

BERGROLLET

Nr 1 • 1957 • Årgång 8 • Pris 1 kr.



Hatten av för sju chaufförer

För tre års prickfri körning har trafikchaufförer vid CVA tilldelats guldmedalj. CVA-fotografen Rune Larsson samlade en dag sju guldmedaljörer med glimmande guld på rockslagen. Stående fr v Rune Larsson, Ernst Stenström, Karl Svensson, Karl Johansson, Uno Karlsson. Sittande Alvar Vidman och John Eriksson.

Bergtrollet ställer sig bland gratulanterna!



60 år fyller den 10 maj f d flygplansmontören Karl Edvin Karlsson, känd under namnet "Tank-Kalle". Karlsson är CVA första pensionär. Han avgick från sin anställning vid CVA med sjukpension den 29 nov 1952. Karlsson som är född i Södermanland började som verkstadsarbetare redan 1924. Under åren 1938-1942 arbetade han som förman vid en industri i Gnesta. 1943 anställdes han som flygplanmontör vid Kungl flygförvaltningens flygverkstad i Ulvsunda och överflyttades till CVA den 25 maj 1945. På våren och sommaren ses Karlsson rätt ofta ute på sin

BERGTROLLET

Personaltidning för
Centrala Flygverkstaden och
Centrala Flygmaterialförrådet,
Arboga

Redaktör:

John Eklöf
avd 270 PK, tel 327

Redaktionssekreterare:

Inger Nordlund
avd 521, tel 428

Redaktionskommitté:

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

Inger Nordlund

lämnar vid påsktiden sin anställning vid CVA och flyttar till annan ort. Bergtrollet mister därmed en verksam medarbetare i redaktionen och vi ber att få överlämna ett fång hästhovar (rosorna har ju inte tittat fram ännu) och tackar "Nenne" för god hjälp och gott samarbete!

Kerstin Lundgren

avd 500, axlar Ingers fallna mantel och inträder som redaktionssekreterare i vår krets. Hjärtligt välkommen!

Från styresmannen för CVV

Nils Söderberg

har Bergtrollet erhållit en orientering om CVV. Red tackar på läsarnas vägnar och hoppas, att flera verkstäder kommer att följa exemplet.

moped. Det händer alltjämt att Karlsson hälsar på vid CVA under sina mopedturer. Trots sjukdomsbesvären har han icke tappat sitt glada humör.



**Bergtrollet
gratulerar**

CFA

60 år

15/7 Harry Peterson
23/7 Carl Eklund

50 år

18/7 Olle Pettersson

CVA

60 år

10/5 Karl Edvin Karlsson
4/7 Werner Larsson
1/7 Ivar Eriksson
25/9 Konrad Andersson

50 år

5/4 Valfrid Söderberg
11/6 Gösta Wellbäck
22/6 Thure Andersson
13/7 Alfons Karlsson
15/7 Gustav Östling
2/8 Harry Peterson
4/8 Elis Strömquist
10/8 Tore Holmqvist
16/8 Sven Pettersson
21/8 Petrus Eriksson

Omslagsbilden:

Bergtrollets-fotografen Erik Persson har förevigat CVA-mässens mästarkock Fred Järn i rörande sysselsättning.

Aktiebolaget

SAMUELSSON & BONNIER

STOCKHOLM tel. 349240

ARBOGA „ 1377 och 867

*Utför bostadsbyggen, vatten- och avlopps-
arbeten, industribyggnader m. m.*

10 år vid CFA

Officiellt firade CFA sitt 10-årsjubileum tillsammans med "storebror" CVA med en fest i berget den 27/8 1955. Därvid togs till utgångspunkt tiden för påbörjandet av CFA uppsättning.

Ser man däremot till tidpunkten för CFA trädande i funktion som centralförråd för verkstäder och flottiljer så inträffar jubileet först i och med detta år. Av de som varit med under uppsättningsåren finnes, som framgår av nedanstående uppställning, en stor procent fortfarande kvar i företagets tjänst. Detta är glädjande då det visar att personalen, trots alla svårigheter som fanns att kämpa med i inkörsporten, trivts med sitt arbete och företaget.

CFA har nu, trots att företaget fortfarande är föremål för stora rationaliseringssträvanden, vunnit stadga och stabilitet varför vi kunna hoppas på en utveckling i normal takt både inom CFA och i betjäning av och samarbete med våra "kunder".

Till alla CFA:s jubilarer och även till övrig personal riktar jag ett varmt tack för deras insats under de gångna åren.



Personal med 10 års tjänst vid CFA:

Adolfsson, Karl-Erik, ingenjör
Agerlid, Elis, assistent
Aue-Pogatschnigg, Alfred, drift-
ingenjör
Broman, Carl, tekniker
Dahlqvist, Harry, verkstadsförman
Eliasson, Anders, förrådsarbetare
Emanuelsson, Per-Gunnar, kontors-
skrivare
Eriksson, Sixten, kassör
Götemar, Elvie, kanslibitråde
Hagström, Fred, ingenjörbiträde
Hjertén, Kurt, kamrer
Hjorth, Gunnar, assistent
Holmberg, Signe, kontorist
Johansson, Filip, biträdande ingenjör
Karlsson, Karl, förrådsarbetare

Karlsson, Karl Reinhold, förråds-
arbetare
Carlsson, Kristina, kontorist
Key-Åberg, Iwar, driftingenjör
Kleist, Harald, förrådsmästare
Lindgren, Ragnar, förrådsarbetare
Lindmark, Gösta, assistent
Lindström, Engelbert, ingenjör-
biträde
Lundgren, Lars, biträdande ingenjör
Magnusson, Gustav, förrådsarbetare
Möller, Bror, förrådsarbetare
Nilsson, Axel, förrådsförvaltare
Norrström, Emil, förrådsmästare
Nyberg, Erik, förrådsdirektör
Nyqvist, Emil, avsynare

Olsson, Eric, 1. driftintendent
Persson, Carl, förrådsarbetare
Peters, Lennart, ingenjör
Peterson, Harry, kansliskrivare
Pettersson, Ivar, arbetsförman
Rydin, Nils, avsynare
Schelin, Siv, kanslibitråde
Schöön, Mary, kontorist
Staffansson, Sune, avsynare
Sundberg, Åke, driftassistent
Söderström, Oscar, avsynare
Söneby, Henry, driftingenjör
Tillberg, Ulf, ingenjör
Zettergren, Nils, förrådsarbetare
Åhlin, Birger, assistent
Östlund, Eskil, driftingenjör



Medalj för "Nit och redlighet i rikets tjänst" tilldelades 1951 Axel Nilsson, t v och 1954 Kurt Hjertén samt Emil Nyqvist.

Birger Ahlin ordf i FCTF
avd 107 sedan 1953.

CFA-träffjubileum

Fredagen den 8 mars hade CFA:s personal åter samlats till den årligen återkommande CFA-träffen å Folkets Hus Rotunda. Genom att denna "träff" var den femte i ordningen kunde man inregistrera ett litet jubileum, vilket också nämndes av förrådsdirektör Nyberg i hälsningsanförandet.

Kvällens föredragshållare var CFA-chefen själv, som i en kortfattad historik berörde CFA:s verksamhet från starten och till dags dato. Det var för den församlade personalen en mycket intressant redogörelse över såväl ekonomiska som övriga frågor. N. nämnde bl. a. att av honom 1947 beräknat antal detaljer, som skulle komma att lagerföras i förrådet de närmaste åren, hade bemötts med stor misstro å högsta ort, men att siffran inom en snart framtid säkert kommer att vara fördubblad.

Förrådsdirektören avtackades med mycket hjärtliga applåder, varefter CFA-visan sjöngs unisont med kraft och inlevelse.

Visning av 2 militärfilmer stod som nästa programpunkt. Den första filmen handlade om ett besök å flygflottilj och hur en "spion" bar sig åt för att få reda på militära hemligheter. En tankeställare för var och en av oss att ej diskutera eller över huvud taget prata med obekanta personer om vad som finns och vilka arbeten som pågår inom vårt verksamhetsfält. Den andra filmen visade avsnitt från flygvapenövningen 1956 och vilka möjligheter vi har att bemöta fientliga angrepp. De nya flygplanen J 34 voro också med i leken och visade sig besitta oerhörd fart och slagkraft. En mycket intressant film för oss, som i det dagliga



Ormtjusaren Gösta Lindmark tjasas av en smörgås.



Balett fylld av mystik. Dansör i förgrunden möjligen Nyberg?

livet sysslar med fpl-delar, men ej kommer i beröring med flygplanen i tjänst.

Ännu en film i den burleska stilen visades, vilken genom förtjusta utrop och skratt livligt uppskattades. Detta blev också upptakten till den följande cabarén. Men dessförinnan talade en av cabaréförfattarna, C.-H. Dahlström, och påminde om att det nu var femte gången som CFA-förmågor framförde det sedvanliga underhållningsprogrammet. Årets program hade fått namnet "Skvallerspegeln", trots att som talaren framhöll, det blir allt svårare att få reda på både "skvaller" och andra saker som tilldragit sig på CFA. - Kanske man ej får förvåna sig över det förhållandet, då det är lätt att få en blick på sig vid kommande CFA-träff.

Bror Möllers enmansorkester framförde en jubileumsovertyr dagen till ära, varefter det var dags för confrancierens S. Sönerstam att kort och militäristiskt anmäla sig för publiken, varvid han speciellt riktade sig till en av cheferna å CFA, som i sin dagliga gärning gärna håller på militärisk ordning. De följande sångerna och sketcherna framfördes med god inlevelse och många voro de, från högsta chefen och nedåt, som satiren flödade över. Men allt togs med ett gott humör och belönades med kraftiga applåder. Gösta Lindmarks framförande av en gangsters liv gjorde han så bra att man fick en känsla av att han besatt insides information. Kvällens höjdpunkt var nog den säregna baletten, där österns mystik i form av ormtjusare i sköna haremsdamer dansade omkring bland publiken.

Programmet avslutades i god stämning med att hela publiken sjöng med i finalen.

De agerande avtackades av förrådsdirektör Nyberg, varvid han särskilt vände sig till författarduon Möller-Dahlström och lovordade de insatser för träffens genomförande dessa gjort under de gångna 5 åren. Allesammans fick så genom N. från personalen mottaga var sin blombukett för sina prestationer.

Kaffet intogs under glad och gemytlig samvaro och allsången, ledd av Gösta Lindmark i flyguniform, klingade friskt och klämligt.

Dansen, till tonerna av Bjelkes reducerade 15-mannaorkester, pågick till midnatt, med avbrott för ett skämtinslag. Peters och Sundberg, som vunnit i en gissningstävlan, fick som pris med förbundna ögon och iklädda hakklappar mata varandra med tårta. Det var ett inslag som livligt uppskattades.

Den femte CFA-träffen har gått till CFA:s historia som en av de bättre och man kunde gå hem med en känsla av att kvällen varit särdeles lyckad.

K. H.

—//—

En kylig såg

Reparation av en bandsåg på förrådet 872 har pågått en vecka. Arbetet avbröts på grund av att reparatören blev sjuk. När denne efter några dagar kom åter, frågade någon, om han varit förkyld.

- Ja, undra på att man blev förkyld, när man fick ligga under en kallsåg en hel vecka! svarade reparatören rappt.

—//—



Sönerstam trivs med Maj-Lis Berggren i knät.



Något om CVV

Styresman Nils Söderberg

När jag av flygdirektör Dahlin ombads att skriva ned några rader om CVV ställde jag mig tveksam bl. a. av det skälet, att endast två trolldor kunde ställas till förfogande. Jag skall emellertid försöka mig på konststycket att komprimera artikeln till önskat format.

Kort historik

CVV har sina rötter i Marinens flygväsende, där (liksom vid armén) militära flygskolor startats redan 1913. Behov av underhållsorgan uppstod härmed bl. a. vid Stockholms Örlogsvarv i form av en flygverkstad, som den 1.7.1926 – Flygvapnets födelsedag – blev Centrala Flygverkstaden, Stockholm, sedermera Västerås, med flygdirektör Erik Sjögren som förste styresman.

Dåtida arbetsuppgifter

Dessa voro översyn och reparation av *sjöflygplan* jämte motorer och övrig utrustning – främst då el- och radiomateriel.

Arbetsstyrkan var under den första 10-årsperioden blygsam – ca 135 arbetare och 50 tjänstemän.

Tyngdpunkten för flygningarna var förlagd huvudsakligen till sommarhalvåret, vilket ledde till stora variationer i arbetsbeläggningen. Som utfyllnad förekom därför nytillverkning i mindre omfattning (av gamla trojänaren Heinkel He 5 = S 5).

B 3 gör entré

F 1, som tidigare flög jämväl sjöfpl, började genom tillkomsten år 1937 av B 3 att bli "land-minded" och i själva verket markerade detta början på flygvapnets definitiva övergång till huvudsakligen *landflygplan* och till fpl byggda i industrimässig skala.

Detta nödvändiggjorde också lagerhållning av reservdelar i förut oanad omfattning. Byggande på F 1:s om-

råde av en större monteringshall (sedermera "CVV filial") liksom tillgång till ytterligare förrådslokaler blev också en följd härav.

Kriget

Kriget medförde en 5-dubblad utbyggnad av såväl lokaler som arbetsstyrka, vartill kom en fortsatt än starkare expansion av materialförrådet.

Tillverkning bl. a. av 37 fpl Sk 12 stod då också på programmet.

El- och telematerielens expansion nödvändiggjorde förhyrning av en verkstadslokal i Västerås. Denna avdelning överfördes sedermera till CVA och blev där embryot till elsektionen.

Efterkrigsåren

Efter de hektiska krigsåren med dess påfrestningar stannade arbetsstyrkan vid ca 550 man med en successiv nedskärning härefter till ett bottenläge för ett år sedan av 400 man. Sista året har emellertid arbetsbeläggningen varit i ständigt stigande och f. n. är arbetstyrkan ca 450 man och antalet tjänstemän ca 220.

Under år 1946 började huvuddelen av materialförrådet att överföras till CFA och bildade där grundstommen tillsammans med motsvarande materiel från CVM.

Nuvarande arbetsuppgifter

CVV huvudsakliga arbetsuppgift är fortfarande liksom från början

översyn, reparation och modifiering av flygmateriel av olika slag, vilket utgör mer än 90 % av verksamheten.

Nyttillverkning förekommer sålunda i mycket begränsad omfattning, varav följer att de allmänna verkstadsavdelningarna såsom maskin-, filare- och snickareavd m. fl. äro relativt små och av servicebetonad karaktär.

Flygplanavdelningen

Från början utfördes arbeten å fpl i ett par monteringshallar vid huvudverkstaden och sedermera också i den tidigare omnämnda "Filialen å Hässlö". Alla fplarbeten ha numera koncentrerats till filialen, som därmed blivit CVV största avd.

Filialen intager också genom sitt läge 4 km från huvudverkstaden en särställning.

CVV är huvudverkstad för nära nog samtliga flygvapnets fpltyper – f. n. 18 st. (Undantag: fpl typ 21, 28 och 34). Att denna samling vitt skilda fpltyper ställer stora krav på personalens tekniska kunnande förstår envar. Arbetet är emellertid oerhört stimulerande och har givit upphov till en rik fond av värdefull erfarenhet inom detta område.

Härtill kommer också den erfarenhet, som härrör från umgänget med ett 15-tal äldre fpltyper, som varit i flygvapnets tjänst plus ett 20-tal civila fpl från Ju 52 till helikoptrar.



SCVV i sammanträde med hrr Erik Bengtsson, FCPF, Bertil Falck, FCTF, och Folke Lennartsson, SAF.

Å väggen skymtar fr v förutvarande styresmännen E. Sjögren, T. Magni t, H. Larsson t och C. Sparre t.



CVV-mäss i vinterskrud.

Det gamla arvet från "Flygväsendets" dagar med Bleriot, Nieuport o Donnet Levêque (1913), Farman (1914), Morane Saulnier 1916 och sedan Thulin, Friedrichshafen, Macci, Savoia, Heinkel o. s. v. förpliktigar och vi tror oss om att inte ha förvalt detta pund alltför illa.

Filialen är i stora stycken självförsörjande med sidoverkstäder och förråd orienterade runt den 4.600 m² stora monteringshallen, vartill kommer en större, fristående sprutmålningsverkstad.

Förutom å själva fpl sker på filialen översyn av vissa apparater och andra komponenter ingående i fpl och här finns också ett motsvarande ue-förråd (förråd för utbytesenheter).

För att belysa verksamhetens omfattning kan nämnas, att i genomsnitt mer än ett fpl per arbetsdag



Filialchefen
förste driftning
Sigurd Boberg.

kommer och går och två heltidsanställda kontrollflygare flög förra året 600 tim.

Genom omsorgsfulla studier av arbetsuppläggningsen och genom tillgång till utbytesenheter har det varit möjligt att nedbringa verkstads-tiden vid en H-tillsyn (= forna tiders LF) till 9 dagar för fpl 18, 6 dagar för Sk 16 och 5 dagar för fpl 29! Och då införes ändå vissa modifieringar under denna tid.

Motorverkstaden

Än så länge är översyn av kolvmotorer den huvudsakliga arbetsuppgiften, men nya hjälpapparater såsom kabinkompressorer, kylturbiner, ebk-pumpar och vätskestartapparater börja allt mera dominera. En del av dessa kräver omfattande och dyrbar provningsutrustning.

