för människan.

Sverige intar en hedrande plats bland världens flygande nationer, inte minst inom segelflyg, och våra flygklubbar arbetar oförtrutet på att hålla denna position, och varför inte tillbringa en del av nästa semester på Alleberg, det svenska segelflygets högborg.

AR.

## 2. NÄR JAG BÖRJADE MED "FLYG"

Bergtrollet fortsätter den i förra numret påbörjade serien, där CFA-CVA-anställda berättar om sin första kontakt med "flyg". Ing Ulf Tillberg, CFA, är dagens berättare.

Jag satt i baksitsen på en Dröndt. Framför mig vid spakarna satt min lärare, löjtnant O'Connor, som inte bara var en bra karl utan också en mycket skicklig flygare. Han drog spaken i magen för en looping och kärnan steg, men kom inte över. Fallskärm hade vi inte.

— Jaha, få se vad hon tänker göra nu, kommenterade O'Connor situationen helt lugnt.

Under dessa sekunder av ovisshet mognade begreppet "flyg".

Arbete blev helt plötsligt ett äventyr, där livet hängde på en skör tråd utan att man kände ängslan.

— Men känslan för flyg hade jag långt tidigare, berättar Ulf Tillberg. Det var pojkarens drömmar som blev verklighet, när jag efter slutad värnplikt år 1925 klev in genom porten till AB Flygindustri i Malmö. Firman arbetade med hopsättning av det tyska Junker-planet G 23, G 23 var det första hydroplanet av den typen, som byggdes. Firmans tekniska personal var så gott som uteslutande tysk. Genom fredsfördraget efter första världskriget förbjöds tyskarna att sätta upp flygplanfabriker. Men flygplandelar tillverkades och så blev Sverige experimentplats för tysk flygindustri.

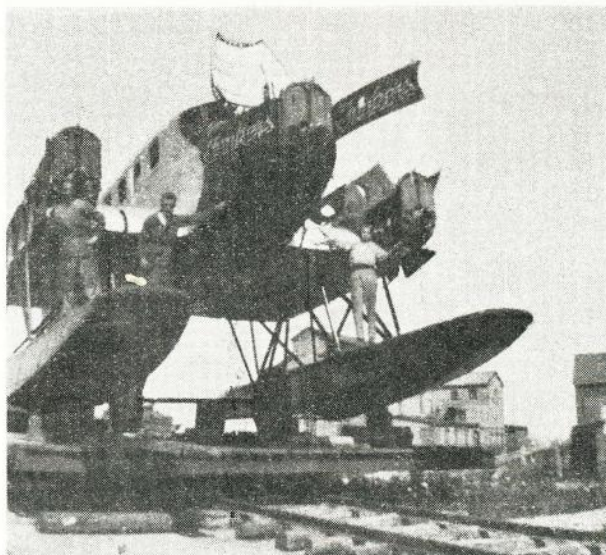
Jag hade turen att tillsammans med en limhamnspojke få följa tillverkningen av ett plan, "Woltan", ända tills det stod klart för sin provtur, som avslutades med en propagandaresa runt landet.

Samarbetet var det bästa vid Flygindustri, men jag minns en episod då vi, som var en aning gröna på fackliga spörsmål, kom i ett brydsamt läge.

Av någon anledning, jag minns inte vilken, pågick strejk. Woltan var ute på en provtur och fick en skada på höjdrodret. Det sändes till Flygindustri för reparation. Man förklarade, att dispens erhållits för reparationen, men vi funderade både en och två gånger, innan vi vågade sätta igång. Vi hoppade emellertid på jobbet och det gick. Problemet blev inte av facklig art utan det var nitningen, som vållade oss huvudbry.

