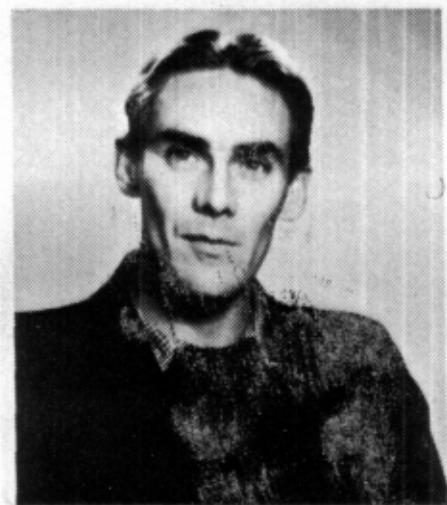


MIN TID MED SAAB

NÅGRA MINNEN FRÅN JOBBET OCH MÄNNISKOR JAG MÖTT DÄR

Karl-Erik Larsson



Född 28 mars 1916

Teknisk Aftonskola

Ansälld vid ASJA 3 okt 1938

Verkstaden	1938 — 1948
Produktserviceavd.	1948 — 1981
Konsult i underhållsfrågor	1981 — 1982

SAAB-HISTORIK

Karl-Erik Larsson, februari 1989.

Som medarbetare i den arbetsgrupp inom Saabs Veteranförening som åtagit sig att dokumentera och till efterkommande försöka förmedla minnen och hågkomster från företagets barndom, tycker jag mig kunna konstatera att vi lyckats rätt väl vad gäller de "stora kanonerna". De som var pionjärer på konstruktions- och beräkningskontoren, som ritade, beräknade och konstruerade våra flygplan. De som redan blivit legender eller som är på väg att bli det.

Men det fanns ju även en annan kategori människor som även de var pionjärer, som jobbade och slet i våra verkstäder, de som hade den svåra och oglorifierade uppgiften att omsätta mjukvara till hårdvara, att nita ihop spant, stringers och plåtar till vingar och flygkroppar, att montera ihop stötstänger, rör, kablar och apparater till fungerande funktionssystem.

De som i ur och skur jobbade med intrimning och kontrollkörning av flygmotorerna och som släppte iväg flygplanen på sin första flygning.

Saab-montörer som under "den stora ofredens dagar" skickades ut till flygförbanden för att rätta till fel och brister och som höll flygplanen i luften. En beredskapstjänst och pionjärinsats, många gånger under stressade omständigheter och primitiva förhållande. De som i de flesta fall var anonyma och aldrig blev legendariska.

Eftersom jag själv spenderade ungefär tio år av mitt nästan fyrtiofemåriga "Saab-liv" i verkstäder och hangarer så vet jag att även där hände och uträttades det mycket som vore värt att berättas och bevaras. Saab-historiken blir aldrig komplett utan den biten.

Min egen verkstadsperiod varade kalendermässigt från oktober 1938 till oktober 1948, och "produktmässigt" från det jag byggde den första mittvingsbalken till SK 14 tills dess jag ombesörjde klargörningen för de sista leveransflygningarna av B18B. Jag hann med att vara nybörjare bland nybörjare på "nitningen", systemmontör/resemontör, flygmotorintrimmare och startmekaniker.

Resten av mitt Saab-liv tillbringade jag som service- och beredningsingenjör på Produkt-serviceavdelningen. Där hade jag förmånen att delta i underhålls-metodikens utveckling från "stor översyn", då flygplanen plockades isär i alla sina beståndsdelar, till selektiva och i minsta detalj planerade, optimerade och definierade underhållssystem, från fp1 29 till JAS Gripen.

Första delen av min berättelse, den som handlar om hur det hela började för min del - den jobbiga tiden på "nitningen" - är tidigare publicerad i Östgöta Corresponden i samband med Saabs 50-årsjubileum och även i LO-sidans "Våra år på Saab-Scania".

För att "MIN TID MED SAAB" ska få en inledning återges även den delen, omarbetad, kompletterad och i valda stycken under rubriken "ATT VARA NITARE".

Verkstadsminnen

Att vara NITARE

Hösten 1938 då jag arbetade vid Facit i Åtvidaberg hade jag sökt inträde vid Linköpings Stads Tekniska Aftonskolor och jag var angelägen om att snarast möjligt skaffa mig arbete i Linköping. Det hade även hörts välgrundade rykten om förestående permitteringar vid Facit.

Då jag i september gjorde ett repmöte vid I 4 i Linköping träffade jag där en kamrat från Facit, som genom släktskap med dåvarande verkstadschefen vid ASJA/SAAB lyckats få anställning vid den expanderande flygindustrin. Han talade om för mig att han arbetade under en svensk-amerikansk verkmästare som hette Lester Berglund och att jobbet verkade bra. Jag beslöt att pröva lyckan även jag.

Ett problem var att jag inte hade några betyg eller referenser. För att ändå ha något slags papper att visa upp fick jag ett intyg av min kompanichef att jag klarat av militärtjänsten utan anmärkningar.

Med detta intyg i fickan steg jag av tåget på Tannefors station och gick in på ASJA:s kontor. Där möttes jag av den, på den tiden, så välbekanta skylten att arbetsstrykan var fulltalig och att arbetssökande inte togs emot. Jag tog ändå mod till mig och knackade på en lucka i väggen och begärde att få träffa verkmästare Berglund. Damen i luckan frågade om jag var arbetssökande, vilket jag förnekade.

Jag fick sätta mig att vänta på den träbänk som väl många arbetsökande minns, och fick vänta ganska länge. Damen frågade ännu en gång om jag var arbetssökande, vilket jag ännu en gång måste förneka. Så småningom kom han då, Lester Berglund, satte sig på träbänken och frågade på lite bruten svenska vem jag var och vad jag ville.

Då jag måste erkänna att jag sökte jobb pekade han på skylten beträffande arbetssökande och jag kände att ridån var på väg ned. Jag tog i alla fall fram intyget från de militära myndigheterna. Han tittade en stund på intyget, så tittade han på mig, och just då jag var säker på att bli avvisad sade han: "Du kan komma i morgon bitti", som var en fredag.

Eftersom jag hade en del att ordna upp i mitt gamla liv, begärde jag anstånd till nästkommande måndag som var den 3 oktober 1938. Berglund sa till damen att anteckna mitt namn och att jag var anställd. Hon såg ilsket på mig och jag var för ett ögonblick rädd för att hon skulle kunna sätta någon käpp i hjulet.

Detta visar ett en verkmästare på den tiden hade makt och myndighet även då det gällde att anställa arbetskraft.

På måndagsmorgonen satt jag åter på träbänken med mina ägodelar i en väska som jag fick ställa in hos damen i luckan. Jag tyckte fortfarande att hon tittade lite argt på mig för att jag narrats, men det var nog mest mitt dåliga samvete som spökade.

Efter lång väntan på träbänken kom verkmästaren och hämtade oss som skulle börja den dagen. Vi var bara två för den stora anställningsvägen hade ännu inte börjat. Jag fick anställningsnummer 1722 och var alltså den 22 som hade anställts.

Inte någon gång under anställningsrutinen var det tal om arbetets art eller timpenningens storlek, just då var det huvudsaken för mig att få jobb i Linköping. Vi erfor sedermera att timpenningen var 79 öre + 22 öre i tillägg.

Verkmästaