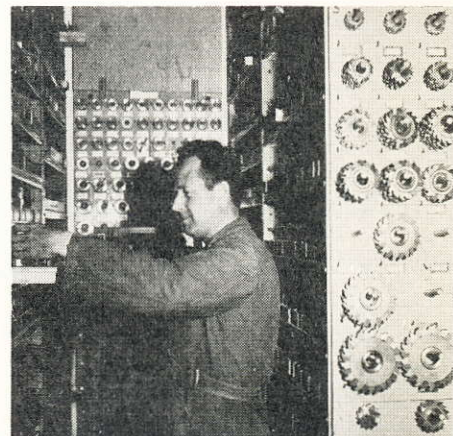
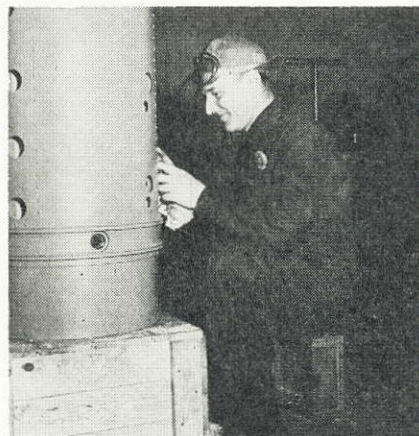


# BERGROLET

Nr 2 • 1959 • Årgång 10 • Pris 1:50 kr.

# KAMERAGLIMTAR FRÅN ARBETSPLATSEN



Fr. v. 1:a raden: Helge Gustafsson formar en lättmetallprofil i kantpressen på avd 122, Gösta Lundin, avd 203, lägger sista handen vid slutmonteringen av en motor RM2B, Barbro Hedlund,

sekreterare för styresmannen och töi. 2:a raden: Erik Mell, packare på avd 782, Sixten Granath, teknisk överingenjör, John Stéen, plåtslagare på avd 122. 3:e raden: kamrer Kurt Hjertén,

UHF, Anders Thuresson, svetsare på avd 122, Gunnar Lindholm, tillhör avd 770 och håller ordning och reda på verktygen i förrådet, filarverkstaden.

Personaltidning för  
Centrala Flygverkstaden och  
FF Underhållsavdelning Förrådsbyrån  
Arboga

## BERGTROLLET

Redaktör:  
John Eklöf  
avd 642, tel. 190

Redaktionskommitté:  
Hugo Dahlström, John Stéen,  
Karl-Axel Jansson, K. O. Sundvall,  
Gunnar Fried, Olle Winberg

# Bergkarlsberget och Bergkarlskanalen

av styresman Otto Dahlin

Arboga stad med sina knappt 11.000 invånare omfattar en, jämfört med invånareantalet, stor markareal (5984 har). Många arbogabor känner väl till stadens områden men för många finns det vita fläckar, okända eller bortglömda. Det är om en sådan vit fläck, liggande utanför allfarsvägarna, som jag vill berätta, nämligen om *Bergkarlsberget* och *Bergkarlskanalen*.

Bergkarlskanalen är en del av den år 1828 nedlagda Gamla Hjälmare kanal. I Bergtrollet nr 2/1958 följde vi i artikeln "Gränsen mot öster" den gamla kanalen, sluss efter sluss, från Arbogaån till Kvarnsjön, där kanalen mynnade ut vid Vinbergstorp. Härifrån passerade båtarna på sin väg mot Hjälmarens hela Kvarnsjön och styrde, då de lämnade sjön, in i en grävd kanal som började vid den nuvarande kanalens mynning och som sammanband kvarnsjön med Kroksjöns nordöstra hörn. Båtarna passerade Kroksjön och i dens södra del styrde de direkt in i slussen "Västmanland". Med denna sluss började kanaldelen mellan Kroksjön och Lillsjön och på denna sträcka passerades den genom Bergkarlsberget "brända" Bergkarlskanalen.

Så nåddes Lillsjön och söder om denna hade den gamla kanalen i stort sett samma sträckning som den nuvarande ända till Hjälmarens. Strax norr om Långsjön passerades halvslussen "Södermanland".

I det följande vill jag först berätta något om Bergkarlskanalens historia och därefter om vad som år 1959 är kvar av densamma.

## Bergkarlskanalens historia

Tillkomst, ibruktagande samt förfall och reparationer under århundradens gång följer i stort sett vad som hände med kanalsträckan mellan Arbogaån och Kvarnsjön. Jag vill inte här upprepa vad som skrivits i artikeln "Gränsen mot öster" i Bergtrollet nr 2/1958 utan kommer endast att komplettera med uppgifter som speciellt berör Bergkarlskanalen.

Den urgamla transportleden för båtar mellan Arbogaån och Notholmen gick givetvis så att hela den rad av småsjöar som låg på sträckan utnyttjades. Efter denna princip byggdes även kanalen. Högsta punkten och därmed sträckans vattendelare låg söder om Lillsjön - Kroksjön. Norr om vattendelaren låg sjöarna Lillsjön, Kroksjön och Kvarnsjön, som tidigare hette Hafsjön med sin norra del kallad Säg-



Bild 1. Bergkarlskanalen mellan Kroksjön och Lillsjön.  
Karta från år 1820.

sjön. Söder om vattendelaren låg Långsjön samt Värhultasjön. Ordandet av passage över den tröskeln som höjdstreckningen söder om Kroksjön utgjorde blev ett av de största problemen i hela den gamla kanalens historia. Vid den första stora kanalutbyggnaden åren 1629-1639 medförde bergspassagen stora förseningar. Arbetet utfördes av från Skinnskatteberg lånade bergsmän, som "brände" berget. Att "bränna" var den tidens motsvarighet till senare tiders "spränga". Berget upphettades genom stora brasor varefter en hastig avkylning ordnades genom begjutning av kallt vatten. Berget sprack och delar kunde lossbrytas. Efter bergsmännen kallades berget "Bergkarlsberget", och kanalsträckan "Bergkarlskanalen"; namn som ännu lever kvar. Den genom berget brända kanaldelen är cirka 600 m lång. Sluss byggdes norr om berget omedelbart vid Kroksjön. Söder om berget byggdes en halvsluss mellan Lillsjön och Långsjön. Dessa slussar byggdes enligt Styffe av "ohuggen sten diktade med mossa och träkilar, och således redan i sig själva nog bräckliga". Slussarna torde även blivit hårt utsatta när Hjälmarens hade högt vattenstånd. Behov av reparationer och ombyggnad kom snabbt och utfördes sådana löpande under så gott som hela 1600-talet. Under åren 1691-1701, då stor om-

byggnad av hela kanalsträckan skedde, fördjupades Bergkarlskanalen och slussarna ombyggdes. Slussen vid Kroksjön fick namnet "Västmanland" och den vid Långsjön "Södermanland" Den dåvarande landskapsgränsen, som nu är länsgräns, korsade kanalen mellan dessa slussar (ungefär mitt i Lillsjön). Men redan 1720 förelåg behov av nya större reparationer och ändringar. Lohman skriver i sin år 1737 utgivna Arboga Känning:

"Nu hade thenne Graf ansefliga penningar kostat, men hade dock intet diup för skutors och andra dylika fartygs genomfart, utan måste the som wille fram, öfwer runda kaflar, på bottnen lagde, spelas, hwarwid folket icke alenast tröttnade, utan fartygen ofta gingo sönder, särdeles emellan nu warande 8 och 9 Slutan, thär wägen är igenom Bergs-karls-berget sprängder."

För att underlätta transporter, speciellt genom Bergkarlskanalen, kom flatbottnade båtar, kallade "Örebro källkar" till användning. Ofta måste lasterna lättas och för sådana omlastningar voro särskilda s k Lichtare anställda.

Om slussarna skriver Lohman:

"Then 8 är Westermanna-lands Sluta, som här stöter til Södermanna.

Then 9 halfluta hörer til then nästnämde ort och förer thess wapn en Grip, såsom then 8 af Tre Brinnande Berg lyser."

År 1766 var kanalen så förfallen att den var nästan oanvändbar. Vid de stora ombyggnader som började 1770 ombyggdes bl a slussen Västmanland helt. Men även kanalarbetena 1770-1776 blevo misslyckade. År 1815 fick Sveriges då största kanalauktoritet, Baltzar von Platen, Kungl Maj:ts uppdrag att yttra sig, vilket han gjorde den 29 jan 1816 (se Bergtrollet nr 2/1958). Han föreslog en helt ny kanaldragning mellan Arbogaån och Kvarnsjön men däremot ingen ny dragning av Bergkarlskanalen. Han föreslog emellertid att halvslussen "Södermanland" skulle ersättas med en ny sluss vid Notholmen. Under tiden medan arbetena med den nya kanalen enligt von Platens förslag var igång uppkom tanken att även ersätta Bergkarlskanalen med en ny kanaldel mellan Kvarnsjön och Lillsjön.

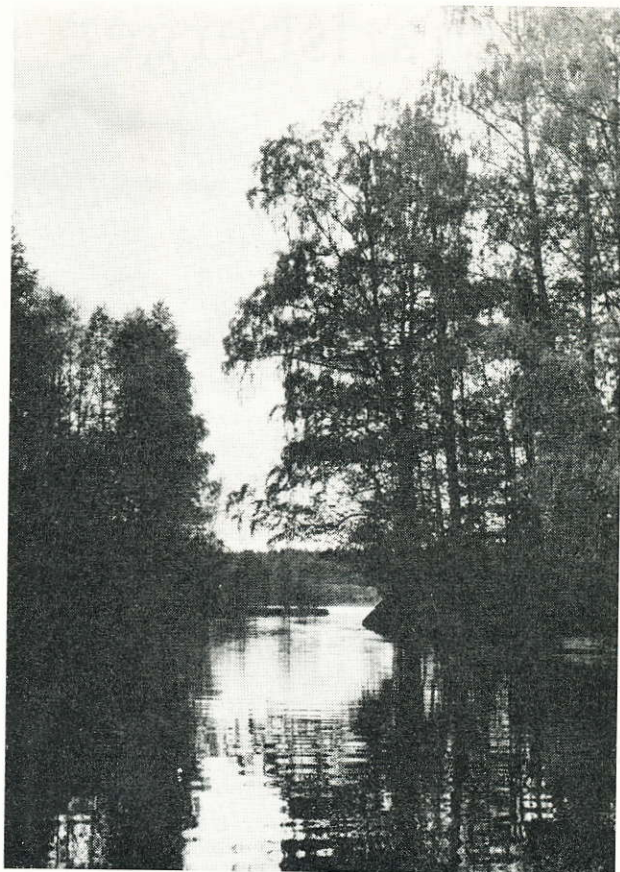
I Hjelmare Slusswerks Directions "Underdåniga Berättelse med underdånigt förslag angående återstående Canal-Byggnadens fullbordande" anmäldes år 1823:

"Och anser nu Directionen, på herom gjord hemställan af Capitain Edström, sig böra till Eders Kongl Maj:ts Nädigste pröfning i underdånighet anmäla ännu en ytterligare förändring, i den år 1816 fastställda Canalsträckning, som har till föremål att undanröjda de olägenheter för segelfarten, hwilka uppkomma af nu warande segel-ledens krökning emellan Stafsjön och Westmanlands Slussen. Denna förändring skulle, efter Capitain Edströms förslag, bestå deruti, att en ny Canal gräfdes från den så kallade Nytorpsgrafwen, i en med Litt. U, B å Canal-Chartan utmärkt rak linia till 45 Sectionen i



Bild 2. Kvarnsjön, sedd från den punkt där Gamla kanalen mynnar ut. Foto: Eric Persson.

Bild 3. Nytorpskanalen.  
Foto: Rune Norelius.



Bergkarlsberget, hwarigenom fartygen kunna gå med samma wind genom Canalen, i hela dess sträckning från Hjelmaren till Arboga å."

Förslaget bifölls av rikets ständer. Bild 1 är ett avsnitt ur en "Charta öfwer Hjelmare Gamla och Nya Canaler och Slussverk" från år 1820, tillhörande Hjelmare kanals arkiv. Kartan är från den tid då Bergkarlskanalen var i bruk men är även den av Edström föreslagna nya dragningen inritad.

Beträffande slussarna söder om Kvarnsjön bibehölls "Södermanland" som regleringssluss varjämte en ny sluss byggdes vid Notholmen.

Den nya kanalen togs i bruk år 1828 och Bergkarlskanalen, ett av 1600-talets storverk, lämnades åt förgängelsen tillsammans med slussen "Västmanland".

Beträffande den nya kanalsträckningens öden efter 1828 vill jag här endast nämna de omfattande arbeten som utfördes i samband med den stora sjösänkningen av Hjälmaren på 1880-talet. Sänkningen var av storleksordningen 1.2 meter. Stora kanaluppmuddringar måste ske och norr om Långsjön omfattande sprängningar i berget. Notholmens sluss och "Södermanland" ombyggdes helt och gjordes djupare.

Vid Arninge finnes i berget inhugget vattennivåmärken från tider före sjösänkningen. Detta s k "Arninge märke" bär årtalet 1757.

### År 1959. Bergkarlskanalen

Vi skall nu följa den gamla kanalen från Vinbergstorp där båtarna, som kom från norr, styrde ut i Kvarnsjön sedan de lämnat slussen Ulrica Eleonora (se Bergtrollet nr 2/1958). Bild 2 visar färdvägen över Kvarnsjöns norra del. Komna i närheten av östra stranden styr vi söderut och följer samma väg som kanalbåtarna i våra dagar. I sjöns sydligaste del lämnar vi den nuvarande kanalrutten och styr in i den gamla grävda färdvägen (Nytorpsgrafven) till Kroksjön (Bild 3). Vi färdas genom en mycket vacker trakt vars like enligt mitt bedömande inte är att finna på annan plats i Arbogas omgivning. Så kommer vi till Kroksjön, helt omgiven av skog. Sjön ligger så räregt idylliskt och undangömd, långt bort från vägar, trafik och buller. På en höjd ovanför västra stranden skymtar vi gården Ran-



Bild 5. "Slutan". Foto: Rune Norelius.

säter, men annars inga tecken på bebyggelse. Allt är lugnt och fridfullt.

Vi styr tvärsöver sjön mot södra spetsen och där ser vi resterna av den gamla slussen "Västmanland" (Bild 4). Och ovanför slussen ligger "Slutan" (Slussen), en kvarstående liten byggnad från den tid Bergkarlskanalen var i bruk. Vi lämnar båten vid slussen. Rester av dennas murar står kvar men några spår av slussportarna har jag inte kunnat finna. Inte heller av den av Lohman omskrivna stenen med Västmanlands vapen.

Den ovanför slussen liggande "Slutan" (Bild 5). är en av de bäst bevarade av gamla kanalens byggnader. Grundmurar efter flera byggnader finns kvar. Troligen bodde här slussvakter, timmermän, lichtare m fl och säkerligen fanns här krog.

Ovanför "Slutan" finns rester kvar av en urgammal klövjestig som kanske en gång var en huvudfärdled från Säterbo och söderut. Vi gå utefter den gamla kanalen och märker överallt att det är en ränna i berget vi följer. Den tjänstgör nu som dike från Lillsjön och är igenrasad och övervuxen. Inga branta bergväggar finnes. Den gamla bränningen gjordes så att man fick normala slänter. Dessa är nu täckta med skog.

Så kommer vi till det som en gång var Lillsjön. Denna verkar numera som ett kärr och är helt täckt av skog. Och på östra sidan av sjön når vi den nuvarande Hjälmare kanal och även här ser vi spåren efter stora ingrepp i berget. Strax norr om Långsjön når vi Södermanlandsslussen som ombyggdes helt på 1800-talet. Några spår efter den gamla slussen syns ej.

Vad vi sett på vår vandring är resterna efter ett av 1600-talets stora byggnadsverk; fantastiskt med tanke på den tidens tekniska möjligheter.

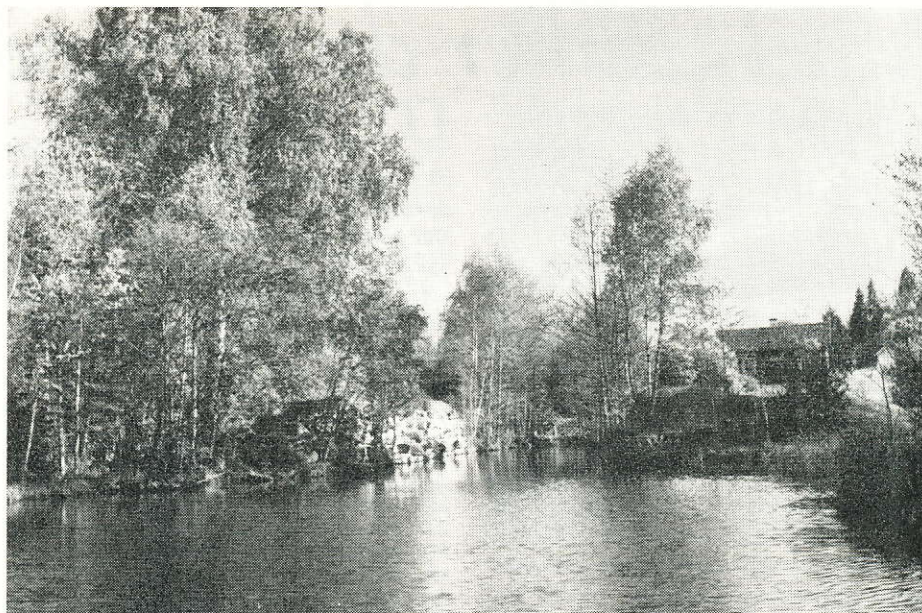


Bild 4. Slussen "Västmanland" Till höger "Slutan" Foto: Rune Norelius.

## Litterärt:

# SAXON - en arbogabo

- De flesta industriella anläggningar lågo en halv kilometer utanför staden, där ån gjorde de starkaste fallen, på sitt sätt bildande ett samhälle för sig.

Gjuteriet var det största företaget sysselsättande ett par hundra arbetare. -

Var finner man en industri en liten bit utanför stan vid en å, som där gör de starkaste fallen. Inget tvivel råder väl om att med industrin här ovan avses den som vi i dagligt tal kallar Meken.

Det är över femtio år sedan det ovan citerade skrevs och författaren - ja, John Lindström känner vi kanske inte till men däremot John Saxon, tidningsman, nykterhetsapostel, vegetarian. Saxon var under en tid verksam i Arboga. Han föddes för jämnt hundra år sedan och det finns anledning för oss arbogabor att ägna honom en speciell tanke, inte därför att hans efterlämnade verk har något särskilt litterärt värde utan därför att de i flera fall handlar om Arboga och dess innevånare.