Tanken på en flygkommendering låg emellertid och grodde, fast man inte öppet vågade hoppas. Men hur det nu var, så befann jag mig 1925 som stamanställd på "Malmen" tillsammans med 47 andra pojkar från hela Sveriges land. Det var en ovanligt lyckad kull vad beträffar kamratskapet, vilket väl bäst bevisas av att vi fortfarande håller ihop. Vi träffades 28 kamrater på Malmen till 30-årsjubileum förra året och då inträffade en episod, som vi skrattade hjärtligt åt. På kvällen satt vi och pratade i ett logement och vi tittade på varandra och tyckte att "det var katten vad vi är välbehållna, har det verkligen gått 30 år".

Dagen därpå var vi på väg från furirmässen och passerade då en kull, som stod uppställd i matkö. Den



"Woltan" snart klar att lämna slipen.



Ulf Tillberg

kullen kunde ha varit vi, om det varit för 30 år sedan. Vi tittade på grabbarna och så tittade vi på varandra. Och så brast vi ut i skratt. Jojo, det var nog lite skillnad på gubbarna och grabbarna!

Gott kamratskap hör ihop med flyg, men det var också något annat, som gav det en sådan stark dragningskraft.

Det var det oberäkneliga i vad som skulle komma att hända.

Jag minns t ex Uppsala-manövern 1927. Två plan kom fram direkt, två så småningom, fyra fick gå tillbaka till Malmslätt, två hördes ej av. De fyra startade åter mot Uppsala, två fick vända, ett kom fram direkt och det fjärde så småningom. Efter tre dagar var vi dock alla samlade vid målet.

Bidragande orsak var den knappa instrumentutrustningen. Höjd- och hastighetsmätare samt varvräknare var allt.

Under min första tid vid Malmen tillhörde jag Fälttelegrafkårens flygkompani. 1926 organiserades de första flygkåren och Malmslätt blev F3. Här danades många ledande män i flygvapnet. Löjtnanten, numera generalen, Nils Söderberg sågs redan då upp till som frisk flygare och god sportsman. Jag flög en hel sommar tillsammans med Westergård, Lindholm, Lindner, Lindof och Jacobsson, nuvarande sous-chefen. Dom hade alla små tricks för sig, som förgyllde upp tillvaron och vi hade faktiskt skojigt, när vi under gruppflygning lekte med varandra.

När jag flyttade från Malmen till Ljungbyhed, tog jag med mig minnet av en lärare av Guds nåde, löjtnant Bång. Visserligen var han hård, men han lärde oss veta hut och när man slutade, förstod man hans välvilja.

Flyg är den röda tråden i Ulf Tillbergs liv. Visserligen fick han ena armen i en propeller 1930 och reste samma år till Öst-Afrika, men 1939 var han i Sverige igen och återknöt då kontakten med "flyg". Det blev 8 år som kontorsskrivare på F11, sedan Arboga 1947.

— Och nu sitter jag och räknar reservdelar till flygplan, säger Ulf Tillberg och han kan inte dölja, att tankarna med välbehag dröjt vid minnena från flygarlivet.

Old Jim.





## Minns Du jullunchen



Müss-kocken blir väl glad, när han ser Hc-flickan Margareta Svensson göra heder åt hans julmat.

"Julen varar ända till påska" heter det ju i visan och då kan det väl inte vara för sent att tala om Mässens härliga jullunch, som serverades till ordinarie lunchpris.

Julmat av alla de slag hade dukats upp på långbord i båda matsalarna. Levande ljus och pyntade julgranar gav julstämning. Köerna blev långa och väntan kanske i längsta laget för en del. Men det berodde nog inte enbart på att Larelius backade om tre gånger utan hade nog också sin orsak i att när man en gång kom fram till bordet, så hade man inte så bråttom därifrån.

CVA:s välbekanta musikförmågor Kling, Norin och Levin svarade för musikunderhållningen och applåderades flitigt. När jullunchen nalkades sitt slut, tråddes långdans. Balk-Johan inledde med en rad vackra flickor, sen kom styresman och sen Öi och sen alla övriga. Ja, det var en rolig dans uppå en mäktig lunch. Wim.



Knut Moberg "hyklar" skinkan med in'evelse

## Aldrig nöjd

Belåten ännu ingen var, så vitt jag vet och ser, hur mycket än en mänska har, så vill hon dock ha mer.