För provning av ebk-pumpar är under uppförande en kompressorläggning med två skruvhjulskompressorer och fyra dieselmotorer om tillsammans 400 hk och allt detta för att driva ett pumphjul, vars diameter är mindre än 10 cm!

Vätskestartapparaten är den första "gasturbinen" vid CVV, men sannolikt är rea-perioden inte långt avlägsen.



Övering Gustav
Rylander.

Instrumentavdelningen

Betr. instrumentmtrl har de centrala flygverkstäderna specialiserats, så att CVM överser gyroinstr., CVA elektriska instr. och CVV mekaniska instr.

Arbetsobjekten vid CVV instrumentavd är sålunda aneroidinstr (höjdmätare, hastighetsmätare, machmätare m. m.), syrgasinstr (regulatorer, manometrar, syrgasnödustrustningar o. s. v.), väderleksmtrl (barografer, vindmätare m. m.) samt en mångfald andra instr såsom fplur och andra klockor, kompasser, pitotrör, accelerometrar o. s. v.

Avd sysselsätter f. n. ca 30 man. Som exempel på utvecklingen kan nämnas, att produktionen per arbetare, som för 10 år sedan var ca 215 instr per år, nu betydligt mer än fördubblats, trots att instr i genomsnitt blivit avsevärt mera komplicerade.



Motoring, flygdir Malte Svensson t v
o kontrolling, flygdir Elmer Axelsson.

Elavdelningen

Telemtrl omfattade tidigare endast radio och pejlanläggningar. I och med telemtrl kraftiga expansion har en specialisering ägt rum, så att CVV är huvudverkstad för elmtrl och CVA för telemtrl.

Arbetsobjekten å CVV elavd är sålunda f. n. flygburna elapparater såsom generatorer, motorer, magnetapparater, regulatorer, styrautomater m. m. samt markbunden kraft- och belysningsmtrl såsom kraftaggregat, startvagnar och fältbelysningar.

Avd sysselsätter f. n. 25-30 man. Nämnas bör törhända, att instrument- och elavd stå under ledning av gemensam avdelningsingenjör.

Plast- och gummiavdelningarna

Båda dessa gebit äro förhållandevis nya och hava tillskapats i samband med de övriga förändringar, som CVV genomgått och som betingats av bl. a. den tidigare omnämnda koncentrationen av fplöversynerna till filialen. Härigenom minskade nämligen sadelmakeri- och målarearbetena. Genom övergången till helmetallfpl friställdes vidare ett antal snickare.

CVV blev då genom Flygförvaltningens försorg kompenserad genom uppbyggandet av plast- och gummiavd.

I *plastavd* sker reparation av huvar och liknande delar samt härjämte tillverkning i akrylatglas av i första hand huvar, radomer, kupoler o. d. samt i glasfiberarmerad polyesterplast av hjälmar, hjässkydd, fplnosar, speciella transportlådor o. d. Dessutom förekommer formsprutning av plast i mindre skala.

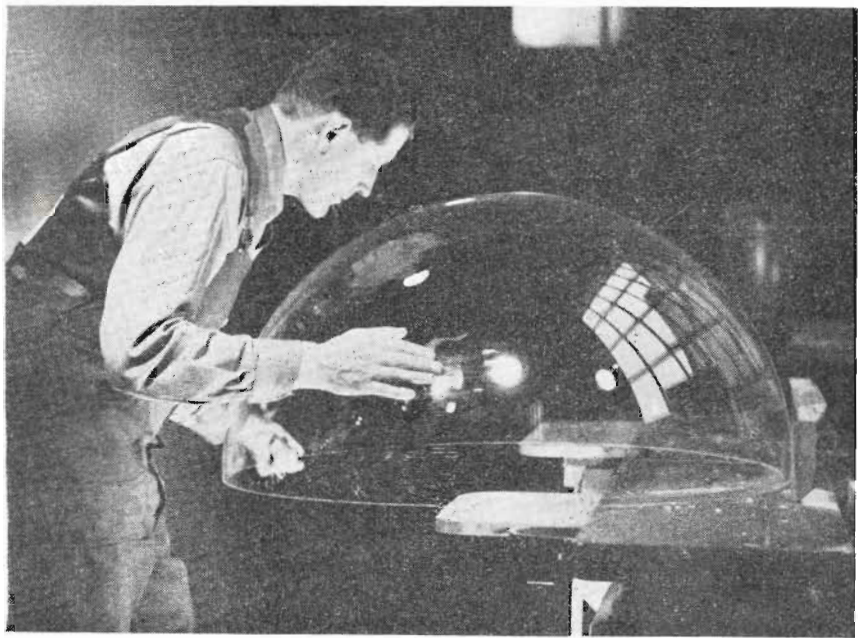
I *gummiavd* sker dels regummering av fpldäck och dels reparation av alla slag av gummitankar eller gummiklädda dylika. Under senare år har tillverkning av formgummidetaljer upptagits på programmet.

Alla dessa arbetsuppgifter äro självfallet ekonomiskt väl motiverade, men alldeles särskilt framstår detta beträffande regummeringsverksamheten, där ett regummerat däck inte kostar mer än ca 1/5 av ett nytt. Här tjänas verkligen in stora pengar åt staten, eftersom det rör sig om icke mindre än ca 5.000 däck per år!

Framställningen är icke helt riktig, då man ju bör jämföra vårt pris med regummeringskostnaden vid en civil firma. Någon godkänd sådan finns f. n. icke, men våra erfarenheter säger oss, att vårt pris ligger ca 30:- kr. per däck under, vad man skulle kunna erbjuda på civila marknaden. Det blir fortfarande en god förtjänst till vår favör.

Motorfordonsavdelningen

Genom den förut omnämnda överflyttningen av fplarbetena till filialen frigjordes en monteringshall. Denna har nu apterats för tillsyn, reparation och modifiering av flygvapnets specialfordon såsom Brockway, snöslungor, jeepar, tankbilar o. s. v., ävensom för regelbundna tillsyner av ortens fordonsmtrl. Motorfordonsavd är den första i sitt slag inom flygvapnet. Inom avd. finns 21 reparationsplatser, en med hydraulisk lyft försedd reparationsgrop, tvättrum för motor- och bildelar och övrig för en



Bergvall planar plastkupolens kant i rikthveln. Kupolen är "blåst" ur en akrylglassekiva av dim 1,2x1,2 m och med 10 mm tjocklek.

dylik verksamhet sedvanlig utrustning ävensom verktygs- och mtrlförråd.

Bilmontörerna ha delvis erhållits genom omskolning av övertalig personal.

Plåtslagareavdelningen

Denna är f. n. under successiv överflyttning till den s. k. T 2-hallen – en av samma skäl som förut omnämnts friställd monteringshall.

Här har uppställts en lång rad skymmande reparationsjigggar – f. n. huvudsakligen till fpl typ J 29. Andra, icke jiggrävande arbetsuppgifter tränger emellertid på och en vacker dag torde det bli nödvändigt att ordna så, att reparationsjiggarna kan flyttas ut till annan plats, tills en lämplig batch enheter inkommit för reparation.

Propelleravdelningen

Denna borde kanske ha nämnts i anslutning till motorverkstaden, som den organisatoriskt tillhör. Propelleravdelningen är emellertid inrymd i sistnämnd monteringshall. Verksamheten är självklart numera av mindre omfattning. Vi ha dock förmånen att åtnjuta förtroende från ett stort antal civila firmor och företag, vilkas beställningar utgöra ett värdefullt tillskott.

Lärlingsskola

Avtappningen under senare år till följd av naturlig avgång och svårigheten att erhålla kvalificerad arbetskraft i öppna marknaden har nöd-

vändiggjort inrättande av en lärlingsskola jämväl vid CVV.

Kursverksamheten torde i stora drag vara upplagd ungefär som vid CVA. Lärare står ännu delvis till förfogande från Flygförvaltningens Verkstadsskola å Johannisberg (Västerås) men annars svarar CVV själv för undervisningen. Antalet elever är i 1. årskursen 17 och i 2. årskursen 13 st.

Övrigt

Här har endast givits en snabbskiss över verksamheten vid CVV. Utrymmet tillåter tyvärr ingen utförligare redogörelse, men tilläggas bör dock, att den administrativa delen i princip är identisk med förhållandena vid CVA. Så är också fallet med övriga här icke särskilt omnämnda organisationsenheter såsom konstruktionssektion etc.

Trots alla olikheter i fråga om arbetsuppgifter o. d. äro CVV och CVA (och även CVM) varandra lika i många stycken. Vi redovisar vårt fögderi på samma sätt och vi har i det stora hela ungefär samma avdelningspålägg. Vi ha samma bekymmer ifråga om bostäder och andra byggnadsfrågor, likaså beträffande arbetskraft och personalstater. Vi ha samma rara flickor och lika snälla arbetsstudiemän. Men på en punkt skiljer vi oss. Ni har Erat fina berg och vi har våran fina sjö. D. v. s. den är vacker att se på och möjligen fin att segla i eller gå på, men att bada i – nej tack!

CVA kännning

Styresman Otto Dahlin fortsätter här sin artikelserie

18. Det hände 1947



Flygplan SK-16.

Januari

- Den 1 januari inkorporerades till Arboga stad stora delar av Säterbo socken, bland annat samtliga de ägor som av Kronan inköpts för CVA. Stadsens gräns flyttades från Ragvaldsbacke till Magnäs.
- Vid årsskiftet 1946-47 hade Arboga 7.759 invånare. Ökningen under 1946 var 665. Genom inkorporeringen av Säterbo ökades invånarantalet med 328 till 8.087.
- Flygdirektör Stig Bjarnholt tillträdde den 1 januari befattningen



Verkstadsdirektör Stig Bjarnholt.

som verkstadsdirektör och chef för Flygförvaltningens verkstadsbyrå. Han efterträdde verkstadsdirektör Peter Koch, som avgått med pension.

- "Källskatt" infördes fr. o. m. den 1 januari.
- Ytbehandlingsavdelningen var färdigbyggd och inredd så att den kunde tagas i bruk.
- Härdrummet började användas. De dessförinnan i tunnel IV och P-tunneln provisoriskt uppställda ugurnarna var inflyttade.
- 100 st. begagnade fpl Sk 16 hade anlänt från USA förpackade i trälådor, vilka i långa rader var uppställda vid flygfältskanten, bl. a. på den plats där nu provflygningshangaren står. Den 27 januari var det första fpl Sk 16 färdigställt för leverans. Kontrollflygare var Ulf Dahlquist.

• FCPF avd. 52 valde till styrelseledamöter Gustav A. Johansson, ordförande, Ragnar Engwall, sekreterare, Tore Ekman, kassör, Yngve Alexandersson, vice ordförande, Erik Bergström, vice sekreterare, Tage Wallqvist, vice kassör. Till förhandlare valdes Gustav A. Johansson och Yngve Alexandersson.

• 90 st. trälådor (Sk 16) utbjöds till försäljning åt CVA-CFA-anställda. Under våren och sommaren ökades väsentligt antalet sommarstugor och garage i Arbogas omgivning.

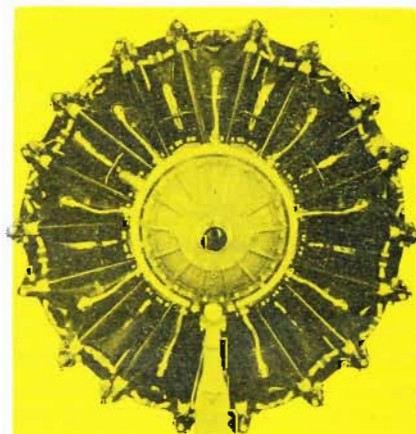
Februari

- Den 1 februari tillträdde Folke Ericsson befattningen som föreståndare för personalavdelningen.
- Telefonväxeln i berget äntligen färdig att tagas i bruk. Alla samtal, alltså även de interna inom CVA och CFA, hade dessförinnan måst manuellt kopplas från ett växelbord, som provisoriskt placerats i CVA administrationsbyggnad.
- En transportabel provbock erhöles från CVV. Den placerades i motorprovbyggnadens provrum 1 för att användas vid provkörningar av motor typ Wp (Sk 16).

• Produktionsnämnden under 1947 erhöles följande sammansättning: Ordförande: Otto Dahlin. Arbetsledningens representanter: K. E. Lindson, Folke Kropp och Erik Larsson. Arbetsbarnas verkstadsråd: Gustav A. Johansson, Erik Tägtström och Harry Jandré.

• FCTF avd. 107 valde vid årsmötet följande styrelse: O. Ransbo, ordförande, Henry Jersby, vice ordförande, Erik Larsson, sekreterare, Nils Henricson, kassör, Folke Kropp, Sten Svensson, Stellan Bolin. Förhandlingsdelegerade var O. Ransbo, Henry Jersby och Folke Kropp.

• Skyddskommittén eller, som den då hette, säkerhetskommittén erhöles följande sammansättning: Otto Dahlin, ordförande, Nils Lifvendahl, sekreterare, Folke Kropp, S. Erik Ejert, Syster Stina. Skyddsombuden hade utsetts såsom representanter Ragnar Engwall, Ernst Magnusson och Georg Andersson.



Motor typ Wp.



Kapten Sven Hambn.

- Mässen införde helt nytt system för serveringen avseende de två bardiskarnas utnyttjande, köuppedelning, betalningssätt m. m. Förslag hade uppgjorts av Erik Ejert, Gustav A. Johansson, John Stéen, Ove Näs-holm, Stellan Bolin, John Kihlström samt mässinnehavarna herr och fru Wallin. Systemet är år 1957 oför-ändrat kvar.

Mars

- Den 1 mars tillträdde Hans Ed-ström befattningen som föreståndare för instrumentsektionen.
- Den 1 mars tillträdde Sigward Malmehed befattningen som expedi-tionsföreståndare.
- Genom flygvapenorder fastställes direktiv för organiserande av drift-värn vid flygvapnet. Vid CVA och CFA bildades CVA-CFA driftvärn med följande ledning: Driftvärnsle-dare Sven Hambn, stf driftvärnsle-dare Bertil Blomqvist, materielför-valtare Sven Tiborn, plutonchef Ber-til Blomqvist, gruppchefer Gunnar Dahlman, Curt-Gösta Holmberg, Rickard Lenander och Thore Myhr-berg. Redan hösten 1945 hade kap-ten Hambn organiserat CVA hem-värn. Detta övergick nu till CVA-CFA driftvärn.
- Prov med fpl Sk 16 försett med skidor utfördes vid CVA.
- Alléträden längs gamla kanalen fälldes på en sträcka av 200 meter räknat från riksväg 6. De utgjorde risk för flygsäkerheten.

April

- För första gången provkördes DB-motor i CVA motorprovbyggnad. Det skedde i provrum 4, som var det först färdiginredda. Det åtfölj-des snabbt av provrummen 2 och 3.

- Flygförvaltningen beställde av AB Vägförbättringar uppförande av byggnad 198, d. v. s. CVA provflyg-ningshangar. Omfattande pålnings-arbeten påbörjades omedelbart.

- Årets avtalsförhandlingar slutför-des. Den 21 april undertecknades bl. a. "Allmänna bestämmelser till spe-cialavtal" och specialavtalet nr 11, båda gällande för avtalsperioden 1947-1949. För Försvarets respektive Sta-tens Avtalsnämnd undertecknade John Lingman och för FCPF B. E. Heildén.

- Den 24 april efterträdde Jan Käll-berg t. v. flygingenjör Gösta Back-man som föreståndare för kontroll-sektionen.

- Den 24 april bildades TCO-kom-mitté i Arboga. Ordförande blev Eskil Östlund.

- CVA erhöll det första flygplanet J 21 för reparation efter svårt ha-veri.

Maj

- Stora svårigheter att tillgodose elsektionens allt mer växande behov av utrymme. Genom staförslag och skrivelser föreslog CVA dels flyttning av motorsektionens kontorsut-rymme från övervåningen i tunnel II till tunnel III, dels flyttning av snickarverkstaden i tunnel I till ny byggnad ovan jord och dels uppfö-rande av övervåning i den del av tunnel II som låg närmast P-tunneln.

- Den 3 maj besöktes CVA av Ar-boga stadsfullmäktige med ordföran-den disponent Anders Göransson och drätselkammarens ordförande Iwar Andersson i spetsen.

- Den 15 maj besöktes CVA av 250 Västmanlandslotter som samlats till lottadag i Arboga under ledning av Västmanlands lottaförbunds ord-förande, fru Emile Lindkvist.

- Den 31 maj erhöles byggnadstill-stånd för uppförande av Folkets hus i Arboga.

Juni

- Den 9 juni historiskt ögonblick för Arboga. Det första eltåget kom och hyllades.

- Den 16 juni stor flygdag på CVA-fältet i Arboga Flygklubbs regi. Flyg-vapnet deltog med B 18 och Sk 12. CVA provflygare Ulf Dahlquist ut-förde avancerad flygning med Sk 16. Antalet besökare uppskattades till 7.000.

- Flygförvaltningen beslutade infö-rande av oljeeldning vid de centrala flygverkstäderna. CVA började ome-delbart anskaffa utrustning härför. Cisterner var vid denna tid synner-ligen svåråtkomliga.

- Regeringen beviljade medel till grundläggningsarbeten för CFA ad-ministrationsbyggnad.