I boken Världssorg sägs det inte vad staden har för namn men redan illustrationen på bokens framsida visar att det är Arboga som åsyftas. Man ser där ett ungt par som befinner sig på ett skogsbeklätt berg, nedanför dem ligger ån. På andra sidan vattendraget breder den lilla staden ut sig. Mycket riktigt finner man kyrktornet till höger och

industriskorstenar till vänster. Arboga utan tvivel.

Den i boken förekommande redaktören heter Gellerstedt och en av de framstående borgarna Bäfvert. Ännu i dag finns det kända borgare i Arboga med namn mycket lika Bäfverts.

Järnvägsstationen en bit utanför centrum finns med. Tåbäcken kan inte vara annat än Vinbäcken. Säkerligen kan de flesta i boken fingerade namnen hänföras till då levande personer.

I romanen Den Nya Dagen möter vi ånyo Arboga nu under namn Aboga. Här är det ett annat Arboga som möter oss än i Världssorg. Det är det Arboga som börjar uppleva den nya tiden. En tid då den första strejken vid Gjuteriet bröt ut. Staden har fått två dagstidningar och som redaktör i den ena sitter Gellertz som på ett ställe i boken utbrister: "Nej, tacka vill jag då stadens förutvarande enväldsherskare, de förnämligare köpmännen." Staden skakades av de nya herrarna, industridisponenterna och deras arbetare, törnrosasömmen var slut.

Mycket torde vara att tillägga om Saxon och hans arbogaböcker. Det är ont om litteratur om Arboga och av arbogaförfattare. Av denna anledning kan det vara värt besväret att lära känna Saxon närmare.

ALW.

## Litteratur

Lohman: Arboga Känning. 1737.

Styffe: Om Sveriges kanalbyggnader intill mediet av adertonde seklet. Sthlm 1846.

Nerman: Hjälmare kanals historia. Uppsala 1910.

Waldén: Den stora sjösänkningen. Örebro 1940.

—//—

—//—

# Vad tänker du göra på semestern?

Frågan i rubriken ställde Bergtrollet till några CVA- och UHF-are och resultatet av frågeronden blev följande.



Ake Pettersson, avd. 411, UHF.

Semestern kommer jag att tillbringa vid Magnäs, där jag har en sommarstuga sedan 8 år. Där nere vid ån kan jag ägna mig åt min hobby – fiske. Vi har en eka vid åstranden och när andan faller på ror min fru och jag ut med draget. Det blir en gös eller en gädda och ibland en abborrpinne. Rekordet är en gös på 8 kg, som fångades i ryssja. Ja, nog mathåller man sig med fisk.

Man har alltid full sysselsättning. Stugan fordrar sitt underhåll – den är på rum och kokvrå. Långsamt blir det aldrig. Vi har trevliga grannar och då och då kommer arbetskamrater på besök.

Det här lugna livet rekommenderas varmt åt alla landsvägsriddare! Bilåkandet har drivits till vansinne. Jag har varit betänkt på att köpa bil, men det är ju så trångt på vägen, att man med nöd och näppe får rum med mopeden.

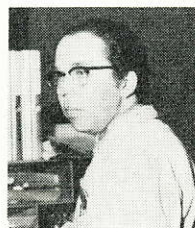


Erik Löfgren, avd. 100, CVA.

Semesterplanerna har inte tagit riktig form ännu. Jag vet att vi kommer att vara en hel del ute vid sommarstugan vid Högsjön och jag vet också, att jag måste ägna en hel del tid åt min nyinköpta villa vid Villagatan. Den skall rustas upp och där är åtskilligt med jobb.

Men det är givet, att en semestertripp blir det – Västkusten kanske. Främst är det frugan, men också min sexåriga dotter, som driver på. Frugan tycker det är roligt att komma ut och se sig om. Vid Västkusten har vi legat på semester de senaste tre åren, men jag har aldrig haft sådan tur med väd-

ret, att jag blivit västkustbiten. Hoppas på riktigt glansväder i år. Mitt stora intresse har hittills varit sommarstugan, men den kommer väl en aning i bakgrunden nu. Så är det bra med bilen, som ger möjlighet för hela familjen att få sina semesterdrömmar uppfyllda. Snabbt för den ut oss till andra nejder.



Gösta Fredriksson, avd. 411, UHF.

Mitt huvudsakliga intresse är naturen och fågellivet och då dessa intressen till fullo delas av min fru, brukar vi alltid lägga vår semester så att vi kommer i absolut kontakt med naturen. Vi har ofta sökt oss till Norrland, som i sin enslighet och karghet påminner om havet. Men i år ska vi inte norrut. Egentligen har vi dåligt planerat för semestern. Vi hade tänkt oss Västkusten med sikte på Soteskär och skulle då resa tillsammans med en annan familj. Dom har dock fått förhinder och så sprack den resan. Nu blir det Öland eller Gotland, troligen det senare. Fårö lockar med sin säregna natur och där finns också en gammal bondekultur, som är mycket intressant. Karlsöarna får naturligtvis också ett besök.

Gotland kan varmt rekommenderas som semester mål. Det finns väl inte en kvadratcentimeter på den ön, som inte har något av intresse att bjuda på. Där får man den bästa solskenssemestern i ett ljuvligt klimat.

Vi är också starkt intresserade av fornminnen, vilket också gör Gotland till ett starkt dragplåster. Vi bor alltid i tält. Vi tar mopederna till Nynäshamn och båt över. Mopeden hänger med – den är för vår del det mest idealiska fordonet.

Semestern bör vara noga planerad i förväg, tycker jag. Genom kartor och litteratur bör man i förväg skaffa sig vetande om de platser, man ämnar besöka.

För familjer exempelvis med barn kanske det kan vara av intresse att veta, att det på Gotland finns små stugor att hyra. Till Gotland kan man återvända varje år, slutar Fredriksson, som inte sticker under stol med att han är ordentligt gotlandsfrälst.



Bertil Gustafsson, avd. 100, CVA.

Så mycket är klart, säger Bertil och tittar upp från sitt jobb vid supportsvarven, att vi skall upp och fiska i någon sjö i Jämtlands-trakterna. Öring – naturligtvis! "Vi" det är fyra grabbar, av dem också Bror Schlegel från CVA. Vi åker i min bil. Förra året var vi också upp på en fisketur, men det var uselt fiskeväder. I år hoppas vi på bättre tur med vädret. Det blir friluftsliv i fjorton dagar och tält hör naturligtvis också till utrustningen. Får vi bra med fisk, stannar vi där vi är, annars får vi ge oss av till andra vatten.

Inte blir det väl någon fisk över att salta och ta med hem – den går nog åt, när den fiskas. Halstrad öring är en läckerhet! Vi ska träffas nu en kväll och smida våra planer, men en sak är tämligen klar, att det troligen blir för kallt att bada där uppe, så det blir nog en badvecka hemma i Kungsör till sist, säger Gustafsson, och så snurrar åter supportsvarven.

-//-

## ENGELSKA SPALTEN

*Teacher:* How is it you've only written ten lines on milk when the others have done pages?

*Pupil:* I do mine on condensed milk, sir.

A firm declare that they have utilised the most economical method of packing sardines. – They must have got it from an Underground official.

Waiter, tell the chief that the dinner would have been excellent if the ages of the chicken and the wine had been reversed.

*Son* (back from party): Mother, I don't think I can be quite well.

*Mother:* Why, dear?

*Son:* Well, I could only eat six mincepies, and previously I had always been able to eat at least ten.

I never like to eat.

– Why's that?

– It spoils my appetite.

Rune Norelius:

# Operation blindtarm

Regntiden — förlåt semestern — var slut och det var måndag. Arbetslusten var inte vad den borde vara.

Under svåra förhållanden föds stora idéer och på 273 föddes nu en sådan. Jag vet inte så noga vem som var den skyldige, men plötsligt stod det klart — vi måste till fjället och fiska, allesammans, hela avdelningen! Idén var kläckt och det var bara att sätta igång. Först måste en dag bestämmas och då framkom en sak, som egentligen är ganska egendomlig. Ingen kunde bestämma sej utan att först fråga "mamma". Så här vid sidan om kan vi ju konstatera, att den svenske mannen är ganska hänsynsfull mot sin fru — eller har han kanske inget att säga till om?

Nåja, vår sista lediga lördag anslogs, men hur många skulle vi bli. Reklamtrumman hade behandlats en smula oförsiktigt och affären höll ett tag på att svälla ut till rena storföretaget. Ett bussköp tycktes vara enda lösningen på transportproblemet. Det ordnade sej emellertid enligt naturlagarna d.v.s. de svaga och tvehågsna gallras automatiskt bort och en dag återstod endast sju man av alla intresserade.

Dagarna gick och det blev provianteringsdags. Där tillgreps rena diktaturen. När så få som möjligt var närvarande författades en lista på matvaror efter grundidén: "Gillade han inte kaket fick han vara utan".

Förväntningarna skruvades upp mer och mer ju närmare vi kom resdagen och när klockan ringde den sista fredagen åkte ytterkläderna på med extra fart och det gick undan hem den kvällen. Kl. 18.45 anlände karavanen till Kungsör för att plocka upp mej som sista man. Det imponerande matförrådet stuvades ombord och kl. 19 precis började en Amazon och en Volkswagen att rulla mot hägrande öringsvatten.

Stämningen var hög, på gränsen till uppsluppenhet och under glada tjoanden susade vi genom Köping, Kolsva, Fagersta och vidare norrut. Redan i Norberg började det mörkna. Bilarna fick där en sista bensinpåfyllning, innan det åter bar av genom det fallande nattmörkret. Just som vi passerade Domnarvets järnverk hände tydligen något i dess inre. Ur en tjock skorsten sprutade en väldig eldkvast. Gnistor flög ett 20-tal meter mot skyn och i undre delen av eldkvasten syntes ett starkt violett sken, som lyste upp hela omgivningen. För oss var ju det här så ovanligt att vi inte kunde låta bli att stanna och beundra skådespelet. På Tores förslag blev det samtidigt allmän fikarast.

Därefter började slutetappen. Falun, Mora och Älvdalen avverkades raskt och sedan återstod enbart djupa skogar. I bilarna var det nu ganska lugnt. Den första upphetsningen hade ebbat ut och tröttheten ville gärna komma smygande. Ett becksvalt mörker låg över landskapet. I strålkastarljuset såg man enbart vägbanan, som oupphörligt rann fram och en bit längre bort skytmade då och då baklyktorna från Tores Amazon. Det gick raskt undan och Einars "Folkis" fick kämpa hårt för att inte komma på efterkälken.

Vid tvåtiden på natten anlände vi till Mörkrets by, som sannerligen gjorde skäl för namnet, där den låg inklämd vid Fulu-fjällets fot. Tack vare Domänverkets timmerväg kunde vi åka bil långt upp på fjällsidan. Inte var det någon autostrada precis.

Stora kullerstenar låg i körbanan, brant var det, motorn måste skräna på ettan, men upp kom vi. Plötsligt tog vägen slut. I skenet från ficklamporna tömdes termosarna på sista droppen kaffe. Smörgåspåsarna innehöll snart bara smulor och nu skulle det bära av upp mot fjället. Först delades matförrådet upp så rättvist som möjligt. Mesarna svällde och antog jätteportioner. En och annan provlyfte och utropade ett hurtfriskt: "Värre packningar har man burit" eller "Jag kan ta din masklåda också". Det lät verkligen fint och man såg ljst på tillvaron trots mörkret och dimman eller rättare sagt molnen, som insvepte allt i ett mjölkliknande töcken. Det hade regnat innan vi kom, och enstaka vindilar som jagade i träden rev ned "duschar" av vatten, som med ett lätt prassel föll över ljung och mossa och över våra ryggar.

Nu skulle uppmarschen börja. På kartan fanns en stig inprickad som skulle föra oss till det hägrande målet och den gällde det nu att finna. Ingen av oss var professionell orienterare men det gick bra ändå, tack vare ficklampa, tur och några vägvisare som antagligen någon okänd fiskebroder satt upp. När stigens början var funnen var fortsättningen inte svår ty den tycktes vara väl trampad av många fötter. Den lilla karavanen satte sig nu i rörelse och det gick raskt framåt. Under marschen började det sakta ljusna och man kunde göra sig en föreställning om terrängen. Till en början enbart granskog, gles, med ärriga stammar och svulstliknande utväxter där kådan sippade fram. Grenarna tycktes envist växa på en sida av stammen, så att träden på avstånd liknade trasiga kammar. De är inte sköna, men den som upplevt fjället, känner en ilning av glädje över att återse dessa kämpar.

Länge orkade inte granarna klättra med oss uppför branterna utan i stället fick vi sällskap med vitstammig, knotig björkskog och se — på en gren hängde en rutig blazer. Hur det gått med ägaren? Ja, se det vet ingen. Björnen hade ju varit synlig långt söderut den här hösten, kanske — — —

Snacket hade det inte varit fel på i början av promenaden, men ju brantare stigningen blev och ju mer ryggåcksremmarna skar in i axlarna, desto mer försvann pratlusten. Sista stigningen som nästan var tvärbrant klarades under tryckande tystnad, med undantag av flåsandet från sju par lungor. Här visade Artur Byström att han var den fjällkarl som han utgivit sig att vara, ty med en väldig mes på ryggen, fiskedon i en hand och fem kilo potatis i den andra, (jag tror att han inte ens bytte hand under hela uppmarschen) tog han teten när vi andra började sakta farten. Litet tagen var kanske han också för under de värsta perserna sa han faktiskt ingenting och det är ju ganska ovanligt när det gäller den gode Artur.

Väl uppe på fjället gick det lättare att gå. Vi fick vinden i ryggen och snart siktades första målet, Rösjöstugan. Här är Domänverkets sportfiskestation belägen och enligt uppgift skulle vi få köpa fiskekort här. Trots träget bultande på dörrar och fönster öppnade ingen. Där stod vi — 45 mil hade vi åkt och gått en sträcka som verkade minst lika lång. Skulle detta bli slutet? Nej, katten heller, en skrivelse författades, någon lyckades hitta en spik, sten fanns det gott om och med en sådan som



Tjusigt fiskstilleben. Foto: författaren.

hammare naglades skrivelsen fast på ytterdörren. Med snövita samveten tågade vi nu ut på fjället och snart skulle öringen bli vår.

Men det visade sig vara lättare sagt än gjort för naturen hade nämligen ordnat med en del smärre hinder med mening att förskräcka den förhoppningsfulle fiskaren. Det började så smått med en regnhal stock över en strid bäck. Ingen trillade i, men det får väl endast skrivas på turkontot. Men när det sedan gällde att passera ett antal till synes bottenlösa kärr tycktes lyckans gudinna ha lämnat oss alldeles på egen hand. Vattnet och dyn sökte sig ned i många stövlar och få vora de fötter som fick behålla sin naturliga fuktighetsgrad under resten av vandringen.

Egentligen hade vi tänkt ligga i tält, men det dåliga vädret hade fått oss på andra tankar och nu styrde vi kosan mot den ganska avsedda belägna Harrsjöstugan. Enligt en artikel i Svenskt Fiske skulle denna vara underbart vackert belägen på en udde i Harrsjön, så det var naturligtvis inga små förväntningar vi låg inne med, och det behövdes nog, när man var vit om näsan och nästan hade öronsusningar av ansträngning under de tunga bördorna.

Efter cirka 45 minuter siktade vi ett glittrande vatten som med kartans hjälp fastställdes som Harrsjön och efter en stunds sökande upptäckte vi stugorna, det var nämligen två stycken, på andra sidan sjön. Tänk att åsynen av dessa grå oansenliga kuber kunde bli som en vitamininjektion på oss. Men det var ju målet, målet för allt fantiserande hemma på CVA. Trötta ben fick fart, ryggåcken blev som ett fjun och förut tysta munnar fick hastigt massor att prata om och snart var vi framme.

Första anblicken på nära håll resulterade inte i ett prisande av sportfiskekåren. En halvliter uppträdd på en stång och fastspikad på taket sa en del om föregående besökare, resten berättade berget av tom-buteljer, konservburkar, papper och annat skräp som låg utanför stugan, och när man upptäckte fönstret som någon slängt sten igenom blir man heligt förbannad. Nåja, vi klampade in, packningarna fick dräsa i golvet och själva sjönk vi ner i hyvelspånsfyllda sängar. Byström som är tvättakta lapp som vi arbobagor kallar norrlänningarna skulle naturligtvis genast elda och jag tror alla med välbehag såg honom fatta yxan och klyva tjurig fjällgran. Snart språkade elden i den lilla järnspisen. Kaffevattnet hämtades i sjön, kristallklart, det var annat än Arbogaån. Fönstret tätades, pro-

vianten packades upp och snart satt vi alla kring det kvistiga bordet och åt en primitiv men härlig frukost.

Nu skulle man väl ha sovit, men vem hade tid till sådant när man läst t. ex. detta i Svenskt fiske: "Vid vårt besök vakade grov fisk, så att klatscharna hördes i genom den öppna dörren." Och det hade ju hänt här, precis här utanför. Nej fram med flugor och spön, mask och bambuspön, och ut och dra upp. Då upplevde vi den nakna verkligheten — flera hade nog läst samma tidning. För när vi kom ut på udden nedanför stugan upptäckte vi till vår förskräckelse att marken var alldeles hårdtrampad, gräset nästan bortslitet av fötter, som naturligtvis inte tillhört några andra än fiskebröder, som haft frakten att komma före oss. Fiskare är emellertid ett optimistiskt släkte och resonerar väl som så att "dom stora" finns nog kvar och tar säkert på mitt oemotståndliga bete. Det valdes i masklådorna skall jag säga och den "ordentlige" bland oss som hade lådan indelad i fack, vackert röd lövmask i ett och doftande "dyngmask" i ett annat stod som en häst mellan två höttappar.

Lars-Olov, som resonerade som så att ju fler flugor i vattnet desto fler fiskar hamnar på land tacklade sitt haspelspö med fem flygfän och hivade ut. Jag tror att han fortfarande förväntar sej över att resultatet blev så negativt.

Alex fifflade hemlighetsfullt med sina don och försvann bortefter stranden. Här skulle vi tydligen få se på gnistor — eller rättare sagt öring.