Ja, om hon finge så till sist allt vad som är att få, hon önskade nog, gunås så visst, ha litet till ända.

Man får ett hus av timmer gjort, ej är den gavan klen, men nog man tycker att det bort ha varit ett av sten. Och så ett hus av sten man får, man blir ändå inte nöjd, det ej på rätta platsen står, det har ej lämplig höjd.

Man får en ridhäst, kry och pigg, men tröttnar snart ändå och nu så vill man ha en gigg, så man kan åka på. Och gigg man får till lyx och gagn, men skall förnöjd man bli? Jo pytt, nu vill man ha en bil att vräka sej uti.

Om det från banken fritt oss stod att hämta mynt en dag, så mycket som man säg sig god att bära i ett tag. Man nog helt missbelåten gick med bördan hem från stan, för att man inte tillstånd fick att bära hela dan.

Får man till vän en bordsman bra, till bror en hovman fin, man vill till farbror kungen ha och påven till kusin. Belåten ännu ingen var, så vitt jag vet och ser, hur mycket än en mänska har, så vill hon dock ha mer.

Ann.



Tecknaren Raattamaa drömmer om en påsk med pinnar och ägg!

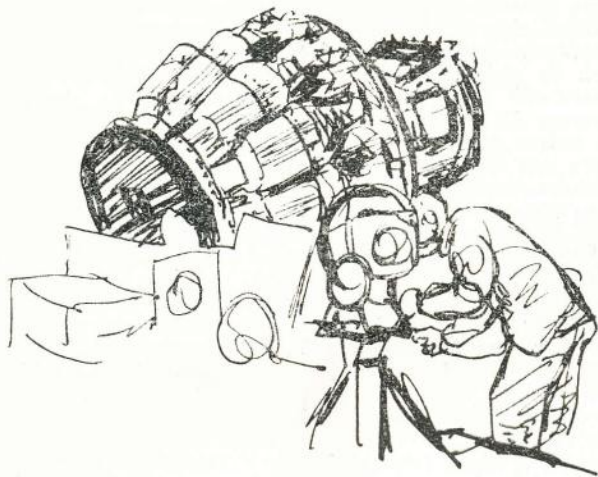
## Pinne i stället för sked — kineseri?

Enligt vad ryktet förmäler kommer på grund av föreliggande sabotagerisk förbud att utfärdas mot användande av skedar på Mässen.

Som ersättning för skedar kommer pinnar att införas. Dessa pinnar skall enligt gällande föreskrifter vara tillverkade av tallkvist, växt på den lätt sandblandade moen.

# Arbogareportage

FCTF:s fackorgan, Civila Försvarstjänstemännen, hade i sitt senaste nummer ett reportage från CFA, CVA och AIA. Red. Sigvard Classon svarade för texten och konstnärinnan Märta Bohm tecknade. Vålvilligt har en del teckningar tillställts Bergtrollet. Tack!



## Fackligt

### FCTF

Avdelningen har vid årsmöte den 14 mars valt följande funktionärer för det kommande arbetsåret:

Styrelse: ordförande Birger Ahlin, CFA, Karl-Oscar Sundwall, CVA, Sture Stridsberg, CVA, Gerhard Vikergård, CFA, Elsa-Maja Kornerud, CFA, Ake Cedertun, CVA, och Inger Nordlund, CVA. Suppleanter: C-H Dahlström, CFA, och Holger Johansson, CVA.

Revisorer: Tor André, CVA, och Eric Olsson, CFA, med Kurt Hjertén, CFA, och Folke Ericsson, CVA, som suppleanter.

Klubbmästare: Roland Jansson, CVA. Medhjälpare blev Carl Broman, CFA, och C-H Dahlström, CFA.

Uppbördsmän: Olow Brogren, FF/Hc, och Karin Lindström, AIA.