- Kronan sålde till förre fjärdings-mannen Arvid Granath den mark (ca 2,3 hektar) på vilken honom tillhörig bostad Sätersberg var be-lägen.

Juli

- Årsomsättningen vid CVA under budgetåret 1946/47 var 4.865.000: - kr. Antalet produktiva arbetstimmar 680.000. Genomsnittsomkostnaderna var 2:59 kr/tim. Som exempel på avdelningspålägg kan nämnas: Ma-skinavdelningen 2:60 kr/tim. Plåt-slagaravdelningen 3: - kr/tim. Motor-avdelningen 3: - kr/tim. El-avdelnin-gen 2:60 kr/tim.

- Statens allmänna avlöningsregle-mente (SAAR) trädde i kraft fr. o. m. den 1 juli.

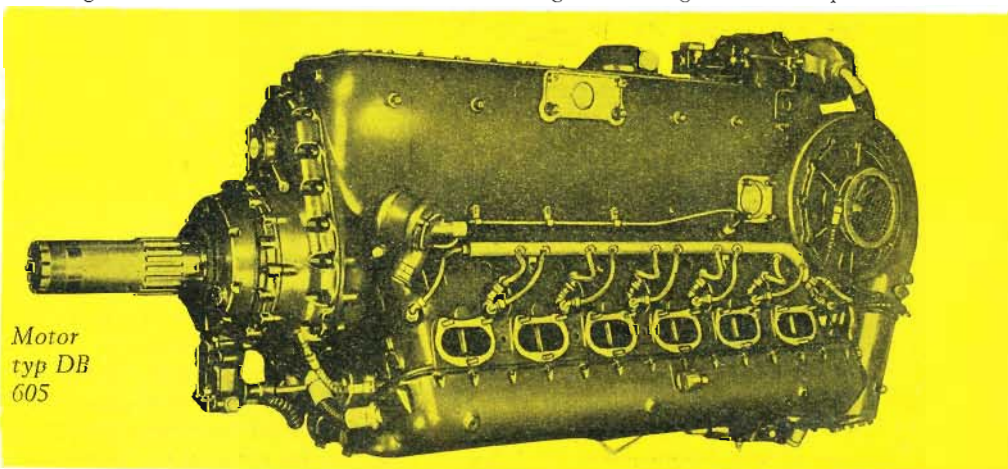
- Arboga inplacerades i orsgrupp 3, vilket överklagades av såväl FCPF som FCTF.

- Den 1 juli rekordvarmt i Arboga, 35,3° C.

- Gemensam semester (14 dagar) under tiden 7-19 juli.

Augusti

- CVA föreslog Flygförvaltningen att den del av Säterbo kyrkogård, vilken ingick i de ägor som inköpts



Motor
typ DB
605

för CVA, skulle överlätas till Arboga stad.

• O. Ransbo efterträddes vid sin avflyttning av Henry Jersby som ordförande i FCTF avd. 107. Till vice ordförande valdes Folke Kropp.

• Statens Institut för Folkhälsan erhöll den 30 augusti uppdrag från Flygförvaltningen "att i anslutning till pågående kontroll av luftkonditioneringen i bergverkstaden även företaga en översyn av belysningsförhållandena".

September

• Läringskolan började. Av de 15 lärlingar som antogs och som fullständigt genomgick 4-årig utbildning är år 1957 kvar vid CVA: Motor-montör Harry Larsson, svetsare Sven Norgren, radiomontör Karl-Inge Eklund, avsynare Sune Swahnström.

• Statens Livsmedelskommission meddelade i cirkulär den 12 september anvisningar för utdelning av nya tilläggskort för mjöl och bröd, matfett, köttvaror samt tvätt- och rengöringsmedel.

• På förslag av krigsmaterielverkets teletekniska delegation och efter berörda myndigheters yttrande fastställde Överbefälhavaren genom högkvarterens order den 26 september att ordet *radar* skulle användas inom krigsmakten i stället för ekoradio.

• Regeringen anvisade medel för fullföljande av påbörjat uppförande av CFA administrationsbyggnad.

Oktober

• Centrala Flygmaterieförrådet Arboga (CFA) började den 1 oktober sin verksamhet "i full utsträckning".

• Elransonering började 1 oktober.

• CVA teleprinter öppnades för trafik fr. o. m. 6 oktober.

• Traversen i P-tunneln äntligen besiktigad och godkänd.

• Från F 1, Västerås, överflyttades 2 st. baracker till CVA. De uppsattes vid staketet innanför vaktbyggnaden och inreddes som radarprovhus och ersatte det byggnadsskjul, vilket tidigare använts för ändamålet. Inredningen, som omfattade värme, vatten, avlopp, antennläktare m. m. blev färdig i januari 1948.

• Arboga sänkte kommunalskatten för 1948 med 54 öre.

• Beslut att Arboga skall kvarstanna i ortsgrupp 3. Gjorda överklaganden leddes således ej till något resultat.

• Den 25-26 oktober hölls stor bergverkstadskonferens på rådhuset i Arboga. Initiativtagare var Gustav A. Johansson och arrangörer FCPF avd. 52 och FCTF avd. 107. I kon-

ferensen deltog representanter för en mängd statliga myndigheter och organisationer samt arbetsledning och anställda vid Sveriges samtliga bergverkstäder; såväl statliga som civila. Omkring 60 personer deltog, bl. a. verkstadsdirektör Bjarnholt FF, yrkesinspektör von Post, doktor Å. Svensson, Folkhälsan, ombudsman O. Berg, LO, förtroendeman B. Helldén, FCPF, överingenjör N. Strömberg, Bofors, överingenjör H. Bertler, SAABL, överingenjör D. Öberg, Bolinder-Munktel. Från Arboga deltog stadsfullmäktiges ordförande disponent A. Göransson och för FCO föreståndare J. Carlsson. Frågan gällde arbetsförhållanden i bergverkstäder. Till ordförande för konferensen valdes disponent A. Göransson och till sekreterare R. Engwall.

November

• Den 1 november tillträdde Einar Pettersson befattningen som förrådsförvaltare. Han efterträddes Erik Strindler som avlidit.

• KFUM startade elevhem i Ekbacken för CVA-lärlingar. För elevhemmets skötsel svarade fröken Anna Wallin.

• Byggnadsfirman Sven Hillman, Eskilstuna, erhöll beställning på uppförande av personalbyggnad för CVA.

• Söndagen den 30 november stor stridsövning. Arboga hemvärn och CVA-CFA driftvärn under befäl av Bertil Blomqvist insattes mot fallskärmstrupper som rapporterats land-satta på CVA flygfält. Strider i djup snö vid Igelsäter och i Djupmyraskogarna.

December

• Arbetstillgången under 1947 var god. bl. a. slutfördes följande arbeten:

Flygplan

J 22	17 översyner.
	20 haverireparationer.
Sk 16	90 leveransmonteringar.
	17 översyner.

Motorer

Wp	107 översyner.
DB-605	37 översyner.

Propellrar

J 22	40 översyner.
Sk 16	122 översyner.

De från USA inköpta fpl Sk 16 var samtliga använda och i mycket varierande skick. Iordningställandet, såväl montering som översyner av motorer, propellrar och övrig utrustning, blev av väsentligt olika omfattning. Många modifieringar och kompletteringar av fpl-utrustningen infördes.

Arbetsledarnas organisationshemvist

De offentliganställdas organisationshemvist har av TCO och berörda förbund diskuterats i mer än tio år. Frågan har gällt organisationsprincipen. Den överenskommelse, som nu träffats mellan förbunden, innebär inte att man är helt överens i princip. Parterna har dock insett betydelsen av att kunna samla de splittrade arbetsledargrupperna. Detta har betytt ömsesidiga eftergifter. Splittringen har inte varit till gagn för den fackliga verksamheten och även om denna överenskommelse till alla delar inte är bra, så är den ändå en förbättring.

Överenskommelsen innebär för arbetsledarna vid FV-arbetsplatser, att de skall organiseras i FCTF. Arbetsledarna har rätt att inom FCTF:s avdelning upprätthålla egen sektion på orterna Arboga, Linköping och Västerås. Detta för att tillförsäkra arbetsledarna viss självbestämmande-

Forts. på sid 26

• 1947 var ett rekordår för CVA flygfält. Sammanlagt gjordes 1.001 starter med fpl tillhörande flygvapnet.

• Under 1947 förelåg stora förseningar i leveranser av sådan utrustning och inredning som behövdes för helt färdigställande av arbetsplatserna. Detta medförde att stor återhållsamhet iakttogs vid nyanställningar. Antalet anställda ökades under året endast med sammanlagt 37, därav 24 löneplans- och 13 kollektivavtalsanställda. Antalet anställda på monteringsavdelningen (avd. 300) uppgick under 1947 till 115. Motorsektionen hade däremot endast 70 och även elsektionen endast 70.

• Under 1947 började elsektionen arbeta med ultrakortvåg och ett stort antal sådana sändare och mottagare (surplusmateriel) iordningställdes för fpl Sk 16. Även arbeten med radarstationer började ta form under året.

• I likhet med 1946 var 1947 ett olycksfallsdigert år. Antalet olycksfall per 100 årsarbetare exkl. färd till och från arbetet var 10,9. Motsvarande siffra för 1946 var 11,9.

• Vid årets slut hade Arboga 8.418 invånare. Ökningen under 1947 var 659, av vilka 328 erhöles genom Säterboinkorporeringen.

Etiopien i närbild:

Några glimtar från Imperial Ethiopien Air-Force

RAGNVALD OLOFSSON

Klockan är halv 7 på morgonen. En ny arbetsdag har börjat. Från köket hörs skrammel av porslin. Boyarna ha kommit och det dröjer inte länge, förrän frukosten står på bordet.

Det känns ännu litet kyligt i luften, när jag går upp till vägen för att invänta bussen, som redan kommer skramlande borta vid kröken och river upp ett moln av damm efter sig.

Vägen ut till Air-Force går genom byn. Bussen får bromsa in och väja många gånger för åsnor och kor eller för småpojkar, som rulla plåtfat mitt i vägen. De, liksom alla kvinnorna med lerkrukor på ryggen, äro på väg att hämta dagens förråd av vatten.

Landskapet är storslaget med sina kullar och berg. Långt borta syns Jerrar med topparna insvepta i ett rosa-färgat moln. Mitt i byn, högt uppe på en kulle, ligger kyrkan helt byggd i sten och med silverglänsande aluminiumkupoler. Nedanför skymtar "markatot", torget och runt omkring ligger boningshus för de infödda, mestadels byggda av "chicka", lera. Ackasierna blommar med gula, mimosaliknande blommor och vid vägkanten står neriumbuskar med sina stora, röda blomklasar. Men vi äro snart framme vid avtagsvägen till airforce. Bussen kör genom en vacker stenport med lejonfigurer och stannar slutligen på stora planen framför Head Office, där motorverkstaden är belägen i bottenvåningen. Här skall vi uppehålla oss en stund för att se, hur man överser flygmotorer i Etiopien. Tio svenskar och nära femtiotalet infödda arbeta här, varav ca hälften äro militärer och resten civilanställda.

Från början utfördes allt viktigare arbete av svenskarna, men alltefter-som etiopierna utbildats, har arbetet överförts på dem, så att i dag tjänstgör svenskarna huvudsakligen som övervakare och instruktörer.

Airforce har inalles sju olika flygplantyper och för motorverkstaden betyder det lika många typer av motorer, propellarar och hjälpapparater att arbeta med. Verktygsutrustningen är ganska god och arbetet är uppdelat på grupper eller lag ungefär



Arbete i propellerverkstaden.

som på en svensk verkstad. Således finns där demonteringslag, tvätt-, kontroll-, reparations- och monteringslag.

Provkörningen av motorerna utföres huvudsakligen av etiopier, men uppstår ett fel eller är det fråga om felsökning, är deras fantasi alltför livlig för att hålla sig till fakta.

Det populäraste arbetet är hop-sättningen av motorer och alla etiopierna anser, att de bör få arbeta i monteringen. Det minst populära är ytbehandlingen, det anses vara mer eller mindre livsfarligt att arbeta där trots mycket god ventilation. En officer, som blev beordrad dit trodde, att han snart skulle dö, när han hade så mycket gift omkring sig. Han tacklade också av, så doktorn ordinerade annat arbete, vilket han fick och blev frisk igen.

Maskinavdelningen är förlagd till motorverkstaden och där tillverkas specialverktyg och även sådana reservdelar, som inte kan anskaffas, förutom allt annat, som ingår i en maskinavdelnings uppgifter. Reservdelar är alltid ett aktuellt problem, sex månaders leveranstid är normalt och ett år inget ovanligt.

Etiopierna äro mycket intresserade av tekniska saker och många av dem har gamla bilar eller motorcyklar, som de använder sin fritid till för att rusta upp och de äro mycket tacksamma, om de få något råd eller hjälp med sina bil- och motorcykelproblem.

Det händer ibland, att någon blir skickad till annan ort för att utföra ett arbete på en flygmotor eller propeller och det är förtroendeuppdrag, som de äro mycket stolta över.

De flesta av etiopierna har en god skolunderbyggnad och talar en utmärkt engelska. Men där finns också sådana, som varken kan läsa eller skriva men ändå äro goda mekaniker.

Arbetstiden är 8 timmar, uppdelade på två fyratimmarsperioder med en och en halv timmes lunch. Lördagarna äro fria. Etiopierna äro trevliga och lätta att arbeta tillsammans med, trivseln på motorverkstaden är mycket god.

Att ha varit där nere är en upplevelse och förknippad med så många trevliga minnen, så jag tror, att de flesta svenskar med saknad ser tillbaka på sina år i Air-Force tjänst.

ORDET FRITT

Genom dagspressen ha vi på CVA och även andra erfarit, att avd 250 uppnått den aktningvärda siffran 3.000 olycksfallsfria dagar.

Att uppnå ett så högt tal är givetvis under alla förhållanden en prestation som är värd all respekt. Även om man är medveten om att lyckans gudinna varit avd huld, och ävenså om man tar hänsyn till arbets- art. Denna senare aspekt kan ge anledning att tänka över om det system som tillämpas med 1.000 dagars intervaller, lika för alla avdelningar, är det mest rättvisa och bästa som går att åstadkomma, om man tar hänsyn till de grader av riskmoment som finnes på olika avdelningar.

Det är ju dock så, att graden av farligheter varierar högst väsentligt. Det finns avdelningar, som inte ha en chans att nå ens kopparpannan, mycket mindre då den gyllene kaffe-hurran och allt vad därmed följer av andlig och lekamlig spis.

De avdelningar, vars personal ha en mikroskopisk chans att nå detta förnämliga resultat, anse säkert utan att känna avundens tagg eller vilja nedvärdera den prestation de utfört som nå 1.000 - 2.000 - 3.000 - ? dagar, att det med litet god vilja borde kunna gå att åstadkomma en graderad dagskala där de olika avdelningarnas riskmoment kommer med i bilden.

Kan det förväntas att säkerhetskommittén ägnar denna fråga sin uppmärksamhet?

F. d. skyddsombud.

Du gamle måne . . .

Du gamle måne,
kom och ställ dig bredvid mig.
Du gamle måne,
något stöd kan du ge mig.

Kommer Du ihåg den gamla schlagern? Kanske Du också minns eller hört talas om en scenbild från revyer på den tid då schlagern var ny: En nattlig gatubild, en sen vandrare på väg hem, något ostadig, hatten på sned, ytterrocken uppknäppt och med en damsilkesstrumpa hängande ur ena fickan. Och på natthimlen en glatt leende fullmåne. Vandraren sjöng "Du gamle måne".

Detta som inledning, nu till fakta. Som en trogen drabant kretsar vår måne kring jorden och följer oss på vår färd runt solen och i universum.

Vi har blivit så vana vid månen, det är så naturligt och självklart att den kommer och går. Du har kanske glömt vad Du i skolan lärde om den? Så var det åtminstone med mig själv. Men så en gång hade jag tillfälle att se på månen genom teleskop. Jag såg bergskedjorna, dalarna, slätterna och framför allt ringbergen; alltså detaljer på en himlakroppens yta. Jag fick en känsla av "verklighet".

Sedan dess har jag många gånger sett på månen genom en vanlig teaterkikare och alltid hittat något intressant. Då jag hos någon bekant ser en kikare, brukar jag fråga: "Har Du tittat på månen?" Svaret blir oftast nej, men senare har vederbörande kommit och stolt talat om att han sett ringberg.

Har Du som läser detta sett på månen genom kikare? Om inte så passa på! Vanlig fältkikare eller teaterkikare duger. Bäst ser Du vid halvmåne och sämst vid fullmåne. Detta sista beror på att skuggorna från bergen då är borta.

Jag skall nu berätta något om månen. Först några torra data och sedan en terrängbeskrivning av månlandskapet.

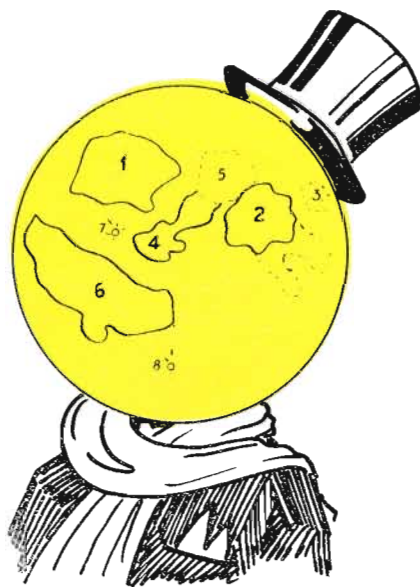


Fig. 1. Gubben i månen.