Artur klev majestätiskt omkring som en trana på gungflyna kring den fina höljan nedanför stugan och hanterade med utsökt elegans sina fiskedon. Handlaget avslöjade en som varit med för.

Tore och Einar (Lasse) trogna fiskekompisar, slog följe även här, och man kunde se dem energiskt kasta ut och veva in.

Men Ottoson vad gjorde han? Han hade åtminstone fiskat en stund men försvann tidigt. Man spanade ivrigt efter sjöns stränder och nedåt bäcken. Han var borta, nej utpå myren rörde sej något. En figur lufsade omkring där, alldeles dubbelvikt och med ena handen ivrigt sysselsatt med att föras mellan marken och munnen. Otto hade svikit gänget för hjortronen.

Aldrig har väl ett så flitigt fiskande blivit så klen belönat. Inte ett napp inte ens en vakring från en fisk. En efter en tröttnade och försvann in i stugan. Jag var slutligen ensam herre på täppan och nu var det väl konstigt —. Man lade ner hela sin själ i fiskandets konst och inte nog med det, halva min kropp lades också i — bäcken. Efter som vattnet nådde över livremmen var det inget annat att göra än att uppsöka sina fiskebröder i kojans. Där rådde lugnet, alla sov. Efter att ha bytt till torra kläder kändes det härligt att krypa till kojs bland trevligt prasslande hyvelspan.

Vid ett-tiden väcktes man av slammer från tallrikar och matbestick. Artur hade lekt hustomte och fixat käk och det var bara att bänka sej. Medan vi stoppade i oss kokt kory och potatis höll han ett kärnfullt tal, där han med inlevelse och stor personlig tro övertygade oss vankelmodiga, att dessa vatten numera inte innehöll en enda levande varelse. Nej, hit ska vi gå, slutade Artur Byström och satte fingret på kartan. Man glodde i stum beundran först på Artur, sedan på kartan. Fingret visade på en bäck nära norska gränsen.

Snart befann vi oss på marsch igen, men nu gick det lätt för endast fiskedon samt termos och mackor togs med.

Vi var framme efter ungefär en timme. Det här området var lägre än platån uppe vid Harsjön och inte så sterilt. Bäcken om-

gavs av små friskt gröna fjällbjörkar, gräset var högt och frodigt och det bästa av allt, inte ett spår av människor. Solen tittade fram ett ögonblick och vattnet sprakade gnistor i motljuset. Man ville inte byta med en enda människa. Vi trivdes. Men det skulle metas öring. Med andakt sänktes spöet så flugan gled iväg på vattnet. Nästan ögonblickligen den nått vattenytan bröts denna av en liten glittrande vattenkaskad och det för öringen så typiska knycket kändes i spöet. Man blev alldeles hänförd och glömde naturligtvis ge mothugg och så var den fisken borta. Men vad gjorde det? Jag skäms inte att erkänna att man ropade högt att man "kände en". Einar hade redan landat den första.

I bäcken fanns massor av mindre forsar och små djuphål, de senare med en vit sakta roterande skumtapp till "tak". Sänkte man försiktigt masken eller flugan genom skummet, kom nästan "bergis" ett ilsket ryck, som ibland med tur slutade med en fisk på det torra.

I de stora lugna böljorna syntes vakringar och man kunde ana att där gick de stora fiskarna. När vi försökte lura dem blev vattnet alldeles dött och levde inte upp igen förrän vi dragit oss tillbaka.

Tiden går fort när man har roligt. Matsäcken hade glömts bort, men plockades fram i sista stund. Fisket gav tjugotvå öringar och en harr. Kanske inte så mycket, men vad gör det när man tänker på alla som finns kvar och att det kommer en ny dag. (Det gjorde det också men inte som vi tänkt oss.)

Medan vi gick tillbaka mot Harsjöstugan blev vädret hastigt sämre. Ett fint regn började falla och ett tilltagande dis gjorde, att vi måste gå sakta för att inte villa bort oss, och innan vi hittade "hem" var det nästan alldeles mörkt. Den primitiva stugan kändes nu riktigt ombonat att komma in i. Vi fick snabbt fyr i spisen och snart spred sej en skön värme i rummet. Spishörnet belamrades med våta kläder och stövlar. Ett oljeställ droppade på det heta rökröret, som svarade med ett ilsket väsande. Lukten av vårt tyg blandades med fotsvett, matos och dofter av stearinljus till en mustig historia, men trivseln var fullkomlig och man glömer aldrig en sådan kväll. Planen för söndagen gjordes upp. Den var enkel. Uppstigning kl. 5 och snabb promenad till det upptäckta fiskevattnet. Nu måste det sovas. Man kröp i träningsoverall, småpysslade med fiskedonen och ålade slutligen ner i sovsäcken.

Friden stördes nästan genast av ett upprört tjatter från Artur, som påstod att det fanns mask i sängen. Männe han drabbats av hallucinationer? En ficklampa tändes. Nyfikna samlades och mycket riktigt, killen hade rätt. Han hade massor av sängkamrater, som snabbt började försvinna bland spanorna. Med en fingerfärdighet, som skulle gjort en professionell maskplockare i Stureparken grön av avund, fångade Artur in rymmarna, och lugnet var återställt. Men snart uppstod nya oroligheter. Einar erinrade sig plötsligt, att saker måste uträttas, tände sin ficklampa och tassade ut. Ficklampan var en sådan där fyrkantig sak, med starkt kupig lins och ett litet handtag ovanpå, den verkade endast att rodna när den tändes. Inte mycket att lysa med när dimman stod som en mur utanför stugväggarna.

En halvtimme gick. Man började smått undra vart den gode Einar tagit vägen. Efter ytterligare tio minuter var en spaningspatrull redo, då äntligen krefsade det på dörren, och den saknade kom in. Djupt skakad berättade Einar, hur han tagit riktning mot "huset" men bommat i dimman och mörkret och hamnat i en annan "byggnad" som efter en kärvändig undersökning

visade sig vara rökugnen. Ny riktning togs, men den här gången slutade det i ett kärr och med dyvatten till knäna. När han sedan skulle ta sej tillbaka till stugan, var det precis lika svårt och det var väl rena turen, att han upptäckte ljusskenet från fönstret. Vi hade nämligen tänt ett ljus strax innan vi ämnade ut och skaka.

Äntligen var det lugnt och man somnade in.

Efter några timmar vaknade jag vid att någon pratade halvhögt, man uppfattade ord som "dj-a ont i magen" och "jag tror jag har feber", men man var för trött för att reagera, utan mumlade något om dumma skämt och slumrade vidare. Ögonblicket efter exploderade den ena överslafan. Einar kom nedfarande, som en amerikansk mån-raket, sparkade i förbigående ned det mesta på bordet, ställde sej sedan på golvet och skrånade "Upp för F-n det kan ju gälla livet!" Vilket uppvaknande! Det tog en stund innan man fattade det allvarliga i situationen. Offret, "Otto" såg verkligen tagen ut, blek och med svettpärlor i pannan. Hur skulle detta sluta? Vi måste ner till bilarna och det kvickt. Ett febrilt packande började. Grejorna östes i mesarna. Ottos packning delades upp, och på mindre än en halvtimme var allt klart, t. o. m. stugan någorlunda städad. Nermarschen började. "Otto" skulle försöka klara saken på egna ben, och han fick ta täten för att bestämma farten. Vi hade i alla fall tur i oturen. Den fruktansvärda dimman hade lättat, men regnet strilade ned, och det var ganska mörkt, klockan var inte mera än fyra. Det blev ett dystert återtag. Jag tror inte någon grämde sig över det uteblivna fisket, men man var rädd. En brusten blindtarm skulle vara rena katastrofen på en fjällmyr över en mil från närmaste väg. I en och en halv timme gick vi utan att se vare sej till höger eller vänster och stannade inte, förrän vi stod vid bildörren.

Hemfärden gick utan missöden, bortsett från att regnet stod som spön i backen och bilarna blev som lerklumpar.

"Offret" hamnade lyckligt på Köpings lasarett och blev en blindtarm fattigare.

Nästa fiskefärd är redan planerad, men man frågar sej oroligt. Vad skall hända då? Förslag har varit uppe om anbud till lasarettet på sex blindtarmsoperationer à 5 kronor styck. Det vore nog ett effektivt schackdrag. Vem vet?

-//-

## Den perfekta repliken.

En gammal dam på 90 år med utmärkt hälsa blev plötsligt sjuk och de oroliga anförvanterna tillkallade i stället för familjeläkaren en specialist. Sedan denne gjort en noggrann undersökning sade han till den gamla:

- Om jag ska vara uppriktig så måste Ni göra klart för Er att Ni är gammal, men jag ska göra mitt bästa för att hjälpa Er. Men det finns ingen möjlighet att göra en gammal människa ung på nytt.

- Jag har ingen önskan att bli yngre, sade den gamla damen med en glimt i ögat, jag vill bara bli äldre.

## Dröm.

- Min fru drömde igår natt att hon var gift med en miljonär.

- Du har tur. Min fru tror det om dagarna!



# Fackliga studier med gott resultat

Att studier är nödvändigt för att förkovra sig i olika ämnen är ställt utom all tveivel. För de flesta människor som studerar är målet att erhålla ekonomisk vinning genom bättre betalda arbeten och naturligtvis även intressantare arbetsuppgifter. De förmåner som Flyget ger sina anställda genom ersättning för brevkurser i ämnen av teknisk karaktär, är en förmån som många utnyttjar och nått bra resultat med.

Det är dock inte endast företagen i dagens samhälle som har behov av skolad personal även fackföreningarna är tvungna att satsa pengar på att få fram medlemmar med kunskap i ämnen som indirekt har med det dagliga arbetet att göra. När därför avdelningsstyrelsen och studierådet förra året besluta att ge ett 10-tal medlemmar en ordentlig duvning i Fackföreningskunskap, Nationalekonomi och Arbetslagsstiftning, menade många att ingen har tid att studera för sin organisation, utan de som studerar gör det för egen vinnings skull. Så blev nu inte fallet, av de 10 som anmodats att delta anmälde sig 9.

Tillsammans med Metall och i ABF:s regi startade vi med 18 deltagare i slutet av september månad. För att läsa de 3 ovan nämnda ämnena med sammanlagt 16 brev. Kostnaden för kursen belöpte sig till 100:- per deltagare som fackföreningen lovade att betala till de som genomförde kursen.

Hur går det då till att studera i en facklig aftonbrevskola? Ja för det första så bedrivs alla studier på kvällarna som

namnet säger, vidare använder man sig av parallellläsning d. v. s. första veckan fackföreningskunskap, andra veckan nationalekonomi, tredje veckan arbetslagsstiftning och fjärde veckan fackföreningskunskap o. s. v. Ett brev i veckan var målet och det har hållits hela studietiden. Dessa brev har insänts till brevkolan för rättning och betygssättning. För min del anser jag det vara en strålande prestation av våra medlemmar i kursen och de betyg som utfärdats från Brevskolan ger belägg för mitt påstående.

Det var därför med nöje vi kunde bjuda dessa medlemmar på en studiereja till Stockholm och där närmare komma i kontakt med de institutioner som vi talat om under kursens gång.

Studieresan anträdde fredagen den 5 juni på middagen, och vi åkte med tåg till Stockholm där vi först gjorde ett besök på FCPF:s förbundsexpedition där CeVe Larsson och Elis Ahlbom mötte oss och visade oss omkring på de olika lokalerna och gav oss en inblick i arbetet på förbundsplanet. På kvällen åt vi en gemensam middag på en liten trevlig restaurang. Lördagsmorgonens besök gällde först LO:s tidningar, Stockholms-Tidningen och Aftonbladet. Under den rundvandring som där företogs såg vi bl. a. Aftonbladets tryckning i de moderna pressarna med en möjlig kapacitet av 60.000 ex i timmen. Det var med glädje vi kunde konstatera att upplagan på S.-T. har gått raskt i höjden sedan LO övertog tidningen. Besöket avslutades med kaf-

fe och dopp som ST bjöd oss på. Kl. 11.00 stod vi utanför riksdagshuset och väntade på en ciceron som dock aldrig kom. I stället kom en av våra partifunktionärer och visade oss allt sevärt på riksdagshuset. Naturligtvis intresserade vi oss speciellt för hur voteringsförfarandet gick till rent tekniskt under pensionsomröstningen.

Det kulturella intresset försökte vi att tillgodose på eftermiddagen med ett besök på Millesgården. Denna imponerande anläggning med utgrävda statyer från Rom, fontäner och bassänger med massor av Milles egna skulpturer och andra konstverk tjuvade oss i flera timmar som besöket i denna oas i stenöknen varade.

På söndagsmorgonen åkte vi ut till LO-skolan i Åkers-Runö. Utan ciceronen fick vi bl. a. veta att Runöskolan byggdes under åren 1951-52. Kostnaden 8 milj. - eller 2 biobiljetter pr LO-medlem. 200 kursdeltagare kan samtidigt vistas vid skolan och inhämta kunskap om arbetarrörelsens historia, problem och framtidsvyer.

Vid 19-tiden på söndagen var vi så åter i Arboga och därmed var den Fackliga Aftonbrevskolan avslutad för denna grupp. Som studieledare vill jag på avd.-styrelsens vägnar än en gång tacka de 9 medlemmar, som genomgått kursen och resan på ett mycket förtjänstfullt sätt.

*IoG.*

## **FMK — FÖRSVARETS MOTORKLUBB**

Vi får härmed presentera en "ny" motorklubb för Bergtrollens läsare. Klubben, som är riksomfattande, har under flera år haft enskilda medlemmar vid CVA. Under fjolåret bildade efter initiativ av centralstyrelsen en sektion i Arboga som snabbt ökat och nu omfattar c:a 100 medlemmar från CVA/UHF. Medlemsantalet i hela klubben är c:a 16.500.

Klubbens ändamål är bl. a.:

att främja medlemmarnas intressen i tekniska och ekonomiska motorfrågor; att tillvarata medlemmarnas intressen i parkerings- och trafiktekniska frågor i anslutning till de olika arbetsplatserna;

att om möjligt årligen arrangera ett Försvars-rally och eventuellt ordna motortävlingar.

Styrelsen för år 1959 är: ordförande Harry Eriksson, v. ordförande Lars

Nilsson, kassör Karl-Olof Blomgren, sekreterare Malte Andersson, v. sekreterare Harry Odenhult, revisorer Ebbe Eriksson, Gösta Almberg, samtliga vid CVA. Styrelsen har därutöver utsett ett antal kontaktmän för de olika arbetsplatserna.

*Försvarsmotor.*

—//—

## **NY ORDFÖRANDE I TBV**

Gunnar Hjorth på UHF, som under många år tillhört TBV-kommitténs styrelse - under föregående år som ordförande - har nu lämnat styrelsen. Gunnar efterträds nu av Lennart Carlsson, även han på UHF. Lennart är aktiv TBV-are sedan 10 år som såväl lärare som kursorganisatör och torde vara välkänd av många Bergtrollsläsare.

Den nya styrelsen i övrigt: v ordf. Eric Olsson (UHF), kassör Ingemar

Bylund (Arboga Mek. verkstad), sekr. Sven-Erik Jarl (Rapps), v. sekr. Uno Sohlberg (Arboga Mek. verkstad), studieledare Knut Kihlberg (CVA). Samtliga omvalda utom sekreteraren, som invalts i stället för Ewald Ihs.

För att effektivisera arbetet har därtill utsetts ett flertal biträdande studieledare: Ally Bringby, Aston Fröijdh, Bertil Höglund, Lillie Ignell, Elis Johansson, Gustav Larsson, Breinerd Lindberg, Bernt Magnusson.

Vid årsmötet avtackades de ur styrelsen avgående Hjort och Ihs (10 resp. 6 år) för det långa och uppförande arbete de utfört för kommittén. Den nya styrelsen har redan börjat utarbeta studieprogrammet för kommande säsong och man är tacksam för allas medverkan. Meddela därför önskemål och behov av kurser (alla förslag prövas och beaktas) till styrelsen eller studieledarna.

# System "Bloodhound"

- en ny luftförsvarsrobot av intresse för CVA



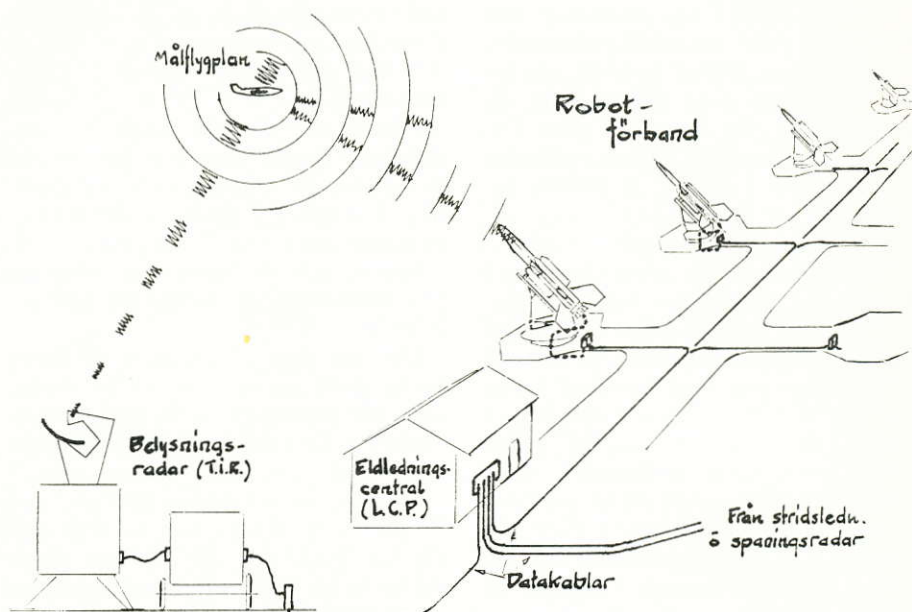
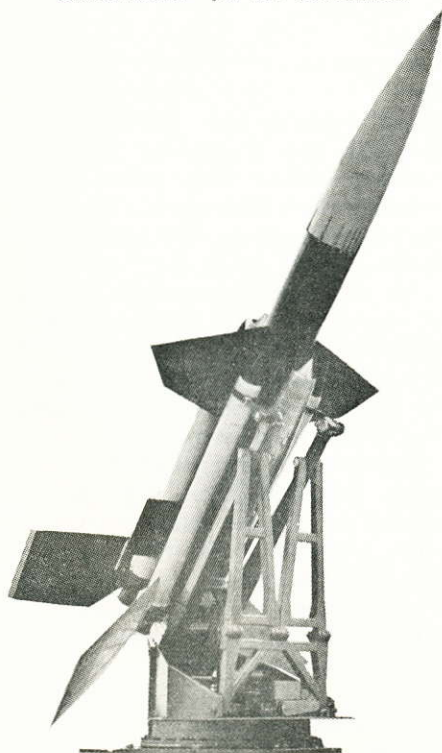
Som många nog observerade i dagspressen, träffade Flygvapnet i slutet av förra året avtal om leverans av materiel till ett försöksförband luftförsvarsrobotar av typen Bloodhound från England. Detta system har tekniskt utvecklats av firmorna Bristol Aircraft och Ferranti Ltd, som också står som huvudtillverkare. En stor del av materielen kommer emellertid från sammanlagt ett 60-tal underleverantörer, av vilka kanske främst märks British Thomson-Houston, som gör belyningsradarn, och dotterföretaget Bristol Aero Engines, som tillverkar rammotorerna.