Kontaktmän: CVA: avd 210 Gösta Sigge, avd 250 Sten Nordlund, avd 270 Helge Branth, avd 270 T Alfred Lissåker, avd 280 Arne Norberg, avd 360 Holger Johansson, avd 470 Karl Dahlbom, avd 510 John Gustafsson, avd 520 Inger Nordlund, avd 540 Karl Dahlbom, avd 543 och 700 Charles Fernsten. CFA: P G Emanuelsson, Eivor Genberger och Emil Norrström.

Studieledare: Gunnar Hjort. Biträdande: Holger Johansson.

Studieråd: Eric Olsson, Olof Asplund, Lennart Carlsson, Per Danielsson och Arne Rydeborg.

Sociala kommittén: CVA: Nils Lifvendahl, Tage Karlsson och Harry Ericson med Hans Edström som suppleant. CFA: Axel Nilsson, B Bertilsson med Lars Lundgren som suppleant.

Ombud till TCO-kommittén: E Larsson, CVA, H Jersby, CVA, S Larelius, CVA, S Gustavsson, CVA, A Norberg, CVA, G Vikergård, CFA, A Sundberg, CFA, B Engström, CFA, E Tägtström, CFA, och K Hjertén, CFA, suppleant.

Ombud till Folkets Hus: Tor André och Karl-Oscar Sundwall.

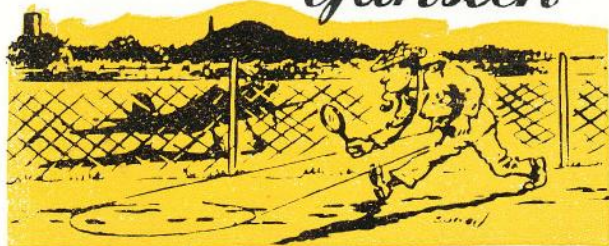
Ombud till TBV-kommittén: Holger Johansson och Lennart Carlsson.

Ombud till skyddskommittén: Gunnar Andersson, CVA, Inger Nordlund, CVA, Lillie Ignell, CVA, Harald Kleist, CFA, och Marianne Dackebo, CFA.

Kongressombud: B Ahlin, CFA, K-O Sundwall, CVA, A Cedertun, CVA, och G Vikergård, CFA, med S Stridsberg, CVA, och I Nordlund, CVA, som suppleanter.



## Säkerhets tjänsten



Materielet till denna berättelse är hämtat ur "Kontakt med krigsmakten", där major Per Lindgren fört pennan.

När de allierade i juli 1943 skulle invadera Sicilien vidtogs omfattande och noggranna säkerhetsåtgärder för att dölja företaget. Säkerhetsofficeren i Algier, en brittisk kapten hade gjort allt som stod i mänsklig förmåga för att omge ilastningen av trupp och material samt övriga förberedelser med den största hemlighetsfullhet. Soldaterna hade fått inpräntat i sig sekretessens absoluta nödvändighet. För att förebygga att de trots allt skulle begå indiskretioner fick de gå ombord några dagar före avresan. Hamnarbetarna hade gång på gång utsatts för den mest minutiösa kontroll, passbestämmelserna var stränga och utanför staden fanns vägspärrar, där alla underkastades noggrann kontroll. Fartygens destinationsort hemlighölls t o m för befälhavarna. Den brittiske säkerhetskaptenen var absolut övertygad om att allt var gjort, som kunde göras, men lät ändå inte sin vaksamhet slappna.

För invasionstruppernas räkning hade man utarbetat en handledning om förhållandena i Italien, en broschyr som innehöll många goda och praktiska råd. Framställningen behandlade det typiska för geografi och befolkningen på Sicilien och lämnade sålunda intet tvivel om var attacken skulle sättas in. För säkerhets skull distribuerades icke dessa broschyrer förrän soldaterna gått ombord på fartygen.

Men männen blev uttråkade på fartygen, en leda, som blandades med den vanliga spänningen före en invasion, en spänning, som inte släpper förrän landstigningen är över. De var inte på humör att studera vare sig Italiens språk eller dess seder och bruk eller innevånarnas psykologi. Det enda de ville veta var, hur de lättast skulle kunna komma till tals med de italienska flickorna, men på den punkten lämnade boken inte något besked. Soldaterna uppskattade den inte heller.