Måndata

Diameter: 348 mil. Omkrets vid månekvatorn: 1.090 mil. Motsvarande data för jorden är 1.275 mil (vid ekvatorn), resp. 4.008 mil.

Banan kring jorden är något ellipsoidformad. Medelavståndet mellan jord och måne är 38.440 mil. Tiden för ett varv är 27,32 dygn. Månen vänder alltid samma sida mot jorden. Den roterar icke som jorden kring någon axel genom sin medelpunkt. Baksidan som aldrig någon jordmänniska sett är ett av de främsta och första målen för kommande upptäcktsresande i rymden.

Månen är liksom jorden en "avsvanad" himlakropp. Månskenet är reflekterat solljus och beroende på jordens och månens lägen i förhållande till solen ser vi ny-, halv- och fullmåne. På samma sätt kommer besökande på månen att se ny-, halv- och fulljord.

En "dag" på månen är 2 veckor lång. Temperaturen går då upp till + 120° C. En natt är lika lång, men då går temperaturen ned till - 160° C. Atmosfären är helt annorlunda än hos oss. Luften är 10.000 gånger tunnare än marktäteten kring jorden. Fuktighet saknas.

Att månen är mindre än jorden bidrar till att dess attraktionskraft är mindre och att föremål således väger mindre på månen än hos oss. Månens attraktionskraft gör sig dock i allra högsta grad märkbar på jorden genom att den två gånger varje dygn förorsakar ebb och flod (tid-

vatten). Härigenom uppstår som Du säkert vet tillfälliga vattennivåskillnader, som på vissa platser vid de större haven (bl. a. Skottland) kan uppgå till 20 meter. Vid mindre sjöar, t. ex. Östersjön, är skillnaden däremot obetydlig.

Jag skall inte här uppehålla mig vid de massor av sägner och fabler som under årtusenden förknippats med månen, Nattens drottning. Du känner säkert själv till många sådana.

Månlandskap

På månytan ser Du med blotta ögat de stora, mörka, oregelbundna fläckarna. Med litet fantasi finner Du att de ligger som ögon, näsa och mun i ett ansikte. De har givit upphov till "gubben i månen".

I forna tider trodde man att fläckarna utgjorde hav. Att detta var fel var en av de stora upptäckter som Galilei gjorde, då han år 1609 för första gången riktade "optiskt rör" mot månen. Fläckarna är lågt belägna slättland, omgivna av de ljusa partierna som är högländ. De gamla namnen på "haven" lever kvar och i det följande kommer jag att använda dem.

Men innan jag börjar med månterrängen, måste vi kontrollera att Du och jag ser mångubben på samma sätt. Se på fig. 1, där har Gunnar Norin tecknat ansiktet med nummer som Du återfinner i det följande. Han har också tecknat fig. 2, som visar fullmånen. Min beskrivning blir mycket kortfattad och kommer endast att beröra de större haven och markanta berg på slätterna eller i dessas närhet.

1. Höger öga. Mare Imbrium (Regnens hav)

Detta slättland, som är nästan cirkelrunt, har en diameter av omkring 110 mil. Är nästan helt omgivet av höga bergskedjor, av vilka de mest kända är de utefter ögats undersida löpande Carpaterna och, närmast näsan, Apenninerna. Den sistnämnda har toppar ända upp till 7.000 meter. På slätten ett stort antal ringberg. Ett av de största, Archimedes, har en diameter av 80 km., den omgivande bergkransen har dock endast en höjd på 1.300 meter.

På kinden under höger öga ligger ett av månens mest kända och bäst synliga ringberg, Copernikus (7 i fig. 1, fig. 3). Ringens diameter är 90 km. och ringbergets höjd 5.600 meter. I ringens centrum har Copernikus i likhet med många andra ringberg ett centralt bergmassiv med höga toppar.

2. Vänster öga. Mare Tranquillitatis (Lugnets hav)

Detta slättland är ungefär så stort som Svealand och Götaland tillsammans. Många ringberg finns. Slätten står i direkt kontakt med mindre slätter på vänster tinning (se fig. 2).

3. Märket över vänster öga. Mare Crisium (Farliga havet)

Är en liten slätt av storleksordningen Götaland. Ligger som ett födelsemärke över mångubbens vänstra öga. Är isolerat från övriga slätter. Några ringberg av speciellt intresse finns ej. Slätten är mest känd för att astronomerna här funnit dimmor, vilket är sensationellt då fuktighet saknas på månen.

4. Näsan. Mare Vaporum (Ångornas hav)

Är en till formen oregelbunden slätt där det omgivande klippiga högländet på flera ställen tränger långt in på slätten. Som tidigare nämnts ligger den mäktiga bergskedjan Apenninerna på gränsen mot Mare Imbrium (höger öga). Många ringberg finns. Av speciellt intresse är två stora marksprickor. Den ena, Ariadaeusräfflan, är mer än 27 mil lång och skär igenom åtskilliga ringberg.

5. Näsröten. Mare Serenitatis (Klarhetens hav)

Ett jämnt slättland med relativt få ringberg. Ett av dessa, kallat Linné, har varit och är ett av månforskarnas problem. Linné var tidigare ett typiskt ringberg, ca 10 km. i dia-

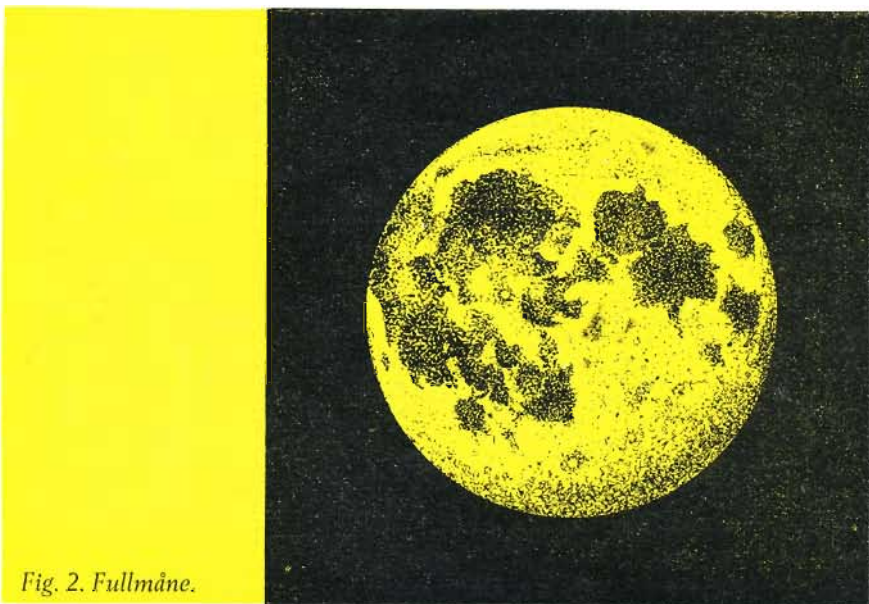


Fig. 2. Fullmåne.

meter. Men under 1866 "hände någonting". Ringberget försvann och i stället uppstod en vit fläck med en liten krater i mitten.

6. Munnen. Mare Nubium (Molnens hav)

Är ett av de största slättlanden. På högra kinden har slätten en direkt fortsättning i det stora slättlandet Oceanus Procellarum (Stormarnas ocean), som sträcker sig upp mot höger tinning. Mare Nubium har mängder av ringberg och andra intressanta formationer. Av stort intresse är en jättestor "förkastning". På en längd av 10 mil faller slätten genom ett tvärstup över 250 meter. Stupet kallas "Den raka muren".

Slutligen några ord om Mare Nubiums omgivning. Hela mångubbens vänstra kind och haka är översållade av ringberg av olika diametrar och höjder. Jag skall här endast nämna Tycho, som är ett av månens mest kända (8 i fig. 1). Tycho har en diameter av 86 km. och en höjd av 6.000 meter. Omkring berget och med detta som centrum finns ett radiellt strålsystem med stor räckvidd. Även kring Copernikus finns en liknande ljustrålning. Att lösa frågan om dessa strålsystem är ett av månforskarnas stora problem.

Långt ned på hakspetsen, nära månens sydpol, ligger Leibnizbergen som har toppar över 11.000 meter, de högsta berg som från jorden kan ses på månen.

Färd till månen

Vissa förberedelser för färd till månen är klara. Den del av månytan som vi kan se från jorden är noggrant kartlagd. Atmosfär, klimat-

och gravitationsförhållanden m. m. är väl kända. Men en väsentlig del återstår: transportmedlet, rymdskeppet. Teoretiskt torde frågan vara löst, men det praktiska utförandet återstår. Mycket är emellertid gjort och mycket kommer att hända inom en snar framtid, både i USA och Sovjet.

Enligt amerikanska uppgifter kommer "Jordsatelliten Vanguard" att uppsändas den 30 september 1957 från robotskjutplatsen Cocoa i Florida. Denna satellit som är klotformig har en diameter av 60 cm. Utrustningen med instrument och sändare blir rikhaltig. Avfyringen kommer att ske med en sammanlagt 22 meter lång trestegsraket. Satelliten är avsedd att bringas kretsas kring jorden på en höjd av omkring 500 km. och med en hastighet av 18.000 km. per timme. Varvtiden runt jorden blir 90 minuter. "Operation Vanguard" kommer att bli det första verkliga trappsteget till rymden.

Vad kommer sedan att hända? Säkert kommer fler satelliter, större och för högre höjder, kanske med inbromsningsmöjligheter, att uppsändas. Därefter är steget nära till *bemannade* satelliter och därefter kan den mycket omskrivna rymdstationen, avsedd bl. a. som mellanlandningsstation, byggas. På den kommer "tågbyte" att ske för interplanetariska färder bl. a. till förorten Månen, som ligger ojämförligt närmast jorden. Dessförinnan har troligen obemannade raketer avgått direkt från jorden med adress Månen, men kanske också bemannade. De första bemannade kommer säkert in-

Forts. på sid 26



Fig. 3. Foto av ringberget Copernikus.

Utbildning för alla

En ny möjlighet till utbildning har nyligen medgivits av FF. Alla, som är intresserade av att vidareutbilda sig inom sitt fack, kan numera få ekonomiskt bistånd till detta. Utbildningen kommer att ske genom korrespondensstudier.

Du, som känner på Dig, att Du behöver litet mera kännedom om Ditt arbete för att därigenom kunna utföra mera kvalificerade uppgifter med därav följande större möjligheter kan, när Du vill, ta kontakt med Din sektionschef och föreslå och diskutera med honom de kurser Du anser vara lämpliga. När Du beslutat Dig tar vi kontakt med FF, som godkänner kursen eller kurserna och Du kan så börja studierna. Kurserna skall till en början betalas av Dig själv, men när Du visar upp godkänt betyg på någon kurs betalar CVA Dig hela kursavgiften. Det enda utlägg Du själv får är alltså avgiften för porto och papper.

För att ingen skall behöva "köra fast" kommer vi inom varje sektion att utse en studierådgivare, som har mottagning vid bestämda tider. Som sammanhållande för alla CVA-kurserna fungerar personalchef Folke Ericsson. Med honom kan Ni naturligtvis även diskutera i dessa frågor.

Det är vår förhoppning att så många som möjligt skall passa på att utnyttja detta tillfälle för att strängt taget utan kostnad få sin kunskapsörst släckt.

För arbetsledarna

I dessa spalter har jag tidigare redogjort för den nu pågående arbetsledarutbildningen. Femton arbetsledare har hittills varit på internatkursen. Dessutom är ett 50-tal arbetsledare och aspiranter i full fart med att läsa de korrespondenskurser, som utgöra grundutbildningen.

De arbetsledare, som varit på internatkursen, ha alla uttryckt sin fulla belåtenhet över det sätt som denna kurs är upplagd på och för de lärdomar, som kursen givit.

Ah.

5. När jag började med flyg

Axel Nilsson
berättar



Förrådstjänsten är en viktig gren inom försvaret. Förrådsförvaltare Axel Nilsson, CFA, har 37 års erfarenhet av dylik tjänst inom flyget. När det nu är hans tur att berätta om sina första kontakter med "flyg", så får vi intressanta glimtar från detta arbetsfält.

Vi har just druckit en kopp kaffe och påtåren står och kallnar så smått. Axel Nilsson fäster händerna bakom nacken, lutar sig tillbaka i läderfåtöljen och berättar.

- Dom kallade oss för sillstrypare, vi som arbetade i speceribranschen. Det var dock inte därför, som jag slutade min anställning i huvudstaden utan av den anledningen, att jag skulle göra min värnplikt. Jag kom till 1. livgrenadjärregementet i Linköping. Där kom jag i kontakt med "flyg". Jag gick vakt på flygfältet vid Malmen, såg uppstigningar och blev intresserad.

Efter värnplikten var det meningen att jag skulle återvända till Stockholm, men jag hade sökt till flyget och erbjöds plats i förrådet. Förrådsarbete, tänkte jag, låg ju inte så avlägset från speceribranschen, och så började jag 1920.

Besvärligt att ta sig till jobbet

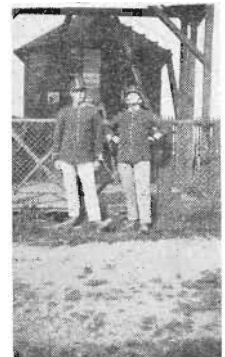
Det var förenat med en del besvärligheter att ta sig ut till jobbet. Malmslätt ligger ca 8 km. från Linköping. Det fanns ju inte bussar då, utan enda resemöjligheten var tåg. Arbetet började kl. 7 och man reste med första tåg, som gick vid sextiden. Det var ett godståg med en personvagn. Man eldade med ved i kamin. Tåget knallade så sakta och stilla, resan kunde ta en kvart. Så fick man gå från stationen upp till Fälttelegrafkårens Flygkompani. Vägen var lika lång, som om man skulle gå från Arbogas centrum till CVA. Det blev en hetsjakt för att hinna till jobbet. I gänget fanns bl. a. en snickare, en äldre man. Han ville alltid vara först och vi unga grabbar jagade på, så det blev närmast språngmarsch. Det blev just inget jobb av för våran snickare under förmiddagen, ty han var alldeles slut efter morgonens hårda marsch. Det blev

samma historia på kvällarna, men då gick det ett persontåg. Tiderna för detta tåg lades emellertid om, så att det ej passade för oss att resa hem med. Flygkompaniet ställde då en transport till förfogande. Det var chauffören Aremark, nu garagemästare på F3, som körde surplusbilen Clydestale, inköpt efter första världskriget. Vi satt på träbänkar, bilen hade massiva gummiringar och vägen var inget att skryta över. Det var inte Aremarks fel att vi kände oss ganska omristade, när vi kom fram till stan.

Så småningom kom bussarna, men resorna blev dyra. Vi var tre lag som köpte gamla bussar, utrangerade T-Fordar. Laget, som jag var med i kallades *Växthuset*. Vi hade nämligen ordnat så fint, så vi hade glas runt om. Ett annat lag hade presentning över åket och fick heta *Prärievagnen*. Utgiften för vårt lag var 1.500:- kr. fördelat på 15. Jag minns inte vad det tredje laget hette, men där var det huvudsakligen basar med verkmästare Aurell i spetsen.

Embryot till centrala flygmaterieförrådet

Förrådet vid Malmslätt var embryot till CFA, centrala flygmaterieförrådet. I den s. k. cederströmska baracken förvarades allt råmaterial. Enda transportutrustningen i detta förråd var en säckkärra. Stål t. ex. för verktygstillverkning förvarades på jordgolvet. En gång skulle "Livets glada Jocke" (jag minns inte hans verkliga namn) och jag hjälpas åt med en bit på 150 kg. När vi fått upp den på kärran och skulle pas-



Knut Andersson, numeraförrådsarb CFA, Jägarvallen, och Axel Nilsson t h vid flygvapnets första motorprovbock. Fotot taget år 1921.

sera en tröskel, bar det sig inte bättre än att "Livets glada Jocke" fick fingrarna i kläm. En tjock vante klarade honom från svårare olycksfall. Ja, på den tiden fick man inte vara rädd för att ta i.

En flygplansreparation var då ej så omständig. Reservdelar fanns i vissa fall, men i ringa skala. Man reparerade så långt det gick och övriga delar nyttillverkades under hantverksmässiga former. Allt efter som åren gick ökades flygplanens antal och de blev mera komplicerade. Därmed följde utökning av reservdelsförrådet.