## Systemets funktion

Bloodhound är en rammotordriven luftförsvarsrobot med halvaktiv radar-målsökare. För starten från sin lavett är den utrustad med fyra startraketor, som dessutom ger ekipaget tillräcklig fart för att de bägge rammotorerna skall börja fungera innan startraketerna tappas.

Bekämpning av ett fientligt luftmål med hjälp av Bloodhound-systemet skulle grovt kunna beskrivas på följande sätt. Vi förutsätter att luftbevakningen har sett målet på spaningsstationens radarskärm och rapporterat det till en luftförsvarscentral, där stridsledaren bestämt att det skall "tas om hand" av vårt Bloodhound-förband.

"Bloodhound" på sin startlavett.



"Bloodhound" - Funktionsprinsip.

Han "delar då ut" målet till förbandet genom att operera ett antal signalknappar. Härigenom sätts robotförbandet i förbindelse med spaningsradarn, från vilken då de data, som behövs för att bestämma målets läge, automatiskt överföres till förbandet. Vid förbandet gå dessa data via elektronikutrustningen i eldledningscentralen genom datakablar ut både till belyningsradarn och till startlavetterna (se fig ovan). När startlavetterna känner dessa signaler grovriktas de automatiskt mot målet, och på samma sätt använder belyningsradarn denna information för grovinställning av sin antenn, som med sin smala koncentrerade stråle börjar av söka luftrummet i den angivna riktningen. Då belyningsradarn funnit sitt mål "hakar den på" detsamma och följer och belyser det med sin stråle ända till dess företaget är över. Då belyningsradarn en gång kopplat på sitt mål behöver den inte längre någon assistans från spaningsradarn, utan förbandet arbetar nu helt självständigt. Startlavetter och robotar får nu i stället noggranna måldata från sin belyningsradar, och inriktas allt noggrannare mot målet.

När målet kommit tillräckligt nära och roboten är rätt inriktad blir den från belyningsradarn utsända, och av målflygplanet reflekterade strålningen (se fig), så kraftig att även robotens egen målsökare kan "haka på" och följa målets rörelser. Avfyra roboten kan man emellertid inte göra förrän

den av målsökaren mottagna signalen är tillräckligt stark för att kunna användas för robotens styrning. Då manövrerar robotoperatören en strömställare på sin manöverpanel inne i eldledningscentralen, startraketerna tänds och roboten skjuter iväg. Under flygbanan styrs sedan roboten av sin målsökare, som hela tiden känner de reflekterande signalerna från målet, hur detta än försöker undanmanövrera.

## Bloodhound — CVA intresse?

Hur CVA kommer att engageras när det gäller detta robotsystem är väl ännu inte helt klart i detalj.

Huvuddelen av den inköpta utrustningen kommer att placeras vid Lv3 i Norrtälje, och militärt kommer den således att skötas företrädesvis av armépersonal.

Det underhållsmässiga handhavandet av materielen åvilar emellertid FF, som avser att använda CVA som ett av sina huvudorgan för detta. Det medför att vi nu måste rusta oss för den uppgiften; materiellt genom att skaffa den erforderliga utrustningen, och personellt genom att utbilda experter. Sistnämnda verksamhet har redan tagit sin början, och det kan kanske förklara varför en del personer inte varit synliga på CVA sedan någon tid.

Det torde dock dröja innan vi får tillfälle att se någon "Bloodhound"-materiel här, men det kanske inom kort blir möjligt att få visa en film om systemet - vi skall återkomma härom.

Under innevarande år kommer motorverkstaden att påbörja översyn av en motortyp som avsevärt skiljer sig konstruktivt sett från den motor som vi vant oss vid och som varit den dominerande inom vårt flygvapen de senaste åren. Denna motortyp, RM2, som är försedd med en radialkompressor, dvs den insugna luften komprimeras radiellt, ansågs i jetmotorkonstruktionens begynnelse som den väg å vilken framtidens motorer skulle byggas. Men man kom snart underfund med att radialkompressorn hade sin begränsning, kompr-förhållandet kunde inte ökas till önskat värde och likaså blev frontarean alltför stor till de fpl-typer som projekterades för höga hastigheter.

Man gick därför över till axialkompressorn, som förutom sin betydligt mindre frontarea kan byggas med olika antal steg och på så sätt erhålla högre kompression av luften då denna passerar kompressorn i axiell riktning.

Den motortyp, RM6, som så småningom kommer att bli vårt översynsobjekt, har axialkompressor med 15

sorhus med ledskenor och kompressorrotor med skovlar åstadkommer en tryckstegring av den insugande luften så att när luften passerat kompressorn har den ett tryck på c:a 8 kg/cm<sup>2</sup>.

Skovlarna, som till antalet är 1359 st, äro löst infästade i kompressorskivor medelst tappar och skivorna är i sin tur monterade på kompressoraxeln medelst splines.

Ledskenorna äro monterade i kompressorhuset i speciella spår. I främre delen äro ledskenorna sammanbyggda till segment om 3 å 4 st ledskenor. Antalet ledskenor är 1467 st. Materialet i skovlarna och ledskenor utgöres i de främre stegen av aluminium medan de bakre har material av stål. De fyra sista stegen av skovlar äro av titan.

Kompressorhuset på RM6A (fpl Lansen) är tillverkat av aluminium och på RM6B (fpl Draken) tillverkat av stål.

När luften passerat kompressorn fördelas den till 8 st flamrör genom en luftfördelare som är monterad i direkt anslutning till kompressorn. Inuti fördelaren är centrumväxelhuset monterat varifrån drivningar utgå till olika

gift att rikta gasstrålen till lämplig anfallsvinkel för turbinskovlarna. Skovelmaterialet är av Nimonic 95 och mycket värmebeständigt.

Turbinhuset, i vars centrum turbinrotorns lager är placerat, är monterat på stativet som omsluter turbinaxeln.

Efter turbinhuset är en kort utloppsdel monterad. I denna finns 4 st profilstag som avser att bromsa upp gasstrålens roterande rörelse.

För att nedbringa vibrationerna i motorn till ett minimum äro de ingående detaljerna i kompressor- och turbinrotorn statistiskt balanserade. Rotorerna, kpl, äro sedan var för sig dynamiskt balanserade. Fordringarna är 7.2 gcm max obalans, vilket på en skovel i periferien motsvarar ungefär 0.2 gram!

De i motorns funktion ingående systemen utgöres av; bränsle-, olje-, kylluft-, varmluft-, dräner- och startsystemen, ledskenereglering och luftavtappning.

Bränslesystemets uppgift är i korthet att förse motorn med lämplig mängd bränsle vid olika varvtal och olika yttre förhållanden. En insprutningspump med dubbla rotor och en manöverlåda äro de två huvudenheter som ingå i systemet. Tidigare princip att varje funktion i bränslesystemet skulle regleras av en separat apparat har här frångåtts och i stället har samtliga separata enheter sammanbyggts till en enda enhet, manöverlåda. Byte av de olika enheterna i manöverlådan får inte utföras i tjänst varför vid ev felaktigheter hela lådan måste utbytas.

Oljesystemet, som är helt inbyggt i motorn, består konventionellt av filter, tryckoljepump, 4 st returoljepumpar, överströmningsventil och oljekylare. Denna senare är bränslekylid.

Heta delar i motorn, speciellt i brännkammare- och turbindelen erfordra kylning och detta möjliggöres genom avtappning av luft från kompressorn. Kyl luften tjänstgör även som tätande medium vid de olika labyrinttätningarna som äro nödvändiga mellan roterande och statiska enheter i motorn.

## Nytt arbetsobjekt

steg och en 2-stegsturbin. Motorn är konstruerad av den kända firman Rolls-Royce i England under beteckningen RA-24 och tillverkas på licens av Svenska Flygmotor AB i Trollhättan. Den är avsedd för en version av fpl-typ Lansen och vårt senaste jaktplan Draken.

En nära släkting till vår RM6 är den motor som sitter i SAS första jetflygplan Caravelle.

En kort beskrivning av RM6-motorn följer här nedan, varvid först några data skall nämnas.

Dragkraften är 5200 kp och med ebk kan den ökas till 6700 kp. För RM2 är dessa siffror 2200 resp 2900. Kompressionsförhållandet är 7.5:1, max varvtal 8000 r/m och max utloppstemp 750° C.

Vikten är 1350 kg och längden 3.2 meter.

Huvuddelarna i motorn består av: Inloppsdel, kompressor, luftfördelare med centrumväxel, brännkammare och stativ, turbinhus och turbinrotor samt utloppsdel. Dessutom tillkommer ett antal apparater ingående i de olika systemen.

Den enhet som förbinder motorn med flygplanets luftintag är inloppsdelen och i denna äro ett antal ställbara ledskenor monterade. I inloppsdelens centrum är kompressorrotorns främre lager monterat, liksom en startväxel och startapparat för motorns igångsättande.

Kompressorn, som består av kompres-

sorapparater. Kompressorrotorns bakre lager är även lagrat i detta hus.

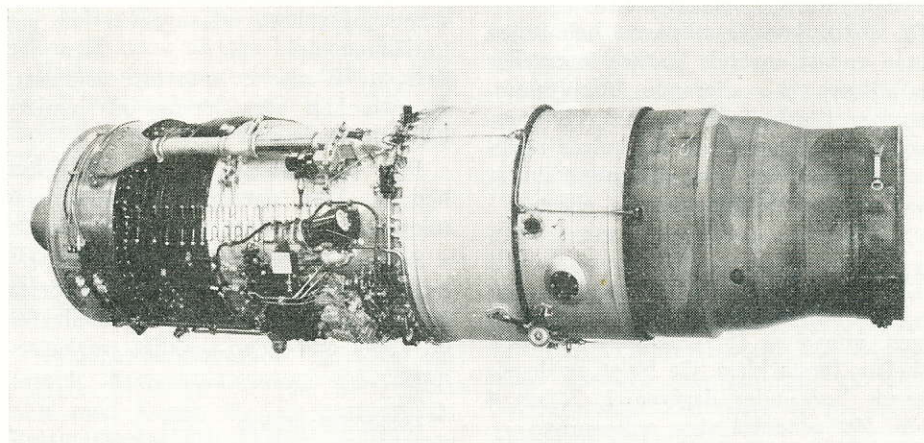
Materialet i luftfördelaren är aluminium för RM6A och stål RM6B.

Flamrören äro placerade i en enda brännkammare som består av en invändig mantel runt stativet och en utvändigt mantel täckande samtliga flamrör.

I varje flamrör finns 1 st spridare som tillför den från kompressorn kommande luften erforderligt bränsle.

De med hög hastighet bakåtströmmande gasstrålarna passerar via 8 st gasstudsar turbinen, som förutom turbinhuset innefattar turbinrotorn med sina två turbinhjul, högtrycks- och lågtryckshjulen.

I turbinhuset finns ledskenekransar, en för vardera turbinhjulet, med upp-



RM6 - Rolls Roycemotor tillverkad av SFA.

När de atmosfäriska förhållandena äro sådana att risk för isbildning kan befaras i motorns luftinlopp kan dessa delar invändigt genomspolas med varmluft, som via en manuell manövrerad varmluftsventil avtappas från kompressorns bakre del.

Startapparaten är tillverkad av STAL, Finspång, och är av sk vätskestarttyp. Genom att spruta in bränsle, som förbrinner utan syretillskott, kan startapparatens rotor bringas att rotera 45000 r/m. Denna kraft överförs sedan via två st planethjulsväxlar till motorns kompressoraxel och efter c:a 7.5 sek har motorn uppnått c:a 2000 r/m och kan sedan själv accelerera.

Inledningsvis nämndes att inloppsdelens var försedd med ställbara ledskenor, som vid olika varvtal styr den inkommande luften till lämplig anfallsvinkel på 1:a stegets skovlar i kompressorn. Omställningen av ledskenorna utförs av en ledskeneregulator.

Även luftavtappningsventilen är sammankopplad med ledskeneregulatorn och stänger och öppnar efter impulser från denna. Ventilen som är öppen vid låga varv har till uppgift att vid dessa minskade påkänningarna på de första stegens skovlar. Detta sker genom att luft avtappas från 6:e steget ut i det fria.

Motorn är kompletterad med en efterbrännkammare som är konstruerad och byggd av Svenska Flygmotor AB i samarbete med Kungl Flygförvaltningens Motorbyrå.

I stort skiljer denna ebk sig inte från RM2B:s. Den viktigaste förändringen ligger i materialet som till stor del på denna senare typ utgörs av Nimonic.

Huvuddelarna i ebk:n äro diffusordel, brännkammardel med spridare och utloppsdel. Bränslesystemet liksom övriga system äro helt skilda från motorns och man kan populärt säga att ebk:n är en separat påhängmotor.

Den från grundmotorn kommande gasen, som innehåller en mängd oförbrukad syre, passerar genom ebk:n och tillförs via ebk:ns bränslepump och spridarringar extra bränsle. Härvid ökas grundmotorns dragkraft med c:a 30 %. Då ebk:n inte är tillslagen hela tiden utan endast används kortare intervaller erfordras två varierande utloppsmunstycken i utloppsdelens. Det ena munstycket som består av två halvregleras automatiskt via manövercylindrar vid till- och frånslagning av ebk:n.

### Antagning av lärlingar

Till hösten kommer CVA att återigen antaga ca 15 st lärlingar i yrkes-skolans första klass. Ca 50 st av de sökande har under dagarna 2, 3 och 4 juni fått genomgå vissa anlagsprov.

Ah.



När Bergtrollsredaktören gör sin vanliga lilla påminnelse: "Tidningen skall ut till - - - semestern" river sig författaren mellan hårstråna för att finna någon ända att spinna ihop en liten stump till semesternumret. Men juni-värmen och semesterfunderingarna har tydligen gått i koalition för att effektivt sabotera alla försök. Kanske har "sabotörerna" rätt: Vi klarar oss utan "Säkerhetstjänst" över semestern. Men spalten får inte stå tom, säger redaktören.

Visst ska det bli skönt att helt koppa bort kontrollbricka, idkort, rödstämplade handlingar, nycklar m. m., m. m. Vi läser in alltsammans "med betryggande läs". Så förseglar vi nyckeln och låter Bengtsson på exp. ta ansvaret för den, känner oss alldeles fria och kan njuta en behaglig semester.

Idkortet kanske jag ändå skall ta med mig, tycker kanske någon. Ja, gärna det - *men inte vid resa utanför Sveriges gränser* - det står så på kortets baksida.

Semester-Sverige är ett resande folk. Så även CVA och UHF. Man träffar massor av trevliga människor på vägens rastplatser, campingplatser, badplatser och lite varstans. Man träffar gamla bekanta från "exercisen", studie- och utbildningstiden, från förutvarande arbetsplatser etc., och många nya bekantskaper knyts. Det är avkopplande och stimulerande att tala om hur roligt man hade tillsammans på den tiden.

Det är också kul att veta "Hur du har det nu". "Jo, tack, jag - - -" Ja, visst ja. Den saken lämnade jag i skåpet på jobbet och nyckeln har jag ju lämnat ifrån mig - - -. Men det finns ju så mycket som inte är inlåst, så man kan vara trevlig och underhållande i alla fall.

Jäkt och brådska lämnar vi också hemma. Men det goda humöret och toleransen i trafiken tar vi med oss.

Så har vi bara att hoppas att semestervädret skall komma i juli detta år, och därmed är allt välbeställt för en i alla avseenden verkligt trevlig semester.

Lycka till önskar

Säkerhetschefen.

## VÄDRET!

Få äro de som råkas utan att vädret kommer på tal. Är det inte kallt så är det varmt, blåser det inte så är det kvavt och nog var det bra mycket bättre väder i fjol eller året före.

Resonemanget känns väl igen? Men hur var det nu, var mars-april i fjol bättre eller sämre än i år? Om vi jämför de kallaste marsdagarna för de 3 senaste åren så var det den 18-19-20 mars 1957 bara 19-16 grader kallt och snöyra. Den 23-24-25 10-14 minusgrader för att sen nästa vecka gå upp till plusgrader hela veckan.

1958 års mars var betydligt kallare. Den månaden var genomgående kall. Medeltemperaturen -8 grader med lägsta temperatur av 20 grader den 13 och 22 samt 17 grader den 29. Snöstorm den 6 och 11 samt 27.

Då har 1959 års mars varit betydligt behagligare. Morgontemperaturen har stått på plus 9 dagar och kallare än -8 gr har det inte varit, även om det känts så i den snåla blåsten.

April 1958 var i stort sett lika som i år. Aprilvädret står sig ju genom tiderna. Det var 10 grader kallt och snöstorm den 1 och sedan stod sig kylan på något lägre nivå i 14 dagar. Och så blev det + månaden ut. Så vårligt som i år var det dock inte och björkarna lövades inte till 1 maj, som de gjort i år.

Vädret omfattas med ett allt större intresse av allt flera. Detta är utan tveivel bilismens fel eller förtjänst. Bilismens genombrott har ju fört med sig, att allt flera söker sig ut, om inte i naturen så dock i alla fall efter landsvägarna, varje backe är ju upptagen av bilfolk som äter, dricker och har sig ute i det fria. Där har vi förklaringen till intresset för vädret.

Hur blir det nu med sommaren, jo, säg det den som kan det, men låt oss hoppas på en varm och skön semester-tid med stadigt högtryck över våra färdvägar.

Old Timers.