Dessutom var de tyngda av all utrustning, hade ont om plats och hade ingen lust att ta med sig ytterligare något, även om det var lätt och behändigt och tog liten plats. Så kom det sig, att den brittiske säkerhetsofficeren under en färd med motorbåt ut till fartygen fick se ett stort antal italienbroschyrer flyta omkring i vattnet. Han blev förskräckt, när han fick se araberna fiska upp broschyrerna för att torka dem och använda dem som bränsle.

Energiska motåtgärder var påkallade och den engelske kaptenen satte genast igång hela sin apparat. Han skickade ut folk att rensa vattnet från broschyrer och underrättade alla förbandschefer om att soldaterna icke fick kasta böckerna i sjön. Alla i hamnen underkastades en noggrann kontroll, när de lämnade området för dagen. Handledningen kom icke i axelmakternas händer, och företaget mot Sicilien blev en framgång trots tyskarnas förbittrade motstånd.

Särskilt en omständighet i denna episod är märklig. Trots den grundliga undervisning soldaterna bibringats om sekretessens betydelse hade de inte bättre förstånd än att kasta handlingarna i sjön utan en tanke på att det kunde gälla deras eget och tusentals andra människors liv, om en fiendeagent fått tag

## STJÄRNOR

Minns Du stjärnkartan i Bergtrollets julnummer 1955? Den visade några av de mest kända stjärnbilderna, belägna på himlen i form av en pil med Polstjärnan som pilspets och Karlavagnen i den ena och Cassiopeia i den andra hullingen. Stora Hunden och Orion voro fjädrar.

De nämnda konstellationerna återfinnas på denna artikels stjärnkarta, som dessutom kompletterats med ytterligare några välbekanta stjärnor och stjärnbilder. Men de väderstreckslägen på stjärnorna som kartan visar, och som vi under december sågo på natten klockan 23—24, se vi under varen tidigt på kvällen. På natten se vi Orion i väster.

Nu till de på kartan nytillkomna stjärnbilderna. Med en punkt ovanför Orion som centrum har en cirkelbåge dragits genom Sirius. Ungefär på denna båge se vi en rad mycket ljusstarka stjärnor, som jag skall berätta om. Jag börjar med den som ligger närmast Sirius.

Procyon i stjärnbilden Lilla Hunden är en gulaktig stjärna på 10,5 ljusårs avstånd från jorden och 6 gånger ljusstarkare än vår egen sol.

Castor och Pollux i stjärnbilden Tvillingarna äro två ljusstarka stjärnor. Castor är en dubbelstjärna. Många sådana finnas på himlen och utgöres oftast av två solar, som ligga på ungefär samma synlinje från jorden sett. De kunna vara på stort avstånd från varandra. I Karlavagnen finns ett för ögat synligt exempel, Mizor och Alcor.

Capella i stjärnbilden Kusken är en stark pärlskimrande stjärna, 44 ljusår avlägsen och 130 gånger ljusstarkare än solen. Observera att Du har Capella ungefär mitt emellan Orion och Polstjärnan.

Plejaderna är en lätt igenkännbar tät grupp stjärnor i stjärnbilden Oxen. Utgör ett bra ögonprov. De flesta räkna till sex stjärnor, andra åter upp till tio. Andra namn på gruppen av Sjustjärnan och De Sju Systrarna. Mellan Plejaderna och Orion ser Du Aldebaran, en ljusstark, rödaktig stjärna, även den i Oxen.