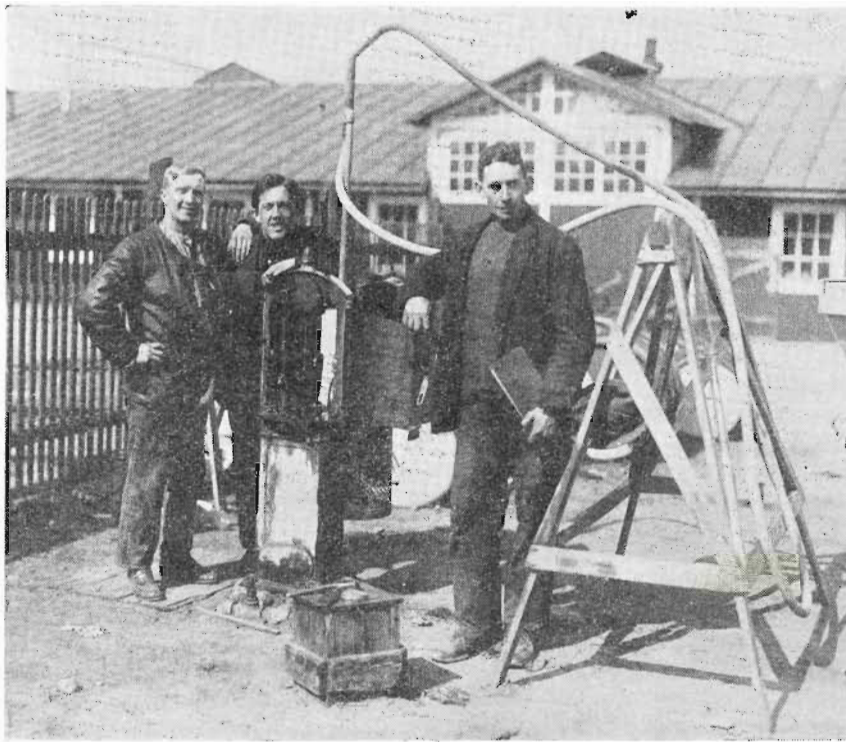
Vi hade också ett verkstadsförråd, huvudsakligast verktyg som erfordrades för verkstadsarbetet. Det var ungefär i stil med ett nuvarande flygförråd, men i mindre skala. Allt i drivmedel förvarades inom förrådet. Flygbensin förekom inte, man flög på vanlig bensin. Oljor hade vi givetvis också hand om.

Förvaltare för förrådet var sergent Eug Andersson. Han hade 1912 varit i Frankrike för utbildning. Efter hemkomsten hade han "glömt" vad skruv hette på modersmålet. Han körde i stället med det franska ordet för skruv - bideaux. Han fick då namnet sergent Bideaux. Han tog sedermera namnet Ahnsjö och blev kassachef och förvaltare. Han var en mycket korrekt person, vilket ibland gjorde hans uppträdande i våra ögon lite skojigt. Som t. ex. när det blev brand i en oljereningsapparat mellan snickareverkstaden och plåtverkstaden. Det fanns oerhört mycket brännbart i tråkåken och personal var uttagen för brandsläckning. En dag gick två falska larm och när det tredje kom, trodde alla att detta också var falskt. Jag och någon till larmade emellertid den lilla styrkan, som ryckte ut med vad som fanns i brandsläckningsmateriel. För att släcka måste vi ned i pannrummet, men där var låst. Vi slog in dörren. Just då kommer Ahnsjö och han utbrister förskräckt: "Vad i hälsans namn gör ni, slår ni sönder kronans materiel?"

Övningar och manövrer vårt kruz

Även på den tiden förekom övningar och manövrer och då liksom nu var det brått vid dessa tillfällen. Skruv, bultar, brickor och tillbehör lades upp ungefär som en kulsats. Detaljerna sorterades upp mycket snyggt, men kom alltid tillbaka i en enda röra.

Förrådsarbetet var arbetsamt, främst på grund av att det inte fanns



Öhman, Axel Nilsson och "Livets glada Jocke" samlade kring Sveriges första maskinella anordning för tankning av flygplan.

tillgång till hjälpmedel. Men det var roligt därför att vi stod i så nära kontakt med verkstaden och med "flyg". Man var insatt i allt och följde med i vad som hände. Och så en annan sak - det var bra kamraterna, vi var som en enda familj.

Nyfiken på flygning

Jag blev allt mera nyfiken på hur det skulle kännas att få flyga. En dag fick jag tillfälle att följa med på en flygning med en 120 hkr Albatross med dubbelkommando. Den användes som skolflygplan. Fallskärm fanns inte, men störhjälm måste man ha! Jag var rädd för svindel och tänkte som så, att man tors väl inte titta ut. Men snart satt jag där med armbågarna på sargen och beundrade den härliga utsikten. Det blåste bra och vi hade god fart i medvinden till Mjölby. Hem blev det rena helikopterflygningen i motvinden.

Senare flög jag andra typer och när man kom upp i ett plan som gjorde 250 km i timmen, då tyckte man att det var något konstigt med den svindlande hastigheten!

Män som man minns

Det fanns många original liksom många orginella bland dem som svagade med "flyg". Bland luftens vaga-

bonder minns man fallskärmschopparen Walldau, nu död, och hans förrare "Noshörningen", en stamanställd flygare som jag inte minns det officiella namnet på. De båda köpte ett flygplan och gjorde uppvisningar i fallskärmschopp. Ena dagen levde de som grevar och bodde på de dyraste hotellen, andra dagen bodde de i sitt tält och svalt svärligen.

Flygplansmontören Louis Andersson, en äventyrets man, som med liv och lust gav sig på praktiskt taget vilken uppgift som helst. Men han tröttnade snart för något nytt.

Utejobbaren Otto Lind, som var så pass hård nykterist, att han inte drack kaffe, som var köpt i en pilsnerflaska.

Stallknekten "Gökungen", som hade hand om hästarna, tillhörde också dem, som ofta gjorde sig bemärkt.

Alla dessa minnen kring inte bara dessa omnämnda utan också många andra, minnen från de primitiva arbetsförhållandena, slitsamma dagar och även nätter, minnen från något litet, som växt upp till något stort och knappast fattbart - allt detta är jag glad över att jag har fått uppleva.

Påtåren står kall och orörd. En timma eller så har vi vistats i minnenas värld. En rik värld.

Old Jim.

UR SKRIVARENS DAGBOK

I Bergtrollets decemberr 1955 begick skrivaren ett urval ur sin speciella CVA-dagbok. Slutade det hela med utfästelsen att inte vidare på det sättet synda i trycksvärta. Nu händer det ändå. Försvar för återfallet i synden ifråga? "På mångas begäran" är ju delvis camouflaget. Men - varför inte övervinna läsarens olust genom att berätta en historia? Den engelske författaren Beverly Nichols känner vi ju alla. Han har någonstans berättat om den australiska koloratursångerskan Nellie Melba, hon som mellan åren 1887 och 1926 uppträdde på världens ledande scener. Operadito, alltså. Enligt Nichols höll hon innan hon slog sig till ro i Australien något hundratal s. k. avskedskonserter världen över, alla annonserade var för sig som - den "absolut sista". Ordet "avsked" blev för henne, menar bemälande engelsman, en inkomstkälla. Den enda plats där det hakade upp sig lär ha varit Venedig. Detta beroende på att det är så svårt i en tvärhast hitta en flygel i den staden, de är liksom tunnsådda där. Dimman från lagunerna tränger nämligen in i deras innandöme med påföljd att instrumenten ger ifrån sig ljud som ur Dantes "Inferno", och att få alla avskedskonserter ackompanjerade på slikt sätt blev för mycket även för Helen Armstrong, som sångerskan ju egentligen hette. Vad gäller den smidiga tolkningen av ordet "farväl" är sångerskan och skrivaren lika. Som syns. I övrigt gäller förstås ifråga likhet - skillnad alltså - "hon var örn och jag kråka" för att citera ur en visa. Övrig inledning på en "bit" nu klar. Så månad för månad...

Januari

3/1 -47. Uppbördsman Strindler fortfarande sjuk. Insjuknade i slutet av mars i fjol, kom igen i början av april, sjukskriven på nytt kring mitten av maj och har sedan inte varit vid CVA. Einar Pettersson, 872, tjänstgör i hans ställe. På uppbörds-exp. fru Schutz och jag.

10/1 -47. Jonsson, tjf kamrern, slutar 1/2. Har utan gehör överklagat att han inte fick tjänsten.

17/1 -47. Alla fick gå hem vid halvfyratiden i em. då elkraften strejkade.

29/1 -47. Ett par upprörda tfn-samtal med ASEA i Västerås och Stockholm. Vi blev alla arga och skällde, så på saken blev ingen rätt-

sida. "Vrede är tillfällig sinnesförvirring" - ja, bestämt hade inte Benjamin Franklin rätt.

Februari

14/2 -47. Konferens mellan nye kamrern Söderwall, Tjellander, 525, Pettersson och mig för planerande om sättet att skaffa prisuppgifter till avskrivningsplanen. Borde nog ha skett tidigare.

15/2 -47. Startat prissättningsarbetet. Tycks bli ett mammutarbete med mycket övertid. Gäller att i de otaliga fall priser fattas skaffa dessa hos FF, firmor, flj - från sådana vilka CVA fått avskrivningsplans-"grejor". Uppgift om anskaffningsår måste också fram, CVA har ju övertagit åtskilligt gammalt. Kruxet blir FFVS-mtrln.

26/2 -47. EP jobbat med en spränglista till kvällens FCTF-årsmöte med även sitt namn med. Skrevs i 110 ex.

Mars

3/3 -47. Besök av Pernelid, FF. Redovisningsfrågor.

11/3 -47. Ing. Berggren kommer enligt kamrern att prissätta den matr. för vilken prisuppgifter ej kan skaffas. Konferens Söderwall, Haglund 610, Pettersson och mig om hur numreringen av maskiner skall ske.

17/3 -47. Tre timmars övertid för jobb med maskinnumrering i berget. En del svarvar numrerades. Det var Pettersson, Haglund, Bertil Andersson och jag som arbetade ihop.

20/3 -47. Stopp på numreringsjobbet t. v. Orsak: FCPF vill inte gärna gå med på övertidsarbete för Haglund och Andersson, dessutom har Söderwall och Pettersson startat utan att underställa Öing planen.

26/3 -47. Hörde i dag att Strindler är mycket dålig. Vi kom att tala om det, en del av oss, och förvånades över hur dold religiositet kom fram. "Hjärtat ber fast läpparna hädar" - orden går igen.

April

8/4 -47. Lassvis med "löpande" efter påskhelgen men ändå lite prissättningsarbete.

11/4 -47. En sådan där dag då allt trasslar till sig: besök, telefonsamtal, brev, centralt och periferiskt. Det blir sådana dagar ibland.

Maj

9/5 -47. Numreringen av maskiner ska nu fortsätta igen.

13/5 -47. I dag har ing. Berggren börjat med prissättningen på FFV:s mtr. i de fall pris saknas, d. v. s. som regel.

17/5 -47. En alldeles underbart fin arbetsdag, en sådan där snabb, fjädrande, nästan jublande och precisionsartad takt. Tänk, om man var dag kunde "pressa ur" sig slikt!

20/5 -47. Fru Schutz blev sjuk i morse. Är nu ensam på exp.

Juni

8/6 -47. Söndag. Men arbetat kl. 10.3-14.00.

13/6 -47. Slutspurtdagar nu med prisarbetet för avskrivningsplanen.

16/6 -47. Fru Schutz åter i tjänst. Pettersson åkte till Västerås på en vecka.

19/6 -47. Årets värmebölja nummer två har kommit. På solsidan höll en del på "gå i däck".

27/6 -47. Hjälp 525 med dess del av prisarbetet för avskrivningarna.

Juli

28/7 -47. Första dagen efter semestern. Pettersson har nu sin. Men - konstigt: första dan har gått fint. Behöver inte göra som kungen när han återkommer efter sin semestervistelse i Nizza. Då han brukar vila sig på Solliden.

Augusti

1/8 -47. Nu är jag totalt ensam på 532 ty i dag har fru Schutz börjat sin semester. Pettersson kommer först om tre dagar.

19/8 -47. På 614 hos Ragnar Strindler hela dagen med inventeringsarbete.

27/8 -47. Kamrern menade i dag att det är för mycket övertidsarbete på 532. Ja, riktigt det om övertiden. Både i början och slutet på ordinarie arbetstid har det förekommit mycket. Men begärd hjälp - utlovad av honom redan till 1/4 - har ju inte kommit.

September

11/9 -47. Sedan 30/8 börjat jobba över på mornarna utan att anteckna övertid. Dumt? Ja, men staten ska väl inte ta skada till sitt fortbestånd för min dyrbara övertids skull. Huvudsaken är att man hinner med jobbet någorlunda.

23/9 -47. Nystedt från VA/FF här. Vi har hela dagen gått igenom ammunitionshistorier, teoretiskt och praktiskt. Värdefullt och "fnurror-på-tråden"-upplösande att direkt få se och samtala med folk i central myndighet man alltid har med att göra.



På lördagsnatten den 23 och söndagen den 24 febr. uppträdde driftvärnsrekryterna Åke Svensson, Göran Andersson, Börje Hagström, Lars Bolander, Sven Erik Brohlin och Allan Grödén så bra att fienden trodde att det var en styrka på minst 30 man.

Pojkarna samlades kl. 18 på kvällen för att förflytta sig till utgångsläget. Omkring kl. 19 var samtliga på plats omkring 2 km. norr Rosendal. Genom spaning, som utfördes fram sina planer för kamraterna, hur de bäst skulle kunna störa den elaka fienden, som tagit verkstaden Rosendal. Genom spaning, som utfördes i mörker och snö, upptäckte Svensson en spricka i fiendens försvar. Kgskytten Göran och ersättaren Börje fick order att gå vägen fram för att söka kontakt med fienden. Denna manöver lyckades, fienden drog fram sina automatvapen för att stoppa anfallet. Då passade Åke på att göra en kringgående rörelse med anfall i ryggen. Fienden erkände själva att de inte räknat med ett sådant schackdrag. Åkes lilla felsteg var att han i stridens hetta sprang ifrån sina kamrater så att de fick leta efter honom när striden avblåsts. När Åke kommit ifrån sina kamrater gjorde han som sig bör – han gick omedelbart till samlingsplatsen, där fienden hämtade honom med mc. Efter sammandrabbningen bjöd fienden på buljong och varm choklad. Vid 23-taget dök dv-mannen Myhrberg upp och skjutade de trötta och våta pojkarna till

staden, och elevhemmet i Ekbacken. Myhrberg var den enda stora driftvärnspojke, som deltog i övningarna under lördagen och söndagen.

Klockan 8 på söndagsmorgonen var det unga gardet åter samlat för att ta ett nytt nappatag med fienden. Den enda som saknades var Lasse, som tagit ut all ork på lördagskvällen. (Lasse förklarade senare att han var för trött för att gå upp. Å så vill inte mopeden gå igång, när det är 15 grader kallt). Nedgrävda i snön fick pojkarna vänta i nästan fem timmar på att fienden skulle ta igen skadan från lördagsnatten. Mitt i lägerplatsen sprakade en munter eld som höll kaffet varmt i kokkärlen. Under fripassen fick en smörgås och en mugg varmt kaffe hjälpa till att hålla värmen uppe. Klockan 13.20 anföll den snödräktprydda fienden lägerplatsen. Inför det överlägsna motståndet fick pojkarna ge vika och söka sig till en ny försvarsställning.

Till driftvärnsrekryterna.

De som inte hade tillfälle att deltaga i denna övning är lika välkomna vid nästa sammandrabbning.

Välkommen i driftvärnet.



Allan Grödén på spaningsuppdrag.

knappt någon gång behöver lämna administrationsbyggnaden.

19/11 -47. Sjökvist bra arbetstyp.

December

9/12 -47. En konstifik uppgift fick vi i dag: att lägga upp mtrlkort för CFA räkning på dit överlämnad mtrl. Men det lättade lite genom den glada sången och de genljudande skratten från "grannas", 521.

11/12 -47. Extra med kassationsarbete.

18/12 -47. Hektiskt jobb med kortskrivande för CFA.

23/12 -47. Bara en tredjedel av arbetsstyrkan på administrationssidan i dag.

30/12 -47. Semester. Ew. Sd.



Vår verkstad besöktes för något år sedan av en person, som tidigare inte varit här, och som vi kalla för A. Han uppgav sig vara från FF och ville närmare titta på vad vi höll på med i P-tunneln. Han fastnade emellertid alldeles omedelbart i klorna på den vakna personalen där. Å framförde sina önskemål och fann det litet egendomligt, att han – som tjänsteman vid FF – icke fick gå som han ville. Han ledsagades emellertid till avdelningschefen B, som hörde sig för om A:s uppdrag och begärde legitimation, Å kunde icke legitimera sig. Han "hade inte fått sitt idkort med sig".

Sedan B funderat ett tag, beslöt han sig för att ringa personer, som borde känna till ett sådant besök, och kontrollera vem Å kunde vara, och om han var ute i rätt ärende. Han ville emellertid göra detta obemärkt för Å, varför han bad honom sitta ner. Självgick han till ett annat rum och fullgjorde sitt beslut.

Då B gav sig i väg för att ringa, mötte han i dörren två personer C och D, som ville diskutera några gemensamma problem med honom. "Lugna Er ett tag, jag skall bara kila hit bort och ringa" blev svaret. – C och D gick in på kontoret och talade lite smått med varandra om sina besvärligheter, Å gled alldeles omedvetet in i samtalet, och detta kom efter hand även in på andra saker såsom översynskapaciteten på vissa avdelningar m. m.

Här blev det avbrott i samtalet, ty B kom tillbaka och hade icke fått något besked om A:s ärende och identitet.