### Nytt i Telehallen

Fina fiskar har flyttat in i det nybyggda akvariet i Telehallen. Svärd-fisken Ingvar och bägfisken Börje och deras många andra närsläktade bläckfiskar kan beskådas utan kostnad. De ser just nu en aning sloktrade ut på grund av dålig ventilation (syrebrist). Ett råd till besökare: Medtag ej matpaket vid besök, ty fiskarna får ej matas.

# Tio år i företagsnämnden

Vid det senaste valet av representanter i CVA företagsnämnd, som företogs inom FCPF, föll en man bort på grund av att FCTF nu fått representanter i nämnden. Det blev Karl Mattsson, som fick draga sig tillbaka efter en tioårig företagsnämndsverksamhet.

En kväll i maj fick Bergtrollet en pratstund med Mattsson om företagsnämnder i allmänhet och CVA företagsnämnd i synnerhet.

- Vid junisammanträdet 1949 debuterade jag i CVA företagsnämnd, då som suppleant - ordinarie blev jag 1950. Under många år var jag ordförande i arbetarnas företagsråd och under senare åren företagsnämndens v. ordförande.

Mitt första intryck av nämnden var att där fanns två parter vid bordet. Man satt där och avvaktade och hårda ordväxlingar ledde till att man ägnade sig en hel del åt att nypa igen, när det gavs tillfälle.

Minst fem år gick, innan man började skönja den goda anda, man drömt om. Den kom och blev bättre och bättre. Förra året var den allt vad man kunde önska. Denna goda anda har medverkat till att skapa större förtroende mellan representanterna för företag och arbetarråd. Detta i sin tur har medfört lyckade lösningar av många problem. Samförstånd och samarbete fordras i hög grad.

Sammanträden hålles i regel endast en gång i kvartalet. Detta var en av orsakerna till osmidigt arbetssätt. Senare har erfarenheten visat, att mycket kan redas ut utan att komma så långt som till sammanträde.

Vidareinformationen, som bör ske direkt utan att passera många händer, har visat sig vara mycket viktig. Informationer angående arbetsbeläggning är värdefulla, speciellt för de kollektivanställda.

Arbetet i granskningsnämnden, där man tittar på alla förslag till förbättringar, har varit mycket intressant. Så långt har det ju kommit, att storleken av gratifikationerna enligt nya avtalet får diskuteras.

Därmed är vi inne på medbestämmanderätten, som diskuteras mycket. Om den kommer, kräver den samarbetsanda.

Karl Mattsson har talat sig varm. Man behöver inte ta miste på att hans känsla och djupa intresse för frågor kring företagsnämndsverksamheten är äkta. Han framför till sist det önskemålet, att genom Bergtrollet få framföra sitt tack till samtliga, som han



Karl Mattsson

haft tillfälle att få samarbeta med i företagsnämnden.

Vid valsammanträdet blev Karl Mattsson ordentligt avtackad och fick bevis på att hans arbete värdesattes. Bl. a. fick han mottaga ett exemplar av boken Västmanland.

Till sist ett litet smakprov på Mattssons välkända slagfärdighet.

Sixten tog upp ett samtal med Kalle om valet till företagsnämnden.

- Tänk, att du röstade på dej själv, det skulle jag aldrig ha gjort, yttrade Sixten förebrående.

- Nej, det skulle inte jag heller ha gjort, svarade Kalle med ett smil.

Old Jim.



## Flygvapnets driftvårnskurs.

Under de sista 14 dagarna i maj månad ordnade FV egen kurs vid Hemvärnets Stridsskola i Vällinge. (Vällinge ligger mellan Södertälje och Stockholm intill Mälaren.) Samtliga flottiljer och centrala verkstäder var representerade. Kamratskapet var prima från första stund. Så här kunde det låta när man träffades: Är du från Arboga? Ja. Jag är från CVV å heter Nyström. Sist när jag var här var det två grabbar från CVA som hette Birger Vesterberg och Wiss. Kul killar båda två. Du skall hälsa till dom, när du kommer hem.

Under sakkunnigt befäl fick vi från kl. 7 på morgonen till kl. 17.30 på kvällen öva i terränglådan och i lektionssalen.

Kl. 6.30	Revelj
Kl. 7.00	Frukost
Kl. 7.30-11.00	Övningar
Kl. 11.00-12.30	Lunch
Kl. 12.30-17.30	Övningar.

Övningarna omfattade: En liten del exercis. Materialkännedom och skjutning med K-pist, Kg och pansarskott. Rekognosering och försvar av byggnader. Mintjänst, sjukvård, avståndsbe-

## ORDER OCH INSTRUKTIONER

Att giva order eller anvisningar om hur arbeten skall utföras är en konst, som tyvärr ej behärskas av alla som skall leda sina medarbetare.

Ordern bör vara så fullständig, som arbetets utförande kräver, den skall även då så erfordras ge motivet för uppdraget, den skall vara entydig och kortfattad utan onödiga utläggningar.

Ordern bör ej avslutas med ovidkommande detaljer, så att den väsentliga delen av ordern blir bortglömd. Uttrycker man sig för omständligt kan det bli som för domaren i ett mål mot en ung nyutexaminerad ingenjör, som var instämd för en trafikförseelse och därvid lämnade följande förklaring:

"Omständigheterna utvecklade sig så att jag inte kunde bemästra dem. Hjulen accelererade i ett plan medan tyngdkraften verkade i vinkel med rotationsplanet och detta ledde till en rotation vinkelrätt emot hjulens rotationsplan".

Domaren såg då rätt konfunderad ut en stund varefter han frågade: "Vad i all världen betyder nu allt detta?" "Jo, bilen sladdade", svarade den åtalade mannen.

Gammal arbetsledare.

## Fortfarande.

Husförhör i Bankeryd. Det upplyses att Johannes på Tängen är död, då hans namn uppropas. Vid nästa års husförhör uppropas Johannes på Tängen och det upplystes ännu en gång om att han är död. Men hur som helst - när man nästa gång samlas i samma ärende uppropas han ånyo.

Då lyfter Nyman i Skinnbäcken bakken två tum från sittbrädan och upplyser:

- Han är fortfarande döer!

dömning, målangivning, fysisk träning i samband med karta och kompass samt stridsskjutningar med skarp ammunition.

Skolans chef kaptan S. E. Naucér höll en mycket uppskattad orientering om det utrikespolitiska läget. Löjtnant Härleman talade om atombomber och skydd mot dessa.

På fritid kunde man spela fotboll, se på TV, göra en roddtur på Mälaren eller låna en av skolans cyklar och åka in till Södertälje.

Kursen gav en god utbildning och kan varmt rekommenderas till alla driftvärnsmän. Utöver denna kurs finns det särskilda kurser för Vapentjänst, närpansar, Ksp, mintjänst, sprängtjänst m. m. Är Du intresserad kan Du erhålla närmare upplysningar av Ditt driftvärnsbefäl. Det bästa till sist LOT-TORNAS goda mat!

Välkommen i driftvärnet.



# F5 - Kungl. Krigsflygskolan, Ljungbyhed

Flottiljingenjören flygdirektör R. A. Sandberg

Ljungbyhed - är ett namn, som får alla flygintresserade att lystra. Många generationer pojkar har fått en längtansfylld glimt i ögat, då det ortsnamnet nämns.

Ljungbyhed ligger i nordvästra Skåne på gränsen till den del av landskapet, som påminner om Småland. Den som kommer till Ljungbyhed skall inte vänta sig att få se ett område, som består av fruktbara, rika åkerfält - nej, som namnet antyder är det en ljunghed, som givit orten sitt namn. Tvärs över den södra horisonten sträcker sig den bokskogsklädda Söderåsen, som genomskäres av två nära 100 m djupa raviner. Det är en fascinerande anblick - även för ett uppsvenskt öga - att från Söderåsen skåda ut över den omväxlande och vackra bygden, som genomskäres av Rönneå och mot norr övergår i skogsbygd. Ett besök, speciellt vår eller höst, är avgjort lönande för den, som njuter av vacker natur.

I trakten finnas även andra sevärdheter. För den botaniskt intresserade kan ett besök i den berömda enskogen vid Anderstorp rekommenderas. Att komma in i en högstammig, verklig skog av enar gör ett mycket egenartat, troiskt och fångslande intryck.

Ljungbyhedstrakten är värd att besökas även av andra bevakelsegrunder. Vem har inte hört talas om Skånes gästgivargårdar. Den kanske mest omtalade - Spångens gästgivargård - ligger endast någon km från Ljungbyhed. Andra namn förtjänar att nämnas - såsom Röstånga, Margaretetorp.

## Den första flygverksamheten på Ljungbyhed

Alltsedan Karl XI:s tid har platsen använts som militärt läger och -övningsplats. Under 1800-talet byggdes baracker för husarer, dragoner och infanterister och alltjämt användes beteckningar som dragonlägret - husarlägret för att beteckna viss del av flottiljområdet.

Redan tidigt började man flyga i Ljungbyhed. Sommaren 1909 gjordes flygförsök av landskronaborna Oskar Ask och Hjalmar Nyrop. Den intresserade ortsbefolkningen döpte flygapparaten till "Gräshoppa" och ville väl därmed ha sagt, att flygningen knappast blev mer än små hopp i grästopphöjd.

Sommaren 1911 fortsatte de båda pionjärerna flygningarna med två modi-



På linjen . . .

fierade Blériot-modeller. Tyvärr slutade försöken med haveri - det första på heden, varefter Ask och Nyrop drog sig tillbaka från aktiv flygning.

Nästa insats gjordes av kapten Hugo Sundstedt, som då redan var utbildad flygare och flög Blériot-monoplanet "Nordstierna", vilket tidigare tillhört flygbaronen Cederström. Sundstedt utförde en prestation för den tiden, då han utan mellanlandning flög Ljungbyhed-Hälsingborg. På återfärden medförde han en bunt Helsingborgs Dagblad; alltså Skånes första flygpost. Flygningen ådrog sig stor uppmärksamhet.

Den verkliga flygepoken började emellertid år 1915, då doktor Enoch Thulin öppnade en flygskola, som existerade i sex år. Efter Thulins död 1919 leddes flygskolan av löjtnanten Elis Nordquist, som såsmåningom blev teknisk direktör i SAAB. Thulin begärde att på övningsfältet få uppföra en hangarbyggnad, vilket dock avlogs av den dåvarande chefen. Det berättas att denne då yttrat "flygarna skall man inte ge ett lillfinger, då tar dom snart hela handen". Ja, på sätt och vis hade han väl rätt. Nu är det bara flyg på den gamla övningsmarken.

## Början av den moderna flygepoken

1925-års försvarsordning ledde till att flygvapnet blev en självständig för-

svarsgren. I samband härmed sökte man en lämplig plats för den grundläggande flygutbildningen. Ja, heden fanns färdig och utgjorde ett utmärkt naturligt flygfält. Viss flygtradition fanns, belägenheten var god bl. annat ur den synvinkeln - väl så betydande på den tiden - att man hade nära till lämpliga nödlandningsplatser, eftersom flygningen utfördes över Skånes slätter, även om själva Ljungbyhed ligger på gränsen till skogsområdet. Slutligen fanns inom området en hel del byggnader, vilka kunde användas till expedition-, förlägnings- och förrådslokaler.

## Krigsflygskolan av idag

Målet för Krigsflygskolans arbete idag är att ge flygeleverna en grundläggande flygutbildning. Fyra gånger om året rycker en grupp utvalda pojkar in och fyra gånger om året får glada och lyckliga flygare sina gyllene vingar som tecken på, att de lärt sig att flyga och är mogna för att på flygvapnets övriga förband skolas vidare på avancerade krigsflygplan. Förutom en grundlig flygutbildning omfattande 80 flygtimmar på fpl typ Sk 50 och 85 på typ 28 innefattande flygning i mörker och nedsatt sikt skolas eleverna även teoretiskt i en mängd ämnen. Elever med endast folkskola eller realexamen

få dessutom undervisning i vanliga skolämnen. För att få erfarenhet hur man skall bära sig åt för att överleva, om man vintertid tvingas nödlanda erhålla aspiranterna en grundlig och påfrestande vinterutbildning, som tidigare förlades till Grangärde i Dalarna och de senare åren till Sälen. Genom att högfjällshotellet vissa tider har låg beläggning kan dess stora resurser utnyttjas utan att kostnaderna bli för höga. En stor fördel är ju att personalen då är förlagd så högt upp på fjällsidan att övningar kan hållas utan långa och betungande transporter av personal och materiel.

De inryckande eleverna ha olika skolutbildning. Officers- och flygingenjöraspiranterna ha studentexamen. Fältflygareleverna ha realskola eller folkskolekompetens.

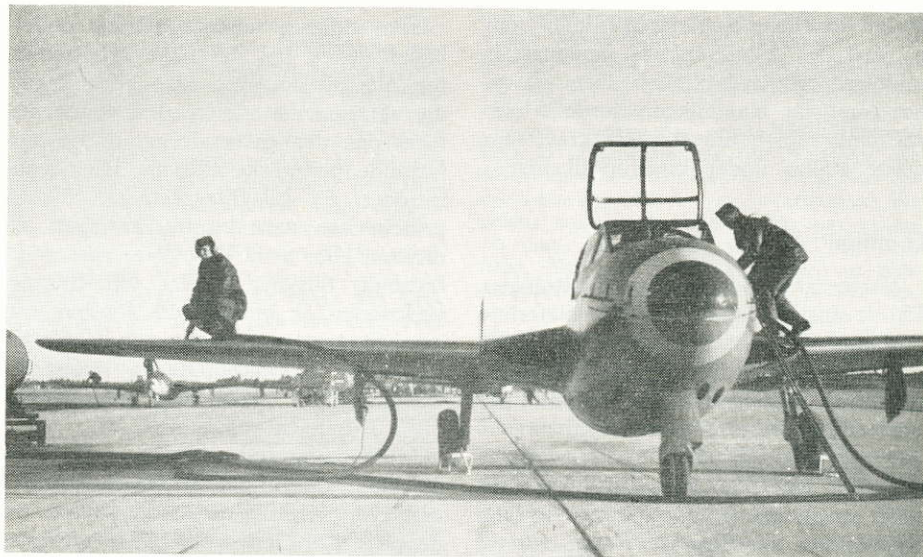
F5 är organiserat på chef med flottiljstab, två flygskolor och tre divisioner.

På första skolan lär sig eleverna att behärska det propellerdrivna skolflygplanet Sk50 SAAB Safir och på andra skolan fpl typ 28 Vampire. Utbildningen sker dels på det tvåsitsiga flygplanet typ 28C och dels på det ensitsiga typ 28B. Med uppgift att sköta och tillhandahålla skolorna flygplan finnes två divisioner – en för fpl Sk50 och en för fpl 28. Totala antalet flygplan är vid F5 160. Den tredje divisionen har hand om de värnpliktigas utbildning.

I flottiljstaben ingå olika avdelningar, var och en med sina uppgifter. Så även avd VI materielavdelningen.



Tankning år 1931



Tankning i dag

#### Avd VI. Materielavdelningen

Materielavdelningen, som förestås av flottiljingenjören, har till uppgift att planera, leda och handha flygmaterielens underhåll samt planlägga mobiliseringsarbetet i vad avser flygmaterielen.

Med flygmateriel menas, utöver själva flygplanparken, standard- och specialfordon (startvagnar, startaggregat, radio- och radar, bärgnings- och räddningsfordon), säkerhetsutrustning, teleutrustning, verktyg och övrig markutrustning som erfordras för tjänsten.

Underhållet och skötseln av flygmaterielen sker inom flottiljen vid avd VI och divisioner samt utom flottiljen huvudsakligen vid central verkstad och regional televerkstad. Den direkta kontakten mellan Cv och flottiljen sker via avd VI.

Vid avd VI anställda ingenjörer tjänstgjöra som lärare i tekniska ämnen på flygskolorna.

Avd VI omfattar ca 100 personer, varav verkstadssektionen utgör ca 70.

F5 avd VI är organiserad på följande sätt.

	Organisationsenhet	Uppgift
Stabsorgan	Andre och tredje flottiljingenjör	Ställföreträdare för flottiljingenjören. Haveriutredningar, utbildning, tekniska utvecklingsfrågor, speciella uppdrag, kontrollflygning.
	Planerings- och kontrollsektion	Arbetsledning, materialplanering, tidsplanering, kvalitativ kontroll, teknisk bokföring, flygtidsuppföljning.
	Telesektion	Konsult för teletekniska frågor, föreskrifter för el-kontroll.
	Expedition	Förrådsbokföring, driftsbokföring, anskaffning av materiel och reservdelar, leveransbevakning, skrivcentral.
Verkställande organ	Verkstadssektion	Tids- och deltaljplanering, arbetsledning, självkontroll. Verkstadsarbete.
	Förrådssektion	Mottagnings- utlämningskontroll, förrådsinventering, planering av verktygsunderhållet.
	Instruktionsverkstad	Praktisk undervisning av flygelever och värnpliktiga.



*Chef F 5  
Överste  
Ake Rehnberg*

Personalens anställningsförhållanden är på avd VI följande.

Civilmilitär personal: ingenjörer, verkmästare, mästare och tekniker.

Civil tjänstemannapersonal: ingenjörer, expeditionspersonal, arbetsledare.

Kollektivavtalsanställd personal.

Värnpliktig personal: under utbildning.

Ser man så på flottiljens övriga personal är ju många militärer, men för övrigt återfinnes samma blandning som på avd VI. Divisionernas personal är militärer och civilmilitärer. Den till synes kaotiska blandningen torde i första hand vara betingad av de krav, som måste ställas under krigsförhållanden.

### Ekonomi

Varje år tilldelar flygförvaltningen F5 ett anslag för att bestrida materielunderhållet. De stora utgifterna utgörs av kostnader för översyn och reparation av materielen. Det betyder att kostnaderna i stort redan är givna vid det tidsskede, då man bestämt vilken materiel, som skall finnas och hur den skall användas, exempelvis hur mycket flygtid, som skall tas ut.

Emellertid kan betydande besparingar göras om verksamheten planeras väl, så att alla resurser utnyttjas på bästa sätt. På grund av att flygmaterielen hastigt föråldras och man sålunda knappast har fått god kunskap och erfarenhet, förrän det är tid att tänka på ny materiel, är det av största vikt att hela tiden sträva efter att icke onödiga underhållsåtgärder vidtagas. I detta sammanhang kan förbandet med sin praktiska kunskap och erfarenhet spara en hel del pengar. Sålunda arbetas det tråget på att spåra upp och eliminera onödiga, kostbara åtgärder. Detta kräver en ansträngning, då det alltid för den enskilde faller sig lättare att göra så, som han är van och dessutom måste varje inskränkning noggrant penetreras, så att ej säkerheten på något sätt minskas.