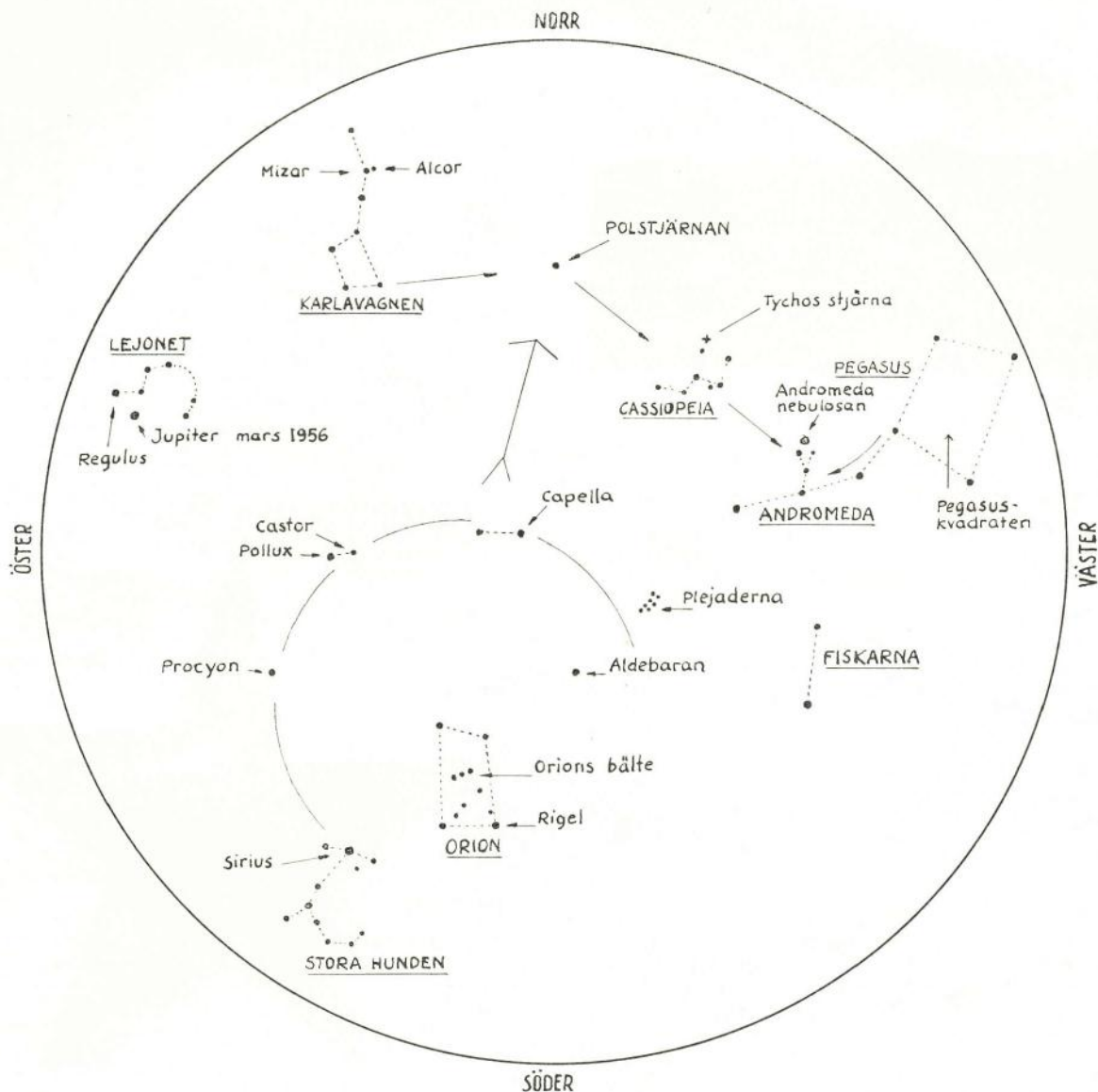
Vi lämnar nu bågen kring Orion för att se på ett par andra intressanta konstellationer.

Lejonet. Sök denna stjärnbild, som har formen av en skära, utanför linjen Karlavagnen — Tvillingarna. Där strålar ytterst i skärans skaft stjärnan Regulus som den ljusstarkaste stjärnan inom ett stort område av stjärnhimlen. Men lät inte lura Dig av planeten Jupiter. Om Du slår upp sid 18 i Kungl Vetenskapsakademiens Almanack för år 1956 (häftad och skuren, pris 35 öre), finner Du att Jupiter under året uppehåller sig i Lejonet och Jungfrun. Dessa båda stjärnbilder gränsa intill varandra; Lejonet ligger närmast Tvillingarna.