Han hade emellertid passat på att även ringa till vaktens, som strax efter tog hand om Å, och som fick klara ut hur det förhöll sig med hans besök. Därmed var saken avklarad för B. Hade han handlat riktigt? Vad säger läsaren? Och vad säger läsaren om C och D? Tänk ett tag och jämför svaret med författarens, som återfinnes på sid. 26.

G. T.

Oktober

14/10 -47. I dag har Folke Sjökvist börjat hos oss. God förstärkning. Arbetat 7½ timme utan antecknad övertid nu på kort tid.

22/10 -47. Sjökvist bra, visste det förut.

30/10 -47. Utrett trassliga och prassliga "pappersaffärer" så torra, att det dammar ur halsen.

November

1/11 -47. F. o. m. i dag lämnas all till 532 inkommande post, också uppborrdsmannens, till mig för handläggning. En vinst för alla parter med tanke på att uppborrdsmannatjänsten inte är likartad med de föreståndare-dito, där avdelningsföreståndaren

Berg verkstads konferensen

I anslutning till den av styresman Dahlin i denna tidning publicerade artikeln "Det hände 1947", vari den samma år arrangerade konferensen för bergverkstädernas folk berörts, torde det kanske vara av intresse för de som senare anställts vid CVA att något närmare presentera denna konferens, dess syfte och resultat.

Jag skall då först nämna något om de förhållanden, som rådde under det första uppsättningsåret i berget, och hur vi från fackföreningshåll uppfattade dem.

För det första var luftkonditioneringssystemet inte utbyggt i samma omfattning som nu. Belysningen bestod av s. k. blandljus, vilket i många fall gav en alltför skral belysning. Värmepannorna eldades med ved och gav många gånger en ojämn temperatur. Skorstenen var så låg att rök därifrån vid otjänlig väderlek sögs ned i det intillvarande friskluftsintaget och fördes vidare in i lokalerna.

Driftpersonalen var till vissa delar ny och utan någon större erfarenhet av de omfattande anläggningar den hade att övervaka och sköta. Härtill får läggas att de i övrigt arbetande i berget omplanterats från ovanjordsverkstäder till denna bergverkstad, vilket i och för sig innebar en omställningsprocess av stora mått för den anställda.

Alla dessa samverkande faktorer gjorde belastningen på fackföreningsledningen mycket stor. Här var avstjälpningsplats för allt missnöje. Fackföreningsledningen skulle ordna allt, ljus, luft, värme; ja man krävde nästan att naturlagarna skulle upphävas. Till dagens lösen hörde förhandlingar om än för mycket luft och än för litet, än blåste det här och än var det stilltje där. Det var ett ständigt diskuterande i tomma luften, eftersom erfarenhet saknades från båda håll.

I denna atmosfär föddes tanken att sammanföra folk med någon större erfarenhet av sådana verkstäder eller bergrum. Under medverkan från FCPF och FCTF beslöts att anordna en konferens. Inbjudan utgick till representanter för Statens Institut



Balk-Johan

för Folkhälsan, Yrkesinspektionen, LO, Flygförvaltningen, olika fackförbund, läkare, representanter för privatindustrier med verkstäder i bergrum, olika försvarsgrenar, vår egen företagsledning samt representanter för våra egna avdelningar.

Konferensen förleddes till en lördag och söndag och förhandlingarna leddes av stadsfullmäktiges dåvarande ordförande, Anders Göransson. Antalet deltagare var c:a sextio.

Den frågeställning man samlades att diskutera om var

1. Kan man sätta likhetstecken mellan arbetsförhållandena i över- och underjordslokaler?

2. Kan man uppnå samma arbetsprestation och effektivitet?

3. Kan arbete i underjordslokaler verka störande på hälsan?

Naturligtvis var inte avsikten att konferensen skulle ge ett uttömmande svar på alla de frågor och problem som här deklarerades, men i någon mån vann konferensen beaktande. Man populariserade bergverkstadsfrågan och därmed var en hel del vunnet. Diskussionen var mycket trevande. Frågor ställdes som blev obesvarade. En bitter kritik framfördes från arbetar- och tjänstemannarepresentanterna och den möttes av arbetsgivarsidan med en tyst avvaktande hållning. Från läkarnas och yrkesinspektionens sida ansågs hela bergverkstadsproblemet ligga på det rent psykologiska planet, vilket dock hade sådan karaktär, att en noggrann uppföljning av utvecklingen på detta område var nödvändig. Efter två dagars diskussioner var man ense om att en utredning om bergrumsproblemet var nödvändig.

Att konferensen hade åsyftad verkan kunde konstateras, då hela

svenska pressen hade referat från densamma. Även radioekot ägnade konferensen en redogörelse.

Den utredning som sedermera kom till stånd uppdrogs åt Statens Institut för Folkhälsan, som även genomförde likställda undersökningar i både över- och underjordslokaler av samma karaktär. Objekt för underjordslokaler var bl. a. vår bergverkstad, där såväl luft- och ljusförhållandena undersöktes samt en psyko-teknisk och medicinsk undersökning av ett sjuttioatal anställda verkställdes. Att resultatet av denna undersökning inte delgivits de anställda på utlovat sätt var ett taktiskt fel från vederbörande undersökningsinstans. Det påtagbara resultatet uteblev emellertid inte, i det att hela verkstadens ljussystem ombyggdes från s. k. blandljuslampor till lysämnesrör, varvid ljusstyrkan betydligt ökades. Luftkonditioneringssystemet förstärktes avsevärt med utökning av bl. a. fläktar för specialevakuering samt en viss omläggning av luft- och värmefördelning, vilket medförde lämpligare luftomsättningar i de olika lokaliteterna. Att dessa arrangemang av personalen noterades med tacksamhet är självklart även om, för att citera yrkesinspektör von Posts yttrande på konferensen, "intet är som att öppna ett fönster mot Guds fria natur".

Balk-Johan.

--/--

IDROTTSNYTT

Då Arboga stadsfullmäktige strax före julen 1956 hade sin sedvanliga avslutningsmiddag på Stadskällaren utdelade Hajan Larsson till samtliga ledamöter julnumret av IFK-bladet. För att ge ökat värde åt gåvan skrev den i idrottskretsar kände Balk-Johan sin autograf på exemplaren mot en avgift av 50 öre per styck till Ungernhjälpen.

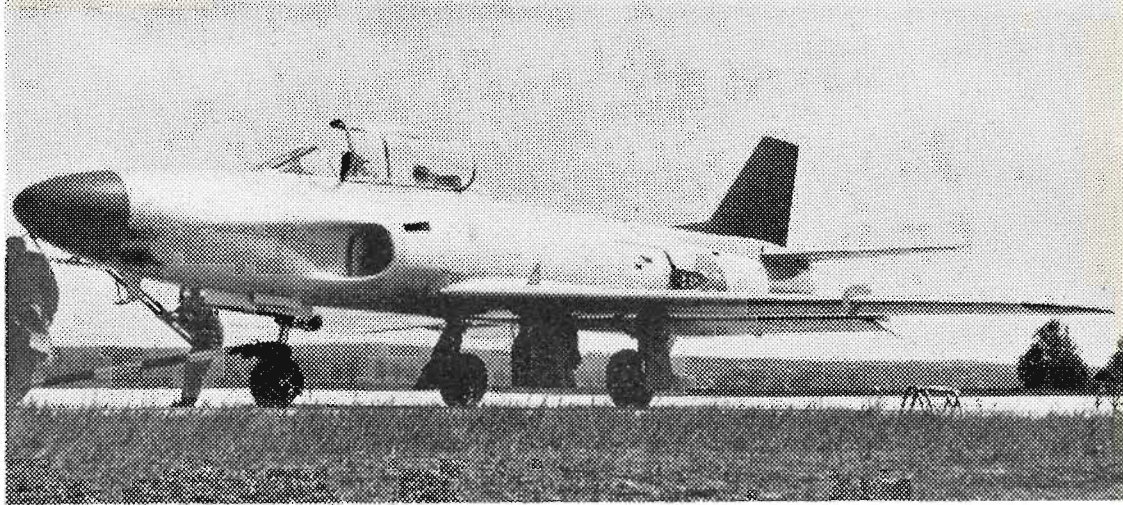
Medlen insändes till Radiotjänsts Ungerninsamling, varvid Balk-Johan lär ha framställt önskan att i gramfontimmen skulle spelas "Livet i Djupmyraskogarna".

--/--

Mycket gott

- A.: Har "gottgubben" gått?
B.: Nej, han har inte gått.
C.: Jo, han har gott.
D.: Hur ska man då få gott, om han har gått?
E.: Om man har gått, får man vara utan gott.

Lansen klargöres för start från CVA flygfält.



CVA har åter flygplan i seriearbete. Nu gäller det Lansen, som sedan i augusti i fjol passerar CVA för kompletteringar. Saab, Linköping, får taga åt sig äran och berömmelsen för konstruktion och tillverkning av detta snabbflygande attackplan. Fältflygaren Stig Hasslöv, F7, har tjänstgjort vid CVA som kontrollflygare på Lansen drygt ett halvår och på hans sista tjänstgöringsdag ger han Bergtrolllets läsare del av sina erfarenheter från Lansen-flygningarna.

Vi står på CVA:s flygfält och väntar på A32 Lansen. Planet skall vara här vilket ögonblick som helst. Ja, där är det! Lansen går in i landningsvarvet med vingarna i lod. Den bryter sig ur molnskuggan och fångas under bråkdelen av en sekund upp av solen och liksom i blixtljus exponerar Lansen sin svanliknande form – långt utsträckt nos och svepande linjer i kropp och vingar.

Vi hinner inte mer än vända oss om förrän Lansen i god fart rullar in mot plattan och tas om hand av Nogander och hans mannar. Stegen rullas fram och hakas fast. Två man klättrar raskt ur planet. Fältflygare



Uppdraget klart, ingenting att anmärka, rapporterar Boström och Hasslöv.

LANSEN

Stig Hasslöv och observatör Curt Boström. De båda har avslutat en 50-minuters provflygning.

Vi fångar in Hasslöv och frågar: – Nå?

– Jo, solen sken vackert över Häl-singlands skogklädda höjder och dalar, svarar Hasslöv med ett soligt leende och hoppar spänstigt upp på flygplansvingen. I vilopausen före nästa flygning berättar han för oss om hur det känns att flyga Lansen.

– I maj 1956 började jag inflygningen på Lansen efter att tidigare ha flugit 29:an. Lansen är ju större och tyngre samt stadigare i luften och så går den ju lite fortare. Trots att den är ett attackplan, skiljer den sig dock inte från jaktplanet 29:an i fråga om smidighet. Den går att flyga avancerat. Man sitter skönt i Lansen, vilsamt tillbakalutad. Temperaturen är behaglig och regleras automatiskt, sedan man ställt in den som man vill ha den. Manöverorganen är lättåtkomliga och instrumenten placerade överskådligt. Man flyger två och det är trevligt att ha någon med sig.

Under flygning utsättes man för kraftiga g-påkänningar. Vid en sväng väger man 3–4 gånger sin normala vikt. För att motverka dessa påfrestningar finns något som heter g-dräkt. Denna hindrar blodet att rusa ned i benen, varigenom black-out förhindras. G-dräkten betraktar man nu som en ofrånkomlig detalj i utrustningen. Den fanns inte, när jag flög B 17. Vid bombfällning satt man då mer eller mindre sovande under dykningarna, men det gick det också – då var man så van vid det.

Vi flyger med syrgas redan från starten, ty ofta går vi upp till höj-

der, där luften är tunn och syrefattig. Det är dock inte 100 % syre, som vi andas in, utan en blandning. Mikrofonen är placerad i syrgasmasken, varigenom man får bättre ljudkvalitet, än genom strupmikrofonen.

Från de höga höjderna kan vi överblicka stora områden. Flyger vi över exempelvis Jönköping och har god sikt, ser vi samtidigt både Danmark och Öland. Inga avstånd existerar inom flyget. Vår normala flyghastighet kan ökas avsevärt genom vindströmmar. Vindstyrkan kan ibland uppgå till 200–300 km/tim. Att man flyger snabbare har man ingen känsla av utan märker det endast på flygtiden mellan två platser. Ovan molnen märker man ingenting.

När man förflyttar sig så långt på kort tidrymd, som vi gör, måste man ha hjälpmedel för orientering. Vi har radiopejlen, som talar om för oss, var vi befinner oss. Den tiden är förbi, då man gick ner och läste på järnvägsskyltarna för att klara upp ortsbegreppen.

– Hur är det med tefat och såna grejer, när ni snurrar runt i de högre nejderna?

– Tefat singlar tydligen inte omkring i våra farvatten, förlåt luftstråk, inte ens en ballong har jag upptäckt.

Apropos fart, så är ju begreppet "ljudvallen" mycket omtalat, men absolut ingen sensation för flygaren. Att "banga" (passera ljudvallen) är väl inte en alldaglig händelse, men när det sker, är det fullständigt fritt från allt som kan kallas upplevelse.

Första gången jag flög rea, märkte jag att det i flera avseende var ett stort steg framåt. En bland de stora

Forts. på sid 26



Påskris

Påskafton är inne, ännu en helledig dag och solen skiner så man tror inte det är sant. Både jag och min äkta hälft har fått kaffe på sängen genom hans finurliga påhitt. På kvällen dagen innan gör vi i ordning en kaffebricka där brödburken trönar i mitten. Kaffehurran ställs färdig med både vatten och bönor på gasolköket bredvid Stens säng och kaffebrickan på tevagnen strax intill. För det mesta kommer vi också ihåg tändstickorna. Sedan på morgonen är det bara att tända gasolköket, kappas efter tidningen i brevlådan och sedan ligga och dra sig tills kaffet är färdigt. "Valpen", som reseradion kallas, bidrar förstås till att man skall trivas värre.

Dagen har runnit iväg och en härlig långpromenad ökade också aptiten betydligt. Matlagningen väntar och eftersom det är påskafton blir det kokta ägg bl. a. Äggkokning är ju som alla känner till en hel vetenskap, och hemma hos oss är herrn i huset suverän på det området. Följaktligen har jag lyckats trassla på honom ett näpet förklade och talat om att jag väntar hjälp vid spisen. Äggkorgen är framtagen liksom "plinguret" samt en matsked att lyfta äggen i och ur kastrullen, som givetvis redan står på spisplattan. Men jag känner mig ungefär som en slarvig operationssköterskan inför kirurgen, när Sten undrar var i all sin dar spiken har tagit vägen!

Här är kanske en förklaring på sin plats. Ett fint knep vid äggkokning är ju att pricka äggen för att skalet inte skall spricka vid kokningen. Det finns förstås särskilda äggprickare att köpa men dom ersättes lika bra av en X-spik, tro mig. En knappnål, kanske någon föreslår.

Men en sådan är för tunn, man får inte grepp om knappnålshuvudet utan det skär bara in i fingrarna.

Alltså, spiken var borta från sin plats på sidan av korgen. Sten ser litet anklagande ut men säger inget utan börjar vispa med ena fingret i "diversepytsen".

Har ni också en sådan där skål eller bytta någonstans hemma? En sådan där förrädisk plats, där man kan lasta av sig de märkvärdigaste saker. I vår bytta ligger just nu en klistertub, en påfyllningsgrej för rakblad, gem, hårnålar, knappnålar, en cigarrettändare, två läskkapsyler, en bit av en cykelkedja, en celluloidbit att knäppa gitarr med, några små muttrar samt en kompass och en nyckel till resväska. Men ingen spik.

Sten muttrar och dyker ned i verktyglådan, medan jag har fått en prima idé. Man brukar ju måla äggen vid påsk och nu dyker det upp ur minnet en notis ur någon tidning. För att få äggen vackert färgade kunde man helt enkelt lägga ned rödbetor eller spenat, tror jag. Det där utklippet skall finnas någonstans...

Sista gången jag tog itu med recepten och klippen var strax efter nyår. Då hade det blivit sprängfullt i lådan vid sänghyllan och något måste göras. Det blev uppsortering i grova drag, köttträtter, fiskdito, bakrecept, efterrätter samt stickmönster. De olika grupperna lades i var sin påse och bars ut i köksskåpet. Tomt i lådan, det kändes malligt!

Längre har inte arbetet kommit och som en följd därav är det rena cirkusen när man skall ha tag i ett speciellt urklipp. Då letar jag och hittar det kanske samt dessutom några andra recept som låter intressanta. Efter användningen är det bråttom att stuva undan i köket och vad blir följden? Det har ännu aldrig hänt att urklippen blivit lagda i sina påsar utan de hamnar i stället i "sovrums-lådan". För där finns ju en hel del andra klipp att sortera på en gång sedan. Följaktligen är lådan halvfull igen och jag har två ställen att leta recept på.

Men det är inte tid nu att söka. Vattnet kokar, Sten prickar äggen med en framletad X-spik och viftar med saltströaren över kastrullen. Saltet är en ypperlig säkerhetsåtgärd mot sönderkokning. Nå, jag chansar väl med rödbetor. Sten protesterar förstås och vill i stället måla äggen efteråt.

När så klockan plingar klarsignal är det just inga röda ägg Sten plockar upp. På sin höjd är de skära, kan man säga. Sten får något skadeglatt i ögonen. "Fram med pensel och färger, för här har vi utgångspunkten för den där hjulbenta plattfotingen", konstaterar han belåtet och lyfter upp en skär kula. Han menar Yul Brynner, det är väl styggt?