Materielavdelningens flygverkstad är en ekonomisk enhet, vilket betyder att den är självförsörjande. Verkstaden får liksom Cv beställning på ett arbete, beräknar medelst efterkalkyl kostnaden och tar betalt härför. Inkomster och utgifter bör gå jämt ut, utan någon egentlig vinst. En viss del av omsätt-

ningen levereras in till flygförvaltningen som rationaliseringsmedel, vilka sedan efter flygförvaltningens hörande kan få användas för att rationalisera driften.

### Underhållet av den egentliga flygmaterielen

Materielen måste handhas och vårdas på sådant sätt, att risken för fel blir så liten som möjligt – dock med beaktande att den även skall användas. Alltför mycket skruvande på materielen kan ju rent av förstöra den. Man får icke heller av säkerhetsskäl göra arbetet så omfattande att materielen ständigt är under arbete. Om så vore, har man kommit till den paradoxen, att den från tillbudssynpunkt säkraste materielen är den, som icke alls användes.

Som tidigare nämnts utföres underhållet av en hel del olika arbetsenheter. På divisionerna eller avdelningarna, vilka ha materielen ute i tjänst, utföres den dagliga servicen, mindre omfattande periodiska tillsyner eller reparationer. På tillsynsverkstäder, vilka i princip kan vara knutna antingen till division eller avd. VI utföres mera omfattande tillsyner. I det fall tillsynsverkstaden är knuten till division kan man säga att personellt och lokalmässigt lyder tillsynsverkstaden under divisionschefen, medan den materieltekniska ledningen ges av avd. VI.

Mera omfattande arbeten – såväl reparation, tillsyn och översyn – samlas till avd. VI flygverkstad. Skälet till denna centralisering är bl. a. att man icke kan till alltför många arbetande enheter sprida expertis, kontrollapparater, komplicerad verktygsutrustning o. s. v.

De arbeten slutligen, som ställer än större krav på centralisering, sändes till central verkstad, regional televerkstad eller liknande.

Det är således en hel kedja av personal och arbetsenheter inblandade, vilket helt naturligt måste ställa höga krav på viljan och förmågan att samarbeta. För att ge samarbetet en lämplig form hålles organiserande sammanträden dels mellan flottiljingenjören och dennes personal, dels mellan flottiljingenjören biträdd av sin personal och divisionernas personal, och dels mellan kontroll-, tele- och planeringsingenjör och divisionernas personal.

Ja, det var många "sammanträden", men för den skull får inte de dagliga kontaktarna glömmas bort. Det är i alla fall till stor del på detta samarbete, såväl inom flottiljen som mellan flottiljen och Cv, som ett gott resultat måste byggas.

Slutligen vill jag uttala min tillfredsställelse att på detta sätt få tillfälle



*Ordförande i  
FCPF  
Ackumulator-  
skötare  
Sven-Ake Månsson*



*Ordförande i  
FCTF  
Förrådsman  
Wollmar Agbeck*

att berätta något om Krigsflygskolan och dess materielavdelning, då jag tror, att ju mer Cv och flottilj vet om varandra, desto lättare är det att samarbeta till båtnad för det stora hela.

—//—

## 14 CVA:are vinnare i Lönsparandets lotteri

Inte mindre än 14 st. CVA-anställda ungdomar erhöill vinst i Postsparbankens lotteri för lönsparare vid den sista dragningen varav 1 vinst på 500:- kr och dessutom 13 st. vinnare med 50 kr var. Den lyckliga vinnaren av 500:- kr var fröken Kerstin Pettersson på personalkontoret. Det var ett gott tillskott till hjälp till vårekiperingen. Denna gång tycks lyckans vindar ha blåst över Arboga och speciellt över CVA. Det var inte första gången CVA-anställda kammat hem vinster på lönsparandet men aldrig tidigare så många som 14 st. Lönsparandet är en utomordentligt bra sparform, den skapar förutsättning för att äga en slant vid en tidpunkt då alla, mer eller mindre har nödvändiga behov av pengar, såsom t. ex. vid bosättning, tandvård, sjukdom, utbildning m. m. Det bästa med denna sparform är (förutom nyttan av att avsätta pengar till framtida behov) den att avvägningen av vad som är väsentliga behov är fastslagna redan från början och att uttag av sparmedel endast får ske efter dessa uppdragna linjer intill den dag då den sparande fyller 25 år då han fritt disponerar sitt kapital. Då räntan är 5 proc. och dessutom var 16:de sparare har chansen att en gång om året vinna ett belopp från 10.000:- kr till 50:- kr synes denna sparform så tilltalande att ingen ungdom anställd vid CVA borde stå utanför lönsparandet.

GAJ



# TILL FJÄLLS *Cåson berättar*

Bergtrollets fjällresa var förlagd även i år till Sälen, och fru Pettersson på Sälens Turisthem fick ta hand om femton vårtrötta CVA och UHF:are. Tiden var påskveckan, med avresa från Arboga på tisdag middag och återkomst på annandagen på kvällen.

## TISDAG

Resdag. Göte Westerlund med Nanny, Gunnar, Margit och Inger Neuman som passagerare tjuvstartade och åkte redan på morgonen. Vi övriga Rolf Norgren med Hans Holmgren och Ingrid Zettergren, Erik Ganell med Sture Stridsberg och Bengt Fröjd och jag själv med Annie-Marie och Majsan Holmgren startade från Arboga klockan 13.00. För samtliga ekipage gick resan bra och redan före klockan 19.00 såg vi de välkända Sälen-fjällen. Fru Pettersson stod som vanligt på trappan och hälsade oss välkomna. Rigmor Stridsberg, som hade åkt tåg upp redan på måndagen, samt Gunnar och kompani hade även sällat sig till välkomstkommittén. Efter kaffe med dopp, uppackning, efterhörande förut-sättningen för morgondagens väder m. m., så var det dags att intaga horisontalläge för att samla krafter till veckans strapatser.

## ONSDAG

Redan vid sextiden började vi röra på oss och gluttade försiktigt på rullgardinen. Strålande väder... alla pigga, glada och förväntansfulla. Vallningen vidtager, efter mycket dividerande enades vi oss om klistor. Efter intagning av frukost samt smörgåsbredning, lastade vi skidor och ryggsäckar på och i bilarna och åkte upp till Sälenstugan och liften. Den användes av alla, utom av Gunnar som hade dottern Inger i pulkan, han slet och drog upp för slalombacken, det hade tidigare funnits en bestämmelse att pulkor ej fick medtagas i liften, men denna var nu borttagen men det visste han ej av. Men även Gunnar kom upp så småningom. Vi åkte sedan i väg till Storfjällsgraven och satt där och lapade sol, åt smörgås, apelsin m. m. och mådde gott i bara skjortärmarna. De som hade mesta energin åkte slalom och störtlopp från Storfjället i varierande stilar. När vi sedan återkom till pensionatet så smakade middagen underbart och vi kände oss mycket belåtna med första dagen.

## TORSDAG

I dag vaknade vi inte vid något strålande solsken, men humöret var prima i alla fall. Efter den vanliga ceremonien med frukost, vallning m. m. åkte vi upp till Sälenstugan. Eftersom det var tjocka på fjället delade vi på oss. Gunnar tog hand om ett gäng och gjorde en kortare tur nere i skogen. Vi övriga åkte skidor upp till Högfjällets linbana och med den upp på toppen av Storfjället. Vi åkte på fjällkammen ner till ravinen, där vi även i dag rastade och åt våra smörgåsar. Tänk vilken skillnad, i går satt vi här i strålande väder, varmt och skönt, och i dag dimmigt och blåsig, det enda som var lika det var det prima humöret med mycket dumma kommentarer från Erik, Rolf m. fl. Vi åkte sedan ner till slalombacken och Sälenstugan där vi träffade det andra gänget. Några köpte där vykort m. m., medan stört- och slalom-fantasterna åkte i backen. När klockan började närma sig fyra åkte vi hem till "panget" och köttfärsen. Fast inte vädret hade varit det bästa kände vi oss alla nöjda och belåtna efter dagens skidtur och hoppades på bättre tur med vädret nästa dag. På kvällen hade vi så mycket krafter kvar att vi gick och dansade i Sälens Folkets

Hus, där vi hade mycket trevligt, speciellt våra ungar Erik, Rolf och Bengt, oj..oj.. vad mycket rara fjällbrudar.

## FREDAG

Vi vaknade inte heller i dag av solen, men vädret verkade inte så grått som i går. Eftersom påskresenärerna nu kommit i mångfald till Sälen och alla åkte upp till Sälenstugan beslutade vi oss för att åka bil upp till foten av Gammelsäterfjället och därifrån bestiga toppen av detta. Vi vallade även i dag med klistor, men det visade sig sedan att det kommit nysnö på fjället så vi fick valla om. Vi packade in oss i bilarna och åkte iväg. När vi hade kommit fram till målet och skulle spanna på oss skidorna hördes en ädel röst som visade sig vara Majsans: Jag har glömt skidbindslena på panget! Ridå! Det var inget annat att göra än en ny resa hem och hämta klenoderna. Efter alla gliringar hon fick för sin glömska, glömmet hon nog aldrig något mera. Men så småningom kom vi i väg och kämpade oss upp på toppen. Fortfarande mullet. Vi rastade och begav oss nerför fjället, så med ens lättade dimman och solen sken över oss. Alla blev glada och mest vår soldyrkare Rigmor. Vi satt sedan och lapade sol hela eftermiddagen och tyckte det var skönt att finnas till. Dagens replik kom från Roffe: Annie-Marie hade vid något tillfälle fått klistor (skid-) på skidbyxorna där bak, när hon omtalade detta hördes Roffes stämma: "Det var väl på rätt ställe". Saken var den att Annie-Marie hade vanan att sätta sig på stussen när det gick för fort. När vi sedan kom hem till panget smakade maten som vanligt ypperligt.

Kvällen tillbringades med diverse lekar, kortspel m. m. Vi hade även besök av en påskkäring på kvällskvisten. Enligt uppgift skulle det vara Nanny.

## LÖRDAG

I dag när vi vaknade så snöade det, inget att göra åt. Vi hade i går bestämt att vi skulle göra en litet längre tur i dag, varför vi beslutade att Gunnar skulle ta hand om ett gäng och gå över Stor- och Mellanfjället ner till Gammelsäter. Jag och de andra bilägarna, Erik, Roffe samt Majsan och Annie-Marie skulle åka bil till Gammelsäter och där möta de andra. Vi lastade bilarna och skjutsade upp Gunnar och kompani till Högfjällshotellet varifrån de skulle utgå. Nu syntes det att påskresenärerna hade kommit, det var bilköer överallt. Vi åkte sedan runt till Gammelsäter och besteg ännu en gång Gammelsäterfjället. Nu var verkligen vädret bistert, halv snöstorm. Vi stannade ej så länge utan åkte hem till panget, för att sedan åka upp och möta de andra. Och de kämpade sig verkligen över fjällen i motvind och snö. Starkt gjort, speciellt av Rigmor och Ingrid. Efter middagen, som för övrigt denna dag var toppen med en massa god mat, klädde vi om, alla nu i vit skjorta respektive blus för att framhäva den fjällsolbränna som började komma, och begav oss ner till Transtrands hembygdsgård för att där dansa och ha kul. När vi sent om sinder kom hem därifrån, så hade vi gjort ytterligare en dag i Sälen. Fast inte vädret hade visat sin bästa sida kände vi oss ändå belåtna. Den enda malörten i glädjebägaren var att vi bara hade en dag kvar bland snö och fjäll.

## SÖNDAG

Solen lyste även i dag med sin frånvaro, men under natten hade det kommit cirka 10 cm nysnö och temperaturen var 5 minusgrader. Vi bestämde därför att de som



*En vilopaus i härlig högfjällssol.  
Fru Anne-Marie, Erik, Ingrid, Cåson,  
Majsan, Roffe myser i bakgrunden.*

ville skulle göra en långtur, vi blev sex stycken. Gunnar med familj, samt Nanny och Göte beslutade sig för att göra en tur uppåt Mellanfjället, och spinnsidan skulle göra en kortare tur omkring Sälenstugan. Vi som skulle åka långturen bilade upp till Högfjällshotellet varifrån vi utgick. Vi begav oss sedan norr ut uppåt Kjällfjället och kom så småningom ner till Syndalens och Myrflodammens fåbodvallar. I dag var det en sådan dag när det var underbart att åka skidor, nysnö och minusgrader, man tyckte att man skulle kunna åka hur långt som helst. Men det visade sig sedan att man blev rätt slut, konditionen är ju inte den bästa. Från Myrflodammen åkte vi sedan efter kompass rakt på Östra Kalven. Under denna kompassgång tjänstgjorde Bengt som "spårare" och han for som en fluga på fjällslutningarna, det var nästan så han körde slut på "gubbarna", Sture och under-teknad. Och det var han väldigt noga med att tala om för de andra när vi kom hem. Men konstigt nog så var han den enda som sov efter middagen den dagen! Men för att återgå till skidfärden så hamnade vi så småningom på Östra Kalven och sedan var det en fin nerförlöpa till bilarna. Vi hade därmed gjort vår sista skidtur för denna gång och när den var cirka 2,5—3 mil så tror jag att alla kände av det i armar och ben.

Kvällen tillbringades vi med att påbörja packningen och stämningen var lite vemodig med tanke på att det var sista kvällen.

## MÄNDAG

Ja, så var fjällresan gjord för denna gången och det var bara hemfärden kvar, så några slalombyxor och pjäxor behövde vi inte ta på oss i dag, utan dessa plagg fick vi packa ned tillsammans med övrig skidutrustning. Vi tittade nog alla litet avundsjukt på de andra gästerna vid frukostbordet som ännu hade några dagar kvar att åka skidor. Men det var inte mycket att göra åt det, utan vi återgick till packning och lastning och var tacksamma att vi hade haft tillfälle att få vara här i Sälen en vecka. Ett bevis på att alla hade trivts framgick av att vi redan innan vi åkte hem började planera för nästa skidpåk. Efter ett kärvligt tack till fru Pettersson för mat och husrum lastade vi oss i bilarna och började hemfärden. Den i och för sig själv blev en riktig mardröm på grund av halka, men bortåt sjutiden var vi i Arboga utan att några större missöden hade inträffat. När vi sedan skildes var vi alla överens om att kul hade det varit och mycket välbehövt i rekreationssynpunkt, fast vi inte var bruna som några negrer. Men alla kan ju inte få fönsterbord.

Text: John Eklöf Foto: Erik Persson

Lite gladare, om jag får be! Den klassiska repliken klingar i öronen, när man sticker in till Foto-Lasse och ser honom stå lutad mot kamerans visirskiva för att få fram en god skärpa. Men de stumma föremålen – kuggjul, radargrunkor och andra pillemogrejer – ligger där stilla och tysta, tålmodigt väntande på att få höra slutarens klick. Men stopp här! Visserligen är det så, att vi ska göra ett besök på CVA foto och tryck, men man stiger inte på så där vårdslöst. Först knackar vi på hos chefen för Normaliekontoret, avd 370, och det är drifting Adner Eiborn.

– Hej, hälsar Eiborn välkommen på sitt vänliga sätt. Och så berättar han om foto- och tryckerigrupperna.

– Både foto och tryck fanns tidigare på 250. En tid hade man ont om jobb och dåvarande chefen för 250, ing Edström, hörde med oss om vår katalogavdelning kunde ordna något åt dem. Jag talade med FF och de var överbelegda. Det blev mycket arbete.

Med tiden behövde man ytterligare verkstadsutrymme på 250 och så kom funderingar, att vi skulle ta foto och tryck här uppe. Styresman gick med på det och det bestämdes, att ett utgrävt utrymme i källaren skulle iordningsställas. Efter ett halvår blev det i ordning och blev bra. Tryck har ett rum med förråd och foto två rum – ett rum för repro för katalogen och ett för industrifotografering. Dessutom har man skilda mörkrum för negativ- och positivframkallning. Visserligen finns det önskemål om utökning, men vi har ställt dem på framtiden – det får komma litet po om pö.

Vi trycker mtrl-listor för UHF, blanketter för Hc och reservdelskatalogen för FF. A4 är vårt största format. Det har varit tal om en A3-maskin. Tryckeriet är alltid hårt belagt.

Foto har personalfotografering första och tredje måndagen i varje månad. Industriefoto förekommer en hel del och katalog- och beskrivningsavdelningen levererar mycket arbete. Tryckeri och foto är en hjälpavdelning till beskrivningsavdelningen.

Vi lämnar Eiborn för att titta in till Holger Johansson, som planerar foto och tryck.

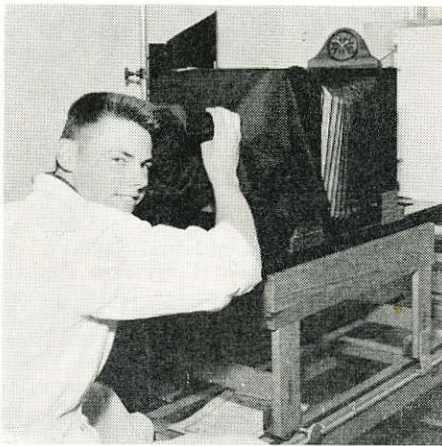
– Endast som binäring, säger Johansson. Mitt huvudsakliga är ändringstjänsten för To. Alla beställningar förs in och leveranstid fastställs i samråd med avdelningens personal. Beträffande

tryckeriet går tidsplaneringen utan större friktion. Foto däremot vållar alltid bekymmer – det kommer beställningar emellan, som förrycker arbetet. Ett av mina främsta önskemål är att beställningar lämnas in i god tid hit.

Ja, så är det dags att besöka mannen o. kvinnan, som gör jobbet. CVA-fotografen Rune Larson, välkänd under namnet Foto-Lasse, har just avslutat en tagning. Tusentals lumen strålar ut från strålkastarna och trots god normalbelysning i ateljén verkar det skumt, när strålkastarna släcks.

– Jo, säger Foto-Lasse, och ser sig omkring, i stort sett är jag nöjd med utrustningen. Önskemål finns ju alltid. Rollein börjar bli gammal och klickar då och då. Reprokameran är för liten. Vi kan t.ex. inte placera ett raster för bildfotografering.