Andromeda. Följ med ögonen enligt kartan en rät linje från Polstjärnan över Cassiopeia. Mellan denna och horisonten finner Du stjärnbilden Andromeda och i nära anslutning till denna Pegasus. Tre stjärnor från Pegasus och en stjärna från Andromeda bilda den sk Pegasuskvadraten. Denna något missformade kvadrat är lätt igenkännbar. Inuti denna syns endast svaga stjärnor; den verkar ganska tom.

Men vi skall se på någonting annat i Andromeda. Följ från kvadraten stjärnorna enligt pilen på kartan. Du ser bilden av ett spetsglas, vars övre högra stjärna är svag. Över glaset ser Du tydligt med blotta ögat och givetvis ännu bättre med kikare (fält- eller teater-) som en skumpärlla ett ljust töcken. Detta

i ett enda exemplar. Detta bekräftar vad säkerhetschefen väl inte är så obekant med; att folk i gemen inte riktigt förstår sekretessens betydelse. Man nickar och ser allvarlig ut under lektionen men går sedan ut och berättar för vem som vill höra på både det ena och det andra. Detta bottnar väl normalt i att propagandan för säkerhetstjänsten och upplysning om farorna inte varit tillräckliga.



Några stjärnbilders lägen. December kl. 23—14, mars kl. 17—18.

Observera väderstrecken.

töcken är den berömda Andromedanebulosan, som emellertid inte är en nebulosa utan en gigantisk stjärnvärd av samma art som vår Vintergata, alltså med miljoner solar. Var i universum ligger då denna värld? Du häpnade kanske, då Du i förra Bergtrollsnumret läste att en av våra allra närmaste grannstjärnor, Sirius, ligger 8,5 ljusår från jorden, dvs att det ljus som faller i Ditt öga då Du ser på den, lämnade Sirius för 8,5 år sedan. Du häpnade kanske ännu mer, då Du fann att ljuset från Rigel i Orion behöver 543 år för att nå jorden; lämnade således Rigel under den tid då Engelbrekt levde och verkade. Men vad är detta jämfört med det ljus som faller i Ditt öga, då Du ser på Andromedanebulosan! Detta ljus har varit på väg i 1,5 miljoner år! På detta hisnande avstånd (1,5 miljoner ljusår) är denna värld belägen. Astronomerna kunna med sina teleskop se och studera många sådan världar, men med blotta ögat se vi den i Andromeda bäst.

Fiskarna. Denna stjärnbild är ganska svår att identifiera. Ljusstarka stjärnor saknas. Men här inträffade enligt astronomerna en märklig och ytterst sällsynt händelse. År 6 före Kristus syntes i Fiskarna,

samtidigt och nära varandra, planeterna Mars, Jupiter och Saturnus, en s k trippelkonjunktion, som säkerligen väckte en enorm uppståndelse bland dåtida stjärnskådare. Numera sättes denna händelse i samband med bibelns Betlehemsstjärna.

Nog med stjärnor för denna gång. Välj en stjärnbild och följ dennas läge på himlen vid olika tider under den mörka delen av dygnet under årets lopp. Välj t ex Lejonet med Regulus, Du kan då även följa planeten Jupiters bana. Hoppas att Du även kommer att hitta Andromedanebulosan. **Ursa**

Namnbytte

Johansson: Jag ska byta namn.

Andersson: Jaså, du har blivde högfärdig!

Johansson: Närå, men när jag låg på Köping, så tog dom urinprov tre gånger samma förmiddag. När dom dessutom tog tempen tre gånger strax efter varann, trodde jag att det gällde livet. Men det var bara de, att vi va tre sjuklingar som hette Johansson.

## Jeppes i berget