Då ringer dörrklockan och på väg till dörren hör jag ett fnitter utifrån farstun. Aha, nu har vi dom här! Mycket riktigt, jag öppnar dörren och möts av ett glatt hojt *Glad Påsk!* Där ute står en härlig församling ungar, utstyrda efter alla konstens regler. Det tar en lång stund innan jag kan skönja några bekanta anletsdrag. Tre påskbrev haglar in på hallgolvet under snabba sidoblickar mellan gubbarna och gummorna för att se efter att det inte slösas med påskbrev. För visserligen har de väl suttit länge med målarpenslar och färger, men trappuppgångarna är många och vandringen har för säkerhets skull startats tidigt på eftermiddagen.

Sten kommer för att titta och det blir litet fnitter från flickorna, antagligen för att han är klädd i förkläde. En liten kille lämnar allvarligt över ytterligare ett påskbrev till honom, kanske av ren medkänsla, vad vet jag?

Alla i sällskapet är utrustade med korgar eller kaffepannor och efter påfyllning av godis drar de vidare nedför trappan. Vi öppnar påskbrev, som är grant målade med kycklingar och ägg, påskkäringar på kvasstar och allt annat som hör påsken till.

Ute på gatan syns nu följden med små påskkäringar i långa kjolar och färgglada schaletter och enstaka påsksmällar ljuder. Men än är inte dagen slut, solen syns fortfarande och framför sig har man ytterligare två helgdagar.

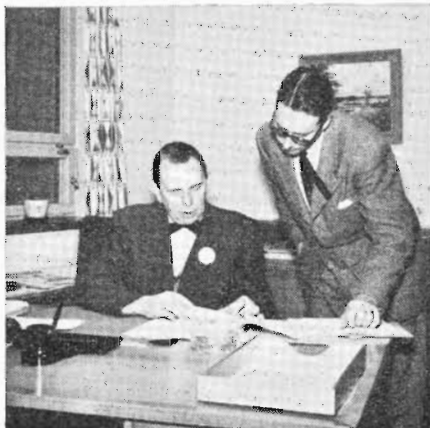
Nenne.



KAMERAGLIMTAR FRÅN ARBETSPLATSEN



Barbro Jademark, sekr hos frd Nyberg, fördjupar sig i korrespondensen.



Styresman Otto Dahlin diskuterar kontrollfrågor med flygdir Nils Toll.



Gun Österberg, teleprintercentralen, tar emot uppdrag.



Birgitta Hellstrand kopierar ritningar i sin nya maskin.



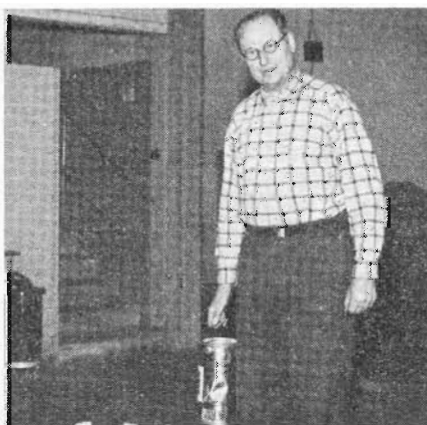
Kapten Gunnar Tallqvist, säkerhetschef.



Allan Lundström, Hc, vet det mesta om kort i kartotek.



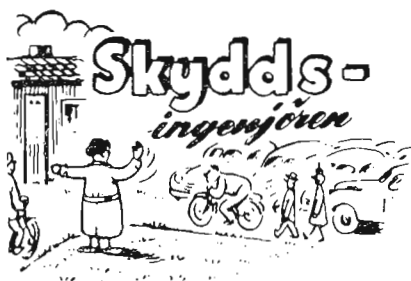
Från packningen CFA. Herman Andersson vet hur en låda skall packas.



Kalle "Stålfarfar" Karlsson är sällan svarslös.



Bo "Hula" Vernersson kan konsten att vända en truck på en femöring.



1956 blev vad vi inom skyddstjänsten hoppats på, det bästa året statistiskt sett i CVA historia. Vi redovisar nämligen 3,4 olycksfall per 100 årsarbetare, den lägsta siffra vi hittills nått. Vad kan då orsaken vara till ett så glädjande resultat. Männe man får söka anledningen härtill i det myckna firandet av de magiska 1.000 olycksfallsfria dagarna. Ingalunda. Dessa jubiléer äro ju endast bekräftelse på att avdelningen ifråga varit förskonad från yrkesskador under den långa tid som detta egentligen innebär. Skall man finna den verkliga orsaken, behöver man nog bara gå till sig själv. Inga tekniska skydd i världen går upp mot den personliga insatsen, varhelst denna sättes in. Här finns alltså möjlighet för var och en som känner sig berättigad, att gratulera sig själv till resultatet.

Om det till äventyrs finns någon som inte hört talas om, att avd 250 nått sina 3.000 olycksfallsfria dagar, så må det härmed vara kungjort, att den lyckliga tilldragelsen ägde rum onsdagen den 6 febr. 1957. Man må ha vilken uppfattning som helst om riskerna på denna avdelning jämfört med andra. Utan att förringa andra mera riskfyllda avdelningars presta-

tioner och med hänsyn till, att ett olycksfall enligt nu gällande normer endast behöver medföra sjukskrivning två dagar efter olycksfallsdagen, måste man nog betrakta dessa 3.000 dagar som ett rätt unikt evenemang, i synnerhet som det gäller en arbetsstyrka på c:a 80 personer, hela dagarna sysselsatta med allsköns arbetsuppgifter, såsom el-ström, maskinverkstad, tung kameramateriel m. m. Det finns alltså möjligheter att göra illa sig även här. Bara att sticka sig på en slintande liten skruvmejsel har många gånger medfört infekterade skador med ty åtföljande sjukledighet. C:a 1.200.000 arbetstimmar utan ett enda olycksfall ansågs därför vara anledning till att på lämpligt sätt fira tilldragelsen.

Lördagen den 16 febr. var personalen på 250 bjudna till revyns "Skrattata" matinéföreställning på



von Post talar inspirerande om arbetarskydd.

*von Post avgår
1.200.000 olycksfalls-
fria arbetstimmar
på avd 250
Olycksfallsfri fest*

Folkan. Då det var ordnat så, att även fruarna fick vara med, givetvis på egen bekostnad, var det inte svårt att se i teatersalongen, att något särskilt var förknippat med publikanhopningen på parkettens midskepp. Instrumentgubbar vart man såg, skönt blandade med sina brudar. På den främre av de abonnerade bänkarna återfann man, inplockad mellan styresmannen och överingenjören, allas vår yrkesinspektör Ernst von Post, som dagen till ära stannat kvar i Arboga efter två dagars inspektionsförrättning för att delta i festligheterna.

Nåja, revyn hade också sitt slut, men det hade inte instrumentfolket med gäster. Det fanns bussar som skulle vidarebefordra dem till Mässen, där borden stodo dukade till supé. Kl. 20.00 voro alla samlade, och sedan man hälsat på varandra och utvalt i vilket gäng man skulle sitta, bänkade man sig kring borden i bästa sämja. Det dröjde heller inte länge förrän den första sången ur det obligatoriska sånghäftet skullade. Det är förunderligt vad en sång, unisont framförd vid ett matbord, kan inverka på stämningen. För det var väl sången, som gjorde det? Som sig bör på bättre tillställningar förekom na-



Instrumentavdelningen kom först av alla till 3.000-dagarsstrecket.

turligtvis en del tal vid bordet. Här hade en del restriktioner införts, bl. a. med tidsbegränsning, för att inte maten och gästerna skulle svalna.

Styresman O. Dahlin inledde med att hälsa de närvarande välkomna och riktade sig särskilt till damerna, som för första gången med sin närvaro förgyllde en CVA-fest av detta slag. Talaren vände sig också till yrkesinspektör E. von Post och uttalade sin glädje över att denne, trots arbetsveckans slut och långt från hemorten, ändå hörsammat inbjudan att närvara.

Sedan man en stund ägnat sig åt matbordets läckerheter med ty åtföljande "sånger" tog styresmannen åter till orda.

Han riktade sig först till kvällens jubilar och uttalade CVA:s tack för den prestation som avdelning 250 utfört i och med uppnåendet av dessa 3.000 olycksfallsfria dagar. Ehuru avdelningen ej hörde till de riskfylldaste, var det ändå en imponerande siffra, som man hade all anledning att glädjas åt.

Styresmannen tog därpå tillfället i akt, sedan han upplyst om att yrkesinspektör von Post med utgången av juni månad detta år avgår med pension, att till denne rikta CVA:s tack för de år vi fått räkna honom som vår yrkesinspektör. Erinrade om att yrkesinspektören redan när CVA bara fanns på papperet hade att handlägga de frågor som berörde den blivande flygverkstaden. Har därefter följt CVA:s utveckling under dess olika skeden och har alltid hållit kontakten med verkstaden genom råd och anvisningar för arbetets trygghet och säkerhet. Beklagade det faktum att yrkesinsp. von Post nu har nått den ålder, att hans officiella kontakter med CVA kommer att upphöra, uttryckte styresmannen den förhoppningen, att yrkesinspektören måtte i ännu många år få njuta sitt otium med god hälsa, och att det inte är sista gången han gästar oss i Arboga. Styresmannen avslutade med att utbringa ett leve för vår avhållne yrkesinspektör.

Herr von Post tackade styresmannen för de vackra orden och försäkrade, att samarbetet med CVA för hans del endast varit angenämt. Beträffande anledningen till kvällens sammankomst framhöll herr von Post, att detta med 3.000 dagar var en synnerligen unik prestation, som CVA hade all anledning att vara glada för. Från sin inspektionsvandring på dagen hade han bl. a. på maskinverkstaden funnit just den maskin-

utrustning, som allmänt visat sig vara anledning till en stor del av landets olycksfall. Han avslutade sitt anförande med att till sektionen uttala sin varmaste välgångsönskning samtidigt som han till sektionschefen ingenjör Edström och skyddsombudet Johansson överlämnade den vid CVA vanliga jubileumstrofén, miniatyrkaffepannan, denna gång i förgyllt utförande, avsedd att pryda siffertavlan, där förut kaffepannorna av koppar resp. silver tronade. Ceremonien avslutades med leve för kvällens jubilar, avdelning 250.

I den tystnad som härrå följde var det överring. Högfeldts tur att få ordet. Som han på grund av en tillfällig knäåkomma för kvällen var klädd i käpp och sålunda ej ansåg sig ha rätt att tala i en församling av idel friska, ville han dock som arbetsföreståndare rikta sitt personliga tack till alla och envar på instrumentsektionen för den aktsamhet och det sinne för arbetarskydd som här visats. Ehuru detta i första hand kom den enskilde till godo, var det icke desto mindre värdefullt för en avdelning av 250:s omfattning att under en så lång tid som 3.000 dagar kunna vara intakt utan produktionsbortfall på grund av yrkesskador.

Talaren gjorde här en skämtsam avvikelse med att erinra att 250 ingalunda var den "lugna" avdelning som många låtit påskina: Där finns ju "Blötbergarn" . . . (skratt och applåder) . . . som sannerligen håller verkstadsledningen varm. "Offret" alias fackföreningsordf. Ingvar Johansson alias avd. skyddsombud log med hela ansiktet som bekräftelse på att talaren tog poäng. Att det i övrigt inte var något fel på humöret kring bordet framgick bäst, när herr Högfeldt avslutade sitt tal med att ange tonen till "mens manden gick ud efter öl" och de hundrade struparna klämde i.



Skyddsing Nils Lifvendahl tar stora risker.



Farligt, farligt men . . . "Basse" Larsson har fångats upp av Bengt Blick.

Man hade här hunnit fram till kaffets andra eller tredje kopp med eller utan "grädde", när kvällens sista talare, Ingvar Johansson äskade ljud: Han framförde till verkstadsledningen sitt och övriga gästers tack för den trevligt anordnade festligheten och riktade sig också till kamraterna på 250, som alla bidragit till att denna fest kunnat förverkligas. Med ett leende till styresmannen och överingenjören erinrade herr Johansson om att hållare för de tre kaffepannorna var försedd med plats för sju pannor, och att det inte var uteslutet, att man i sinom tid måste börja fundera på, vad de följande kaffepannorna skall var av för material, och hur varje jubileum i fortsättningen skall arrangeras. Männe det rent av utvecklar sig till en Amerikaresa för hela avdelningen, slutade herr Johansson.

Det var dags för dans. Ett litet men naggande gott danskapell bestående av Marcelle Brännholm, knäorgel (o-boys vilka ögon) och Egon Henziger, gitarr, lyckades på ett strålende sätt sätta rotation på församlingen. Det visade sig snart, att denna Kungsörskorkester hade någonting i sig, som många tror är förbehållet Arne Domnerus och liknande band. Gammalt och modernt i en trivsamt blandning gav just den touche åt dansen, som man endast finner, när publiken har trevligt. Av alla glada minner att döma var det tydligen "uppåt".

Bland gästerna förekom också en manlig individ vid namn Pelle Sjölin som inte aktade för rov att med sin kamera springa omkring och blixtra folk i ögonen i de mest befängda situationer. I den mån censuren tillåter, och redaktören har plats, får resultatet av Pelles kamerajakt bekräfta den trivsel som den stackars skrivaren av dessa rader finner sig oförmögen att återge. Lhl.

Fjällfarares dagbok

Bergtrollet ställde sig som arrangör för en semesterresa till Sälen. Efter en del motigheter fick vi dock iväg en grupp på nio deltagare. Gunnar Neuman visade sig motsvara de förväntningar vi ställt på honom som färdledare. Eftersom det är premiär för "Bergtrollets resetjänst", har red. inte härjat allt för svårt i dagboksanteckningarna, som är nedskrivna av färdledaren.

Onsdag 20 febr.

Deltagarna i Bergtrollets Sälenresa träffades för att planera resan. Vi pratade om lämplig utrustning och bestämde tidpunkt för avresan.

Lördag 2 mars

Samling vid ESSO bensinstation, Bantorget. Nio fjällresenärer hade packat skidor och annan utrustning i en Volkswagenbuss (lånad glassbuss). Den rullade iväg med Sune Andersson vid spakarna. Rolf Norgren samlade ihop de fyra damerna och en kille därtill i sin stora Chevrolet och så hade drömresan startat.

Glassbussen var helt naturligt lite kall att åka i, men friska killar tål ju en del, så de så. Målet var Sälens Turisthem och färden gick över Lindesberg - Koppa-berg - Grängesberg - Ludvika - Vansbro - Malung - Lima - Sälen. Kl. 19.30 var vi vid målet utan större trassel och den något försenade middagen smakade furstligt.

På kvällen dans på Sälens Folkets hus. Under dansen var "hästsvansarna" populära. I säng 01.30.

Söndag 3 mars

Dåligt väder, blåsig och disigt. Återvände till "panget" för att valla skidorna för den första fjällturen. Kl. 10 var vi vid Sälenstugan, utgångspunkten för fjällturerna. Sikten var dålig, högst 50 meter och vi såg inga fjäll. Vi åkte ett spår i dalsänkan till Högfjällshotellet och därifrån fram till en ravin. Efter en rast fram till linbanan. Där kom de stora bekymren - hur skulle vi komma ner! Men vi gjorde vägval. Mindre orädda åkte utför slalombacken, damerna och en manlig spåret ner. Skogen blev illa åtgången under den turen. Vilda skrik hördes från Dolly: "Mamma, mamma!" Vände man sig om, såg

man skidor och stavar fara omkring. Alla med ett undantag kom dock helskinnade från färden. En av de orädda fick en lindrig knäskada. På kvällen besök på Gammalgården.

Måndag 4 mars

Strålade väder. Härligt solsken, temp. - 15°. Långtur: Sälenstugan - Storfjället - Storfjällsgraven - Mellanfjället - Mellanfjällets sydsluttning - Mickelbo fäbod. Cåson och Kjellberg offrade sig och körde upp oss till Sälenstugan i bilarna, varifrån de körde till Mickelsbo fäbod för att invänta oss där. De skulle göra en tur för att möta oss.

Linbanan var ur funktion, så vi klättrade uppför slalombacken med mycken möda och stort besvär. Damerna var ganska trötta när vi kom upp, men efter en apelsinrast var vi klara för start. Det blåste 15 sek.-meter på fjället, så vi kunde inte bestiga toppen. Vi hade stämt möte med våra chaufförer vid en raststuga, men när vi kom till platsen fanns varken stuga eller chaufförer. Av andra fjällfarare fick vi veta, att stugan hade brunnit ned. Men Cåson och Kjellberg, var var dom? Vi tog en rast och gick hårt åt matsäcken, så hårt att även chaufförernas strök med. Just då dyker dom upp, uttrötade efter en hård färd. Felorientering. Dom var lite lessna, när dom såg sina tomma matsäckspaket. Men vi trodde ju att dom satt i bilarna och hade det skönt! Efter denna underbara fjälltur avslutades dagen med besök på Gammalgården.

Tisdag 5 mars

Strålade väder. Härligt solsken, temp. - 17°. Dagen ägnades åt kortare skidurer, promenader och fiske. Dolly och Inger var en aning möra efter gårdagens långtur och stannade nere vid Sälenstugan. Cåson och Sune provade fiskelyckan. Katten tittade litet bistert på dem vid återkomsten - inte så mycket som en enda liten laxöring! Men de piggade upp honom genom att berätta om Sunes jättenapp. En gädda på 4-5 kg. högg kroken så kvickt, att Sune missade fångsten. Tråkig miss, tyckte Misse. Tisdagskvällen var vi "hemma" och roade oss med kortspel och



På fjället i strålade sol. Fr. v. Rigmor Stridsberg, Maj Boström, Inger Skoglund, Dolores Andersson, Sune Andersson och Rolf Norgren.

20 frågor. Samtliga skulle lösa var sin fråga och Rolf fick ordet "rotborste". De övriga försökte hjälpa honom på traven, men då opponerade jag mig med förklaringen: "Inte sjutton gör man så där med en rotborste!" Fiasko.

Onsdag 6 mars

Strålade väder. Härligt solsken, temp. - 12°. Vi närmade oss slutet på vår underbara fjällsemester och bestämde oss för att avsluta med en långtur. Vi startade kl. 9.30 från Sälenstugan och återkom inte förrän kl. 16. Damerna nekade då inte till att dom var trötta, men spänstig var i alla fall Dolly. Hon bestämde sig för att följa Cåson och Kjellberg och skida ända ned till panget, en färd på ca 7 km. Visserligen utför, men ett mycket krävande spår. Hon körde sönder en skidbindning och fick gå sista kilometern hem. Det var bra gjort av Dolly, ty det var hennes första fjällsemester! På kvällen var samtliga inbjudna till FBU-läget i Transtrand.

Torsdag 7 mars

Strålade väder. Härligt solsken, temp. - 10°. Vår fjällsemester var slut och vi hade bestämt avresan till 13.30. En sista tur uppe vid Sälenstugan. Stämningen vid frukosten på panget var inte på toppen, trots att vi jättetrivdes på Sälens Turisthem. Allas önskan var att få stanna veckan ut, men vi var ju tvingade att återvända. Dollys kommentar: "Att man måste åka härifrån, nu när man börjar kunna åka skidor!"

Kl. 21 var vi åter i Arboga, vi i glassbussen en aning djupfrysta, men annars allt gott och väl.

HAR DU KROCKAT

Av R. Svensson

R. Svensson, ordf. i Flygets Motor-klubb har för Bergtrollets läsare gjort en sammanställning av vad som kan vara bra att veta, om man skulle råka ut för en trafikolycka.

Tänk då på att Du befinner Dig i en ovan situation och att Du antagligen är ganska upprörd. Tänk också på att detta gäller även Din motpart. Behärska situationen genom ett behärskat uppträdande. Olyckan är redan skedd – gör det bästa av den genom att vara lugn och redig. Håll reda på vad Du gör och kom ihåg vad Du gjort.

Är olyckan svår tillkallas läkare och polis genom bud, om sådant finns att tillgå, i annat fall får Du göra det själv.

När de skadade kommit under vård, gör följande anteckningar och glöm inte att uppge Ditt namn för motparten. Det kan nämligen tolkas som smitning om Du underlåter detta (s. k. "smitning" kan få mycket obehagliga följder i form av straffpåföljd upp till ett års fängelse).

Fredag 15 mars

Samling hos Boströms kring en kopp kaffe för att titta på bilder och "minnas". Samtliga var storbelåtna med denna form av semester, men den var lite för kort. Dom som var i fjällen för första gången sade bestämt ifrån att de även nästa år skulle försöka komma till fjälls. Och damerna skulle önska sig fjällskidor till julklapp. Ty på den punkten var det dåligt beställt med utrustningen, men det gick ju bra ändå. Beträffande tidpunkten, var den nog en aning för tidig för den, som tänkte på att komma hem solbränd. I gengäld var det ett ypperligt skidföre. Kostnaderna tyckte vi var hyggliga – mat och logi 100:– kr. och resan 35:– kr. I resan var inräknat alla färderna upp och ned till fjället samt andra bilutflykter. Till sist kom vi överens om, att vi skulle rikta ett hjärtligt tack till Bergtrollet för det goda initiativet, som vi hoppas återkommer.

Minneslista vid trafikolycka:
Datum: Klockslag:
Plats:
Väg nr: Huvudled:
Ej huvudled:
Motpart: Namn:
Adress: Telefon:
Motorfordon,
slag: Reg nr:
Försäkringsbolag:

Fordonsskador:
Egna:
Motpartens:
Personskador:
Väderlek: Väglag:
Vägens bredd: .. Siktförhållanden:
Spår efter fordonen:
Belysningsförhållanden
på platsen: .. på fordonen: ...

Vid behov: kontroll av signalanordningar, körriktningsvisare, bromslyktor.

Vittnen: Namn:
Adress: Telefon:

Omständigheterna vid olyckor varierar ju i det oändliga, varför en hel del omständigheter kan behöva antecknas som ej finns med i minneslistan, men den upptar dock det väsentliga som måste antecknas.

Mät upp spår och fordonens läge före och efter olyckan och gör en enkel skiss. Den upprättas med utgångspunkt från någon fixpunkt, t. ex. en ledningsstolpe eller vägvisare. Försök att få rätta proportioner på vägbredd, fordon o. s. v. Låt även motparten eller ett vittne skriva på att skissen är riktig. Medför om möjligt alltid kamera i bilen. Tag bilder. Markera bromsspår med papperslappar eller dylikt.

Du får vara beredd på att följa med polisen för ytterligare utredning och eventuellt tagande av blodprov. Du hade väl inte druckit sprit?

Gör inga medgivanden i skadestandsfrågan. Gör anmälan till Ditt eget försäkringsbolag.

Kolliderar man med ett annat motorfordon, vars förare avviker utan att ge sig tillkänna, så förlorar man inte därmed möjligheterna att få ersättning för sina skador. Man kan i sådant fall vända sig till Trafikförsäkringsföreningen, Drottninggat.



Utbyte av det svenska ordförandet.

19, Stockholm, som reglerar skador, vilka förorsakats av okända motorförare. Man måste naturligtvis kunna styrka hur skadan uppkommit för att ersättning skall utgå.

I skadestandsprocesser i följd av trafikolyckor har bilisterna ett ogynnsamt utgångsläge, då det inte som annars vanligen är fallet, åligger den skadelidande att bevisa att motparten är skuld till skadan. Tvärt om måste bilisten bevisa, att han är fri från skuld. Är det sålunda i något avseende ovisst hur olyckan gått till, så bedöms saken på för bilisten oförmånligaste sätt. Otaliga är de fall, där bilisten ådömts skadestånd endast på grund av att tillräcklig friande bevisning inte funnits, och där utgången hade blivit en annan, om det faktiska händelseförloppet helt kunnat klarläggas.

Det ovan nämnda torde otvetydigt visa, hur viktigt det är att man i tid försäkras sig om allt bevismaterial, som kan stå till buds.

Allt det ovan sagda gäller beträffande svårare olyckshändelser.

När det gäller lättare kollisioner och dylikt, som inte medfört allvarigare personskador, föreligger inte något som helst tvång att göra polis-anmälan. I regel utbetalar även försäkringsbolagen skadeersättning utan att påfordra polisutredning. Vid lindrigare kollisioner händer det ofta, att förarna för att undvika bonusförlust kommer överens om att "göra upp i godo" och far från olycksplatsen för att på annat ställe utan polisens inblandning "göra upp".

Betänk emellertid att man därmed också far ifrån eventuella vittnen, hjulspår och dylikt och kanske varje möjlighet att få friande bevisning om uppgörelsen med motparten går i stöpet.

Ja, detta var något om det viktigaste en bilist har att iakttaga om olyckan varit framme, och skrivaren slutar med en önskan att Du för egen del inte skall komma i det läget, att Du behöver utnyttja de lämnade anvisningarna.

Arbetsledarna . . .

Forts. fr. sid. 10

rätt. Någon tvångsöverflyttning av medlemmar mellan förbunden skall icke äga rum, men förbunden åtager sig att snabbt förverkliga medlemsöverföringen och underlätta en kollektiv övergång.

I syfte att tillförsäkra arbetsledarkåren största möjliga fackliga slagkraft och möjliggöra en effektiv samverkan mellan förbunden, som organiserar offentliganställda arbetsledare, inrättas inom TCO ett arbetsledaråd. Förbunden utser representanter till rådet och TCO utser sekreterare, som ställes till rådets förfogande.

Arbetsledarna vid CVA och CFA, som genom överenskommelsen nödgas byta organisation, har lojalt följt anvisningarna och samtliga begärt sitt inträde i FCTF. De har gjort detta därför att de av erfarenhet vet, att uppdelningen på två organisationer inte varit lyckad och därför att de hoppas, att en gemensam organisation för arbetsledarna vid ett företag bättre skall kunna tillvarata de fackliga intressena.

SAF:s arbetsledareklubb vid CVA och CFA upphör med verksamheten i och med mars månads utgång. Historiken får anstå till ett senare tillfälle, men klubben vill redan i detta nummer av Bergtrollen rikta ett tack till företagsledningen vid CVA och CFA samt de båda personalorganisationerna och deras medlemmar för de gångna årens verksamhet och samarbete.

Det är klubbens förhoppning, att arbetsledarna såsom medlemmar i FCTF:s arbetsledaresektion får fortsätta att delta i samarbetet och medverka till en fortsatt gynnsam utveckling för företaget och dess anställda.

För CVA-CFA Arbetsledareklubb
Gunnar Fried.

—//—

Du gamle måne . . .

Forts. fr. sid. 13

te att landa, kretsar väl runt och återvänder till jorden. Men de åtföljs säkert snabbt av sådana som landar. Experter bedömer att detta sista kommer att ske i slutet av detta eller i början av nästa århundrade. Det är således troligt att många av er som läser detta kommer att uppleva det världshistoriska ögonblick, då en människa från planeten Jorden för första gången sätter sin fot på Månens yta.

Lansen . . .

Forts. fr. sid. 14

fördelarna är att man kommer ifrån propellermomentet. En koncentrerad luftström passerar genom motorn och man behöver inte trimma om för olika farter. Och så är man ifrån motorbullret – i kabinen hörs ingenting av motorljudet.

– Ditt helhetsomdöme om Lansen?

– Lansen står så nära mitt drömflygplan, som ett flygplan i dag gärna kan komma!

Det är dock inte enbart Lansen, som har gjort arbetet på CVA till ett nöje. Flygarkamrater och kamrater på marken har bidragit till att göra den här tiden till en minnesrik period. Episoderna har varit många, här är en.

Braxell och jag startade för ett prov. Lansen rullade om en stund in på taxibanan och vinkades in av Nogander. Han rullade fram stegen, klev upp och tittade med förskräckelse ned i planet. Baksitsen var tom! Men anklagande röst hov Nogander ur sig följande: "Var f-n har du gjort av Braxell?"

Föraren vred sakta på huvudet och ett förvånat ögonpar stirrade på Nogander. Han blev nu om möjligt rödare än vanligt i ansiktet. Det var inte jag, som satt på förarplatsen, det var en löjtnant från F7! Jag rullade in med min Lansen lagom för att se Nogander sakta och varligt klättra ned från det andra. Jag tror han var skakad!

Nogander signalerar klart för flygning med nästa "kärra". Om någon minut rullar planet ut mot startbanan, Nogander gör sin honnör för föraren och Hasslov vinkar glatt: "På återseende".

Vi dröjer kvar för att se starten. Lansen kommer rusande som en vinthund, planet lättar snabbt och föraren klipper in landningsstället. Lätta molnslöjor döljer inom några sekunder Lansen. Vi hann inte ens sträcka ut handen för att vinka "Hej, Hasslov".

Old Jim.

Det är att hoppas, att nämnda människa kommer att vara en representant för jordens alla invånare och inte enbart för en maktkonstellation. Det är riktigt som månforskaren och författaren Patrick Moore skrivit: "Innan vi kan göra anspråk på att vara herrar över den interplanetriska rymden, måste vi lära oss att bli herrar över oss själva".

Ursa.

Gjorde de rätt?

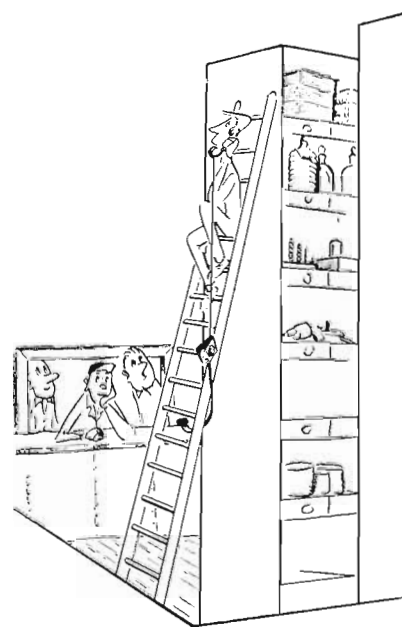
Innan Du läser detta, se igenom artikeln under rubriken "Säkerhetschefen". Det var rätt av personalen på avdelningen att omedelbart hindra A att gå omkring där. Det var även riktigt att omedelbart föra honom till avdelningschefen.

Dennes handlingssätt är också i stort sett riktigt. Han borde dock icke ha lämnat A ensam på kontoret. Han kunde alltså mycket väl ha ringt därför. Att A fått avlyssna samtalet, hade saknat betydelse. Det gällde ju enbart naturliga frågor, som på intet sätt behövde kännas kränkande för A.

Förutom att A nu lämnades ensam blev han i tillfälle att avlyssna och delta i samtalet mellan C och D. Dessa tänkte tydligen inte på, att A kunde vara en obehörig person. – Han satt ju inne hos B. – Det borde de emellertid ha gjort och varit litet mera försiktiga. Säkerligen tyckte de så själva – efteråt då vakten hämtade A – men det var några minuter för sent.

G. T.

—//—



Högtravande förrådsman tronande högt för kort samtal med lång man.

Flera mannar står i luckan till verktygsrum 612 och väntar på att bli expedierade. En sticker in huvudet och ser förrådsmannen Gunnar Lindholm uppkruken på en stege med telefonluren vid örat. Någon frågar: "Vad tusan gör han därinne". Då svarar han som tittade.

– Jo, han står på en stege för att prata i telefon med Broberg på Motor.

ANGENÄMT JULMINNE

Sju skinkor, 45 kg. revbensspjäll, 20 kg. kalvsylta, 30 kg. julkorv, 25 kg. köttfärs, 15 kg. pastej.

Är det någon som blir hungrig? I så fall är det för sent, ty det är fråga om den jullunch vi upplevde i december. Mängden skvallrar om att matlaget var stort.

Först som sist får vi väl konstatera, att det är ett angenämt minne. För oss som åt. Mässpersonalen hade gjort alla ansträngningar för att gästerna skulle trivas. Vackert dukade bord med tindrande ljus. Vålfyllda fat med julens alla läckerheter. Men det var inte endast väl sörjt för det lekamliga. En grupp ur Fl:s musik-



Ingen rädd för formerna här. Heflickorna Gurli Brolin, Elsie Bäckström hör inte till kostföraktarna.

kår underhöll med musik under lunchtiden. När tuggverktygen matades av, piggades man upp med en sprittande marsch och man kunde åter börja ägna sig åt nya hjältedåd i det stora midvinterblotet.

Arbogas Lucia med tärnor kom också på besök och vandrade runt i matsalarna, sjungande luciasången. Faktor Olle Wallström talade vackert om luciaseden och varmt om den pågående luciainsamlingen.

Något missnöje har inte antecknats. Möjligen var en och annan missbelåten med att klockan ringde för snart. Mässföreningen kan med lugn se fram mot nästa jullunch. Dom börjar kunna det här nu!

Wim.



Igelsäters-Pelle doppar i grytan med förnöjelse. Mässkassör Emanuelsson är bistar åskådare.

Toppklassiga

Malt- och Läskedrycker

OBS!

Har Ni provat vår måltidsdrinka på den nya 2 litersflaskan –
– Lagom för kylskåpet.

från

"Bergtrollens"

HUVUDLEVERANTÖR

ARBOGA BRYGGERI AB

ARBOGA



*Liten eller stor
i maten
Alla lika väl-
komna till faten*

Mässen



Hela affären nu
en blomstrande

Se våra alltid
högaktuella
skyltfönster!

Vårmode

EXPOSÉ

Välkomna in i affären – se och gläds över alla vackra
och inspirerande nyheter vi har att visa i dam-, herr-
och barnkonfektion och ekipering, tyger, gardiner m. m.

Normans

RÅDHUSGATAN 4

TELEFON 27

Här
har stål
sin
givna
plats



Transport- lådor

enligt SIS standard 71 11 05

Elektrolux transportlådor av stål, utförda
enligt SIS mått, är lätthanterliga, hållbara
och oömma — *stål tål!* Ett flertal lådtyper
för lättare transporter tillverkas även.

ELEKTROLUX

AB ELEKTROLUX, STÅLINREDNINGAR, SÄFFLE. TEL. 218, 858, 10 58

Elektrolux
Försäljningsavdelning
Tel. 54 00 40
STOCKHOLM 12

Representant för västra Sverige
Ingenjörfirman Lundwall & Co AB
Tel. 11 06 59
GÖTEBORG

Representant för Norrland
AB N. O. Ränne
Tel. 558 50
MALMÖ

Elektrolux
Försäljningsavdelning
Tel. 160 60
SUNDSVALL
MOTALA