Industriefotografering sker dels för beskrivningsarbeten och dels för skaderapporter. Personalfotograferingen underlättas genom en ny belysning. Den



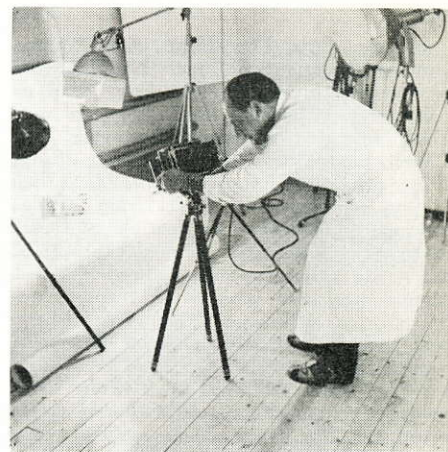
Jerry Högstedt vid reprokameran.

ger oss möjligheter att göra bättre bilder. Den har satt sina spår vid sista allmänna personalfotograferingen. Tidigare vågade man ju knappt gå genom verkstaden!

Vi utför infraröd fotografering av färgprov. Varje gång en ny lack tas in i förråd, infrarödfotograferas den för att kontrollera, att den ej ger bild vid sådan fotografering från luften.

En fin 16 mm filmkamera har vi, som skulle kunna utnyttjas mera. Filmupptagningar förekommer, men för sparsamt för att ge rutin.

Vi utför också en del mikrofotografering på laboratoriet. Arbetet på avdelningen är uppdelat så, att jag utför



Rune Larsson i full aktion.

alla fotograferingar, negativframkallning och registreringen. Jerry Högstedt sköter kopieringen och är dessutom med på reproduceringen.

Till repro kommer bilder i olika format – ibland 1×3 m – vilka dras ned till A4-format för framställning av ett negativ, som sedan användes vid tryckning. Det kommer blanketter i en layout, som fotograferas till önskat format, hålkort i stora ritningsförslag, som drages ned till hålkortsformat. Vi reproducerar förstasidan till UHF mtrl-listor. Det är ett standardformulär, som ändras för olika mtrl-grupper genom påklistring av erforderliga siffror och bokstäver.

Arbetet är påfrestande för ögonen genom springet mellan kolsvart mörker och flödande ljus mot en kritvit vägg.

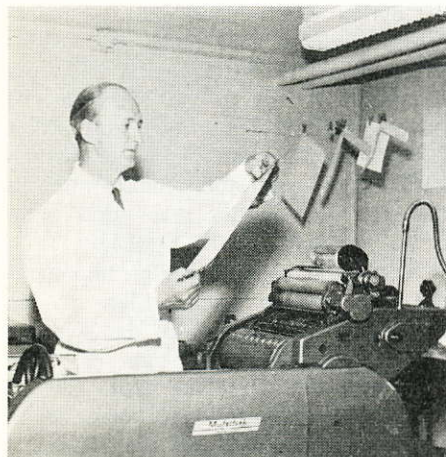
– Foto har också andra arbetsuppgifter, berättar Rune Larsson vidare. Framställning av diapositivplåtar, fotostatkopiering upp till format A2, framställning av framkallnings- och fixerbad för avdelningar med eget mörkrum, leveransprovning för UHF av fotomateriel, registrering av alla negativ och kopior, som förekommer inom UHF och CVA, samt förvaring av alla negativ, samlade avdelningsvis och i olika grupper. Så nog räcker jobbet till, säger Foto-Lasse skrattande.

## Tryckerigruppen — liten avdelning med stor kapacitet

Dörr i dörr med foto ligger tryckeriet. Man arbetar här med offsetmetoden, som är ett synnerligen enkelt tryckeriförfarande. Man kan använda papper, s. k. duplimat, eller tryckplåt. I förra fallet skrivs texten på duplimat-

papperet med skrivmaskin, varvid man använder ett speciellt färgband eller ritar man med en för ändamålet avsedd penna. Om man har ett bra papper, kan man trycka upp till 5.000 ex. Tryckplåten framställs på så sätt att text eller teckningar fotograferas av på tryckplåten, som efter framkallning och behandling i vätskor är klar för tryckning. Om så erfordras retuscheras plåten före tryckningen.

Inom 8 minuter efter att negativet erhållits från foto kan tryckningen vara i gång och 6.000 ex är färdigtryckta efter en timma. En tryckplåt håller för minst 100.000 ex. När det gäller hålkort för Hc blir det i allmänhet inte mer än en sättning per dag med 40.000 tryck ex. Här är det fråga om



Kurt Gustafsson granskar en plåt före tryckningen.

stora fordringar på inställningen av maskinen för att korten skall få passning för Hc-maskinerna. Med normalt underlag klarar man annars 30 - 35 sättningar (sidor) per dag.

Det är kanske dags att avslöja, vem det är som berättar om tryck. Kurt Gustafsson heter berättaren och till sin hjälp har han Inger Karlbom. Hon har bl. a. som uppgift att framställa offsetplåtar, men hon klarar också av sortering och paketering. - Vi har alltid mycket att göra, men jag har en bra maskin och god hjälp av duktiga Inger, så här går det undan, säger Gustafsson och berättar vidare om tryck.

- Offsetmaskinen, som är en A4-maskin, trycker 6.000 ex. per timma. Vi kan trycka flerfärgstryck - praktiskt taget så många färger, som man vill kosta på. Tryckningen sker då i flera omgångar. Papperstjockleken kan variera från bibelpapper till kartong.

Men en tryckare får inte nöja sig med att bara trycka. Det blir ofta frågan om skärning och hålslagning. Vi har en maskin, som slår hål i 75 standardpapper på en gång. En gång i



Inger Karlbom framkallar en tryckplåt.

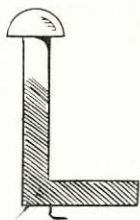
veckan får offsetmaskinen en ordentlig rengöring. Smörjning sker dagligen, men det tar så liten tid, att det sker utan att uppehåll göres i arbetet.

Just nu dyker Sundwall upp med en hög papper i stora famnen. Det skall bli hålslagning och det tänker han klara själv. Red avlägsnar sig det kan ju tänkas att Sundwall får fingrarna i kläm och sådant vill man ju inte skriva om.

—//—

#### Förslag till tvärnit.

I senaste numret av AB Atomenergipersonaltidning "Reaktorn" förekommer en häpnadsväckande notis om ett förslag till nytt maskinelement som av R. Kulström och B. Furugren inlämnats till företagsnämndens förslagskommitté. Förslaget uppges gälla en s. k. tvärnit och heter det i notisen, var och en som någon gång kört en bil är medveten om ändamålet med och nyttigheten av denna nya idé. Det synes troligt, uppger "Reaktorn", att dylika tvärnit, som enligt ett visserligen obekräftat men dock rykte torde komma att remitteras till Sveriges Standardiseringskommission för undersökning, i en framtid kommer att tillställas alla och envar inom atombolaget.



#### Att begrunda.

Det är med pengar som med gödsel. De är värdelösa, om de inte sprides ut.

Thornton Wilder.

#### Bra parfym.

Kunden: - Har ni någon bra efterrakning-vatten?

Butiksinnehavaren: - Om! Här har vi t. ex. en sort, som flickor blir tokiga av. Den luktar som en ny bil!



#### IFFA-NYTT

Red grips ibland av oemotståndlig lust till kroppsövningar och denna gång förde honom lustan till Gäddgårdsvalen, där han kom mitt in i en fotbolls-uppgörelse mellan Meken och Instrument. Instrument fick valuta för sin nedlagda träningsflit och segrade, sedan Stig Hahne gjort segermålet.

Av IFFA-basen Anders Wadström fick red veta litet om vad som skall komma i höst.

Vännen Anders meddelade, att för fotbollens vidkommande kommer en cupturnering att anordnas i mitten av augusti. Mera är för tillfället inte planerat på den fronten.

En tennisturnering är under förberedande. Tyvärr är tillgången till speltid just nu begränsad på grund av banornas omläggning. Träningen blir därför eftersatt. Tennissektionen hoppas dock att spelet skall komma igång snarast möjligt. Om intresse finns för detta, räknar man med att försöka med instruktion för nybörjare.

Badminton och bordtennis kommer givetvis att återupptas, när höstloven börjar att falla.

Skyttesektionen förbereder en ny vandringsprisskjutning. Skyttarna är i övrigt fullbelagda med tävlingar av olika slag.

Bridge och schack är ju två verksamhetsgrenar, som blir aktuella när utesäsongen är över. Till dessa och till gymnastiken får vi anledning att återkomma.

Simmare uppmanas av IFFA att lägga sig i blöt för kommande korporationsduster. Konstruktionskontoret har lovat att komma med ett synnerligen toptrimmat lag.

Till slut framför red en fråga från Anders Wadström. Var finns alla sportiga och hurtiga damer? Har ni flickor i alla åldrar några önskemål, när det gäller IFFA:s verksamhet, tala med Wadström eller Inger Kühne. På UHF sitter Maj-Britt Karlsson och är redo att föra er talan.

—//—

#### Tre ord om en match:

Tjänstemännen  
slog  
Instrument

# Resa i Tyskland

UHF-ingenjörerna Sixten Hjert och Sven-Erik Lundahl startade i pingst en bilresa till Tyskland för att besöka en del industrier på tjänstens vägnar. Någon dag efter återkomsten gav Lundahl Bergtrollet en snabteckning av sina intryck från resan.

- Söndagen den 17 maj vid halv åttatiden på kvällen startade vi mot Hälsingborg, berättar Lundahl, och vid halvtretiden var vi vid vårt första mål. Vi färjade över till Helsingör. Kom till Gedser och efter 3,5 timmes färd i härligt väder till Grossenbrode. På färjan bekantade jag mig för första gången med tyskt bier. Jag har haft svårt att lära mig dricka öl, men hur det nu var så blev det en hel del öl - det fanns ju knappast något annat att dricka - och trots att jag inte var någon stordrinkare, så drack jag mer öl under tysklandsresan, än jag druckit tidigare under hela mitt liv.

Annandag pingst kom vi till Hamburg, snurrade runt ett tag för att hitta en bra bostad och hamnade mitt i staden. Vad ska man göra i Hamburg om inte titta på glädjekvarteren! Stadsdelen S:t Pauli var nöjescentrat. På varje hotell delas till gästerna ut en broschyr, som talar om vad som händer i staden den aktuella veckan. Ett besök i S:t Pauli rekommenderades. Där mötte vi Reperbahn - en gata på ett par km längd med bara nöjeslokaler. Uniformerade och galjonsförsedda vaktmästare posterade utanför alla lokaler. I Sverige är man van att se dessa tjänstgöra som utkastare - här var det tvärtom. När vi passerade någon vakt, tog han fatt på oss och bara körde in oss! Man bjöd på kabaré, teater, non-stop film. Mitt intryck var att det hela gick ut på att lura besökande att dricka så mycket som möjligt - sprit och vin och kanske framförallt öl.

Hamburg kallas för porten till världen. Staden har sådant läge med sin stora hamn, att det kan vara befogat. Man möter också folk av alla nationaliteter - ibland kan det vara svårt att få tag på en tysk.

Ännu finns många urblåsta hus från krigstiden, men man måste beundra tyskarna, när man ser hur de lyckats med återuppbyggnaden. En hel del hus har endast fasaden uppsnyggad. Innanför ser man bara ett ruckel.

Vi lämnade Hamburg och reste vidare på Autobahn - för oss något enastående ifråga om framkomlighet. Vägbanan har fyra filer - två i vardera riktningen. I Frankfurt am Main hade vi vår första förrättning. Vi fick där till

livs en berättelse om hur staden drabbats av kriget.

På två dagar och en natt hade 80% av staden förintats. Där liksom annorstädes hade utträttats underverk. Av skatterna, som är ganska dryga, avsättes huvudparten för byggnation. Som en främling ser på tyska folket, kan han i deras levnadsvanor inte se ett krigshärjat utan i stället ett välmående folk. Jag tyckte att tyskarna verkade mera välklädda än vi svenskar.

Från Frankfurt reste vi till en liten stad, Backnang, tre mil norr om Stuttgart. Telefunken har där en fabrik. Staden har 17.000 invånare och har inga som helst skador från kriget. Man lever där i lugn och ro och den påminner mycket om en skånsk stad av motsvarande storlek.

Vi gjorde också ett besök i Stuttgart, där vi kom i god kontakt med allmänheten. Det berodde mycket på att den karta vi fick över Stuttgart var svår att orientera sig efter. Väderstrecken var nämligen inte placerade så som vi var vana vid från svenska kartor. Nåja, vi frågade och då kunde man se, att det var en avsevärd skillnad på en tysk och en nordbo. Tysken är inte rädd för att ta några steg, när det gäller att visa vägen!

Från Stuttgart sökte vi oss till Konstanz, där Telefunken också har fabriker. Där fick vi rådet att köra de bättre vägarna genom Schweiz. Fyra km väster om Konstanz har Lennart Bernadotte sitt slott Mainau, som ligger otroligt vackert vid Bodensjön. Han är själv med och backar ut öl i serveringen vid slottet och söker ofta kontakt med svenska besökare.

Vi färjade över till Meersburg. För första gången såg jag då vinodlingar. På bergslutningarna hade man slagit ned stora stolpar på vilka vinrankorna klättrade.

Färden gick till München, där vi bodde i nio dagar på ett hotell alldeles intill Karlplatz, som påstås vara den mest trafikerade platsen i hela Europa. Platsen kan benämnas trafiktorg och har tillsammans sju till- och fränfartsleder. Varje trafikled hade sju körfiler. Kring karusellen passerade vi topptrafik omkring tusentalet bilar per minut. Ett imponerande skådespel. München var den tyska stad, som vi lärde känna bäst. Där gick bra att hitta och köra och god ordning rådde i trafiken. Siemens tog där väl värd om oss och våra ciceroner var angelägna, att vi skulle se alla stadens sevärdheter. Vi besökte bl. a. Theatriner kyrkan, som

var katolsk. Man kunde knappast tro sina ögon. Det finns inte en vrå i hela kyrkan, som inte är utsmyckad. Man blir förvånad över att något sådant kan byggas. Den 28 maj var det en katolikhelgdag och eftersom vi var lediga passade vi på att se ett klockspel i Fraukirke kyrktorn. Det var ett riktigt skådespel, som förekom varje dag vid en viss tidpunkt.

Erlangen, som ligger några mil norr om München, var vårt nästa mål. Staden, som är känd för sina bryggerier, domineras dock av Siemens och universitetet. Därifrån for vi vidare ned till Nürnberg. Hela den gamla delen av denna stad omges av en hög vall - stadsmur. Vi tog oss en titt på platserna för den stora rättegången mot nazisterna. Färden gick vidare till Berlin. Eftersom Berlin är helt avgränsat från det övriga Västtyskland måste vi passera Östtyskland. Det hade sina svårigheter, men gick lättare än vi tänkt oss på grund av att vi var svenskar. Vi fick emellertid söka inresevisum, vilket kostade 20 Mark att betalas i Västtyska D-Mark, som stod i högre kurs än den östtyska. Så fick man också betala en vägavgift på 15 D-Mark.

När vi väl kom till Berlin, imponerades man av den staden. Mest av den fantastiska skyltfloran och den kraftiga belysningen. Där det fanns en vägg, där fanns det också en skylt. För att vinna utrymme utnyttjade man exempelvis en neonskylt för tre firmor. I intervaller sågs från samma skyit reklam om t. ex. bilar, tandkräm och läskedrycker. Staden har c:a tre miljoner invånare. Vi var med på en sightseeing med buss, som också körde genom Östberlin. Där fick dock ej bussen stanna utan den måste ständigt rulla vidare.

Vid resan från Berlin passade vi på göra ett besök i Volkswagenfabriken. Imponerande att se, hur snabbt man kan tillverka bilar! Där fanns inte endast ett band utan flera. Vissa dagar körde man med fyra band, som lämnade av bilar. Chaufförerna hade fullt knog med att hinna köra undan bilarna.

Vi körde om Hamburg igen, där vi gjorde nattuppehåll. Nästa morgon befann vi oss på färjan och hade en lika härlig tillbakafärd. På dessa färjor finner man en enastående förekomst av kulinariska läckerheter. Ett bord på 30 -40 meter med rätterna i fyra våningar inbjuder att äta så mycket man vill för en kostnad av 4:50. Önskade man en snaps, så kostade den 50 öre. Ingen försummade tillfället att få avnjuta ett sådant bord! Vi hade tur med färjan till Gedser och vidare till Malmö, där vi var på natten till den 6 juni. Kändes skönt att åter vara på svensk jord.

## Greta på Regina - populär CVA-Mamma



På "kafferep" hos Greta.

Arne Söderberg, Bertil Larsson, Henning Sandberg, Axel Karlsson, Lennart Lundberg och Bengt Rask.

Resande CVA-are finns det åtskilliga. Ibland hamnar dom i Norrköping och gör dom det, kan man vara säker på att man träffar dom på Hotell Regina, innehavare Greta Marcus. Hur kommer det sig, att man valt detta hotell till stamlokal. Jo, av den enkla anledningen, att man trivs här - stortrivs. Frågar man vidare, varför dom trivs, så blir svaret - det beror på Greta.

Greta Marcus lägger stor vikt vid att sköta sina förbindelser med CVA-folket på bästa sätt. Hon ger sina gäster stor frihet. Om någon t. ex. är tvingad resa vid 4-5-tiden på morgonen, så är det bara att gå in i köket och koka kaffe och ta vad man vill ha därtill. Betalningen lägger man på bordet. Trivsamt är där också på många andra sätt. När kvällen kommer blir det ofta en kopp i Gretas privata domäner. Om Rask är med kommer gitarren fram och så blir det allsång.

Det har hänt att någon CVA:are blivit liggande sjuk. Bättre vård än hos Greta kan en sjukling knappast få. Alla dessa omsorger kvitteras av CVA:arna med ett mönstergillt uppförande, vilket bekräftas av Greta Marcus, som också intygar att hon aldrig har blivit lurad av någon CVA:are.

På mångas begäran nedskrivet av

Old Jim.

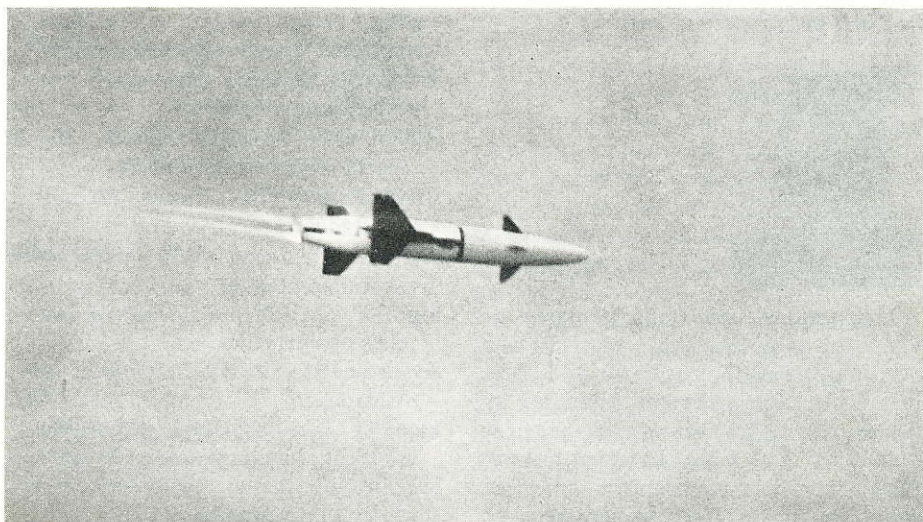
Vi fortsatte direkt till Arboga, där vi var på lördagsmorgonen kl. 6. Det var roligt komma hem efter en härlig resa. Totalt hade vi kört 509 mil utan några som helst mankemang. Det enda vi gjorde åt bilen var en rundsmörjning.

Vi som gjorde resällskap med Hjert och Lundahl på den långa färden tackar för gott ciceronskap!

Old Jim.

## Robotfällning från Lansen

Bergtrollet visar här en bildserie från en provfällning av robot 304. På vänster vinge har monterats en kamerakapsel för registrering av fällningsförloppet. Bomben, som medföres, är till för viktutjämning. På nedre bilden är roboten på väg mot målet med överljudsfart.



# Personal har ordet:

## Den

sista juli i år avgår ingenjör Oskar Berggren med pension. Ingenjör Berggren är född den 31 juli 1893 i Husby-Rekarne församling i Södermanland och avlade sin ingenjörsexamen vid Tekniska skolan i Eskilstuna 1921. Han tillhör "urCVAarna" och har arbetat här



Oskar Berggren

sedan sommaren 1944 efter att tidigare ha tjänstgjort vid Kungl. Flygförvaltningens flygverkstad i Ulvsunda i ca 2 år. Den första tiden tjänstgjorde han som platschef vid CVA. Under större delen av CVA uppsättningstid svarade han för organisationskontoret. Under senare år har han varit arbetsstudiechef.



Albert Engström

Även den sista aug har CVA en pensionär. Då slutar förrådsarbetaren Karl Albert Engström. Även Engström har en lång anställningstid vid CVA. Han anställdes redan i mitten av 1946 som förrådsarbetare på packningsavdelningen. Engström är född den 27 aug 1896 i Irsta församling i Västmanland och har arbetat, innan han kom till CVA, i ca 16 år vid Nordiska Armaturfabriken i Kungsör.

Vi, era arbetskamrater, tackar för gott kamratskap och önskar Er båda en ljus och bekymmersfri framtid.



Kurt Rosin

Flygingenjör Kurt Rosin tjänstgör vid CVA tidvis under tiden 1 mars-30 sept och omplaceras helt till CVA f o m den 1 okt 1959. Ingenjör Rosin har tidigare tjänstgjort vid Försökscentralen Malmslätt. Vid CVA kommer han att tjänstgöra på motortekniska kontoret, som chef för tekniska beredningen.

## Vi hälsar Välkomna till CVA

Radiomontör Ingvar Andersson, elverkstaden, teleinstrumentdetaljen  
Tecknare Lennart Askerlöf, normaliekontoret

Kvällstäderska Ingeborg Asplund, driftavdelningen

Svagströmselektriker Gunnar Ax, robotverkstaden

Hjälpmontör Lars Bogren, elverkstaden, flygtelematerieldetaljen

Telemontör Lars-Erik Dahlberg, elverkstaden, flygtelematerieldetaljen

Skrivbiträde Gun Daunfeldt, planeringskontoret

Ingenjör Rune Eriksson, eltekniska kontoret, eldetaljen

Hjälpmontör Jan-Erik Fransson, instrumentverkstaden

Hjälpmontör Toije Hansson, instrumentverkstaden

Ingenjör Henry Hjalmarsson, produktionskontoret

Ingenjör Bengt Holmqvist, eltekniska kontoret, eldetaljen

Ingenjör Lennart Höglund, konstruktionskontoret

Verkstadsbud Roger Jakobsson, produktionsberedningen

Laboratoriebiträde Gerhard Johansson, materiallaboratoriet

Ing bitr Gunnar Jonsson, robottekniska kontoret

Ingenjör Roland Jonsson, planeringskontoret, flygmaterielplaneringen

Hjälpmontör Ove Karlsson, elverkstaden, provdetaljen

Ingenjör Per Ake Karlsson, produktionskontorets verktygsritkontor

Ingenjör Sven Larsson, eltekniska kontoret, kommunikationsdetaljen

Ingenjör Bengt Lindberg, normaliekontoret

Hjälpmontör Gunnar Lindström, elverkstaden, flygmaterieldetaljen

Ingenjör Anton Löfgren, eltekniska kontoret, kommunikationsdetaljen

Ritbiträde Christina Malmehed, konstruktionskontoret

Hjälpmontör Per Olof Nilsson, elverkstaden, flygmaterieldetaljen

Verkstadsbud Ove Olsson, instrumentverkstaden

Bitr ing Nils Persmar, eltekniska kontoret, radardetaljen

Ingenjör Bo Pettersson, elverkstaden, teleinstrumentdetaljen

Kvällstäderska Britta Pettersson, driftavdelningen

Ingenjör Karl-Erik Rask, eltekniska kontoret, kommunikationsdetaljen

Skrivbiträde Maily Rådeström, elverkstaden, provdetaljen

Maskinist Karl-Göran Snickars, driftavdelningen, värme- och ventilationsanläggningen

Biträde Ulla Sjögren, ekonomiavdelningen, centralexpeditionen

Eldare Uno Sterner, driftavdelningen, värme- och ventilationsanläggningen

Biträde Kristina Öhlin, ekonomiavdelningen, inköpskontoret

## Vi hälsar välkomna till UHF

Karl Axel Nööjd

Karl-Ivar Alm

Gustaf Jacobsson

Birgitta Andersson

Gunilla Lindström

## Vi gratulerar

Holger Mörk, som den 30 maj avlade sin ingenjörsexamen på maskintekniska linjen vid Köpings Tekniska Institut. Han började i aftonskolan höstterminen 1953 och har fullföljt hela utbildningen genom kvällsstudier. Lektionerna i Köping har pågått 16 timmar i veckan, fördelade på 4 kvällar, vartill sedan kom läxläsning samt ritnings- och konstruktionsuppgifter. Några fritidsproblem har han icke haft under dessa år.

Mörk kom till CVA i maj 1946 som svarvare på maskinverkstaden, där han efter några år befordrades till verkmästare. Han har även tjänstgjort som planeringsman. Sin nuvarande befattning som yrkeslärare, föreståndare för yrkesskolan, tillträdde han 1956.

Vi hoppas få behålla Mörk på CVA, så att han genom sin tjänst som lärare, kan delge oss införskaffade kunskaper.



Emil Blomqvist

Kungl Maj:t har tilldelat medaljen med inskrift: "För nit och redlighet i rikets tjänst" till bitring Emil Blomqvist.

Blomqvist har en lång anställningstid vid försvaret. Han anställdes vid Centrala flygverkstaden i Västerås redan den 2 dec 1928 och arbetade där som snickare fram till 1941 då han tillträdde en tjänst som förman vid Kungl Flygförvaltningens flygverkstad i Ulvsunda. Till CVA kom Blomqvist den 1 juni 1945 och arbetade här under första tiden som verkmästare för snickarverkstaden. Redan 1946 överflyttades han till planeringskontoret där han alltjämt har sin tjänstgöring.



## Bergtrollet gratulerar

### UHF

60 år  
1/9 Axel Nilsson  
26/12 Ragnar Svensson

50 år  
23/8 Erik Tägtström  
3/10 Anders Eliasson

### CVA

50 år  
24/10 Harald Andersson avd 380  
12/12 Sven Andersson avd 761  
17/7 Johan Celander avd 810  
2/8 Erik Larsson avd 995  
18/9 Alvar Pettersson avd 385  
11/10 Herbert Kåberg avd 250  
15/12 Folke Kropp avd 610

\*

### Montör Sixten Jonsson

fyllde den 16 april 50 år. Han är östgöte och har tidigare arbetat i Ätvidaberg i ca 13 år. Till CVA kom han i sept 1945 från Trollhättan, där han arbetat på SFA.

### Arb förman Henry Lännbrink

fyllde den 23 april 50 år. Han kom till CVA i okt 1946 som förrådsarbetare på packningsavdelningen. Han har tidigare arbetat på Centralföreningen i Arboga.

### Avsynare Thure Karlsson

fyllde den 28 april 50 år. Han är västmanlänning och arbetade tidigare vid Nordiska Armaturfabriken i Kungsör i 26 år innan han i juli 1951 kom till CVA som avsynare på motorkontroll-detaljen.

### Motormontör John Nilsson

fyllde den 1 maj 50 år. Nilsson kom till Arboga och UHF i sept 1948 och anställdes på CVA motorverkstad i sept 1950. Han har tidigare arbetat i ca 10 år vid Nordiska Armaturfabrikerna i Kungsör.

### Transportförman Tore Myhrberg

fyllde den 26 maj 50 år. Han är född i Romfartuna och kom till CVV i juni 1942 och överflyttades till CVA i aug. 1945. Han har hela tiden tjänstgjort på transportavdelningen.

### Montör Karl Norling

fyllde den 28 mars 50 år. Han anställdes vid CVA i juni 1946 och arbetade fram till 1953 huvudsakligast som flygplansmontör. Han är född i Eskilstuna och har arbetat där i ca 22 år innan han kom till Arboga.

### Motormontör Olof Norén

fyllde den 15 juni 50 år. Han är född i Stockholm och arbetade där fram till 1945, då han anställdes vid Göta pansarlivgarde i Enköping. Till CVA kom Norén i febr 1948 som motormontör.

### Verkmästare Gunnar Johansson

fyllde den 19 juni 50 år. Han kom till CVA som instrumentmakare i juli 1948 och befordrades till verkmästare 1951. Han arbetade tidigare i 14 år som filare på Elektro Skandia.

### Grovarbetare Axel Pettersson

fyllde den 16 april 60 år. Han kom till CVA som grovarbetare på motorverkstaden. Sin dagliga gärning utför han idag i personalbyggnaden.

### Förrådsmästare Carl Akerman

fyllde den 14 maj 60 år. Han kom till CVA i mars 1947 och befordrades till förrådsmästare på inventarieförrådet 1951. Han har tidigare arbetat i järnhandelsbranschen i ca 25 år i Uppsala och Arboga.

Vi alla bergtrollsläsare gratulerar våra jubilarer, som på sina högtidsdagar blev föremål för omfattande hyllningar.

### ETT HJÄRTLIGT TACK

till alla dem som bidragit till den stora penninggåva jag fick mottaga på min födelsedag.

C. Akerman.

### HJÄRTLIGT TACK

för all vänlig uppvaktning på min födelsedag.

Kalle Norling.

### TACK

För trivselandan och för det goda kamratskapet under mina år vid CVA, samt för de avskedsgåvor jag fått mottaga ber jag till ledning och arbetskamrater få framföra mitt varma tack.

Aston Fröijdh.

### HJÄRTLIGT TACK

för all uppvaktning i samband med min 50-årsdag.

C.-H. Dahlström

### HJÄRTLIGT TACK

för all vänlig hägkomst, då jag slutade min anställning vid CVA.

Gustaf Jacobsson

### ETT HJÄRTLIGT TACK

för den omtanke och alla de gåvor jag fått mottaga under min långvariga sjukdom.

Helmer Andersson

### Carl-Hugo 50 år.

Man flaggar alltid en dag för tidigt, när jag fyller år, säger Carl-Hugo Dahlström, när det blir tal om hans 50-årsdag. Vi har all anledning att prata litet närmare med honom, ty han har troget stått vid Bergtrollets sida under hela dess tillvaro. Jo, man har sett fram emot den här dagen med spänning. Och roligt är det ju att se, att släkt och vänner kommer ihåg en. För min del känner jag den där barnsliga glädjen, som t. ex. när julklapparna plockas fram. Om det beror på att sinnet är ungt eller om man är lite larvig, det vet jag inte, men roligt är det i alla fall, intyggar Carl-Hugo.

Gunnar Fried överlämnade från kamraterna i Bergtrolls-redaktionen presentbok och blommor. Från UHF överlämnades en trevlig adress med devisen "Han som håller i trådarna" med syfte på CFA-träffen.

—//—

### Omslagsbilden

### Persiketräd ger rekordskörd i år.

— Om jag hade flera söderväggar, så skulle jag ha flera persiketräd, säger Arthur Wadstedt, vaktman vid CVA, när Bergtrollet med fotograf besöker honom på hans arrendegård vid Igel-säter.

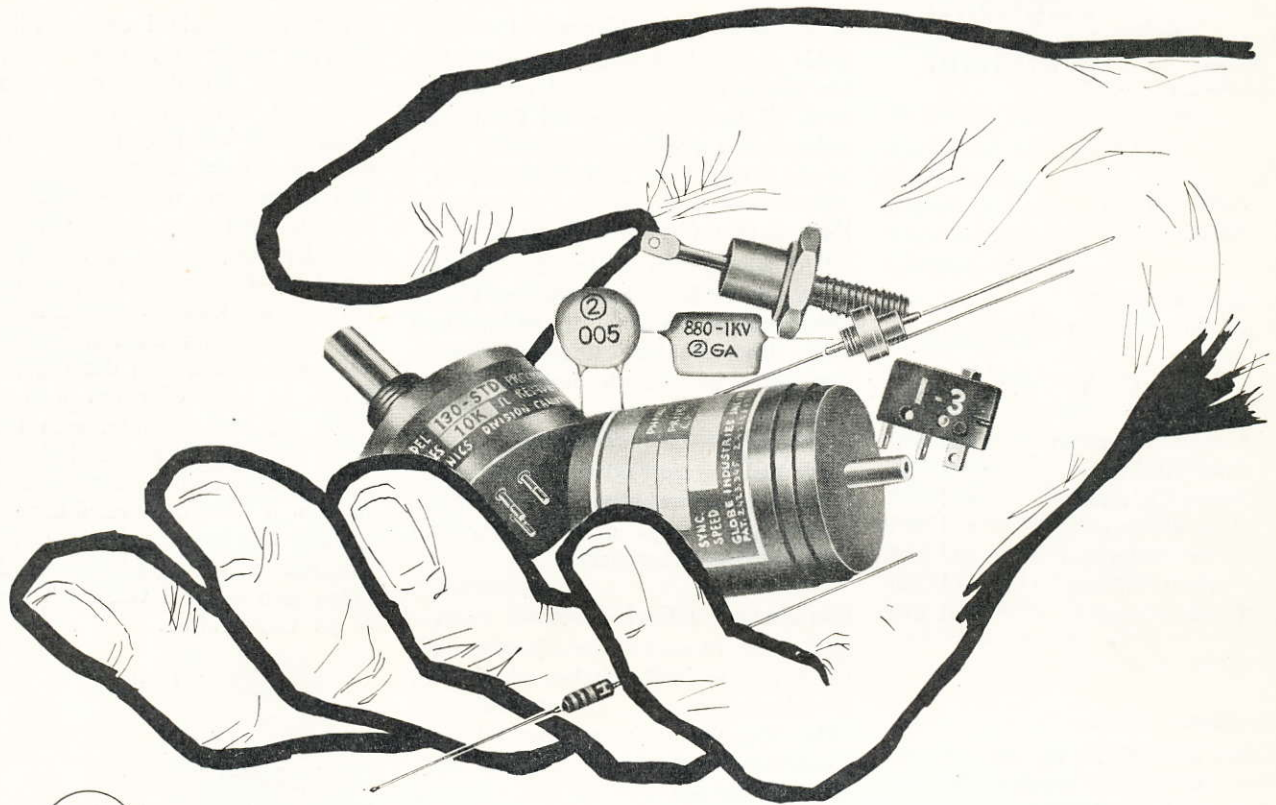
— Det är fem år sedan jag planterade mitt första persiketräd, berättar Wadstedt vidare. Första skörden fick jag för två år sedan och då blev det tio persikor, förra året fick jag tolv — av dem knyckte ekornen fyra! Men i år räknar jag med rekordskörd, minst ett par hundra. Persikorna har en härlig smak, mycket finare än de man köper. Dessa plockas, innan de hinner mogna på grund av sin ömtålighet. Om någon funderar på att odla persiketräd, så vill jag ge det rådet, att se upp med vårsolen. Träden bör tackas, annars drivs blommorna fram för tidigt.

Ja, nog ser det ut som om det skulle bli rekordskörd på Wadstedts persiketräd. Tusentalet skära blommor bryter sig milt mot den röda väggen.

— Det syns väl inte på bilden, att det är dåligt med rödfärgen på huvväggen, säger Wadstedt en aning ängsligt, när fotografen tränger in honom bland persiketrädets grenar för att få en bra bild av odlaren.

Old Jim.

# Allt på en hand



## AERO MATERIEL AB

ELEKTRONIKAVDELNINGEN

BIRGER JARLSGATAN 6 STOCKHOLM ☉ TEL. 670390

Var god sänd oss kataloger över nedan förkorsade produkter:

### HUGHES

- Germanium- o. kiselioder
- Kiselkondensatorer
- Minnesrör

### GLOBE

- Småmotorer
- Växlar
- Gyron
- Vibratorer

### SPECTROL

- Precisionspotentiometrar
- Transistoromformare

### SPRAGUE

- Kondensatorer
- Motstånd
- Pulstransformatorer

### ZIPPERTUBING

- Kabelhöljen

### EDISON

- Servon
- Termoreläer
- Fördröjningsreläer

### BARRYMOUNT

- Vibrationsdämpare

### ELECTRO SNAP

- Strömbrytare

Namn ..... Företag .....

Adress ..... Postadress .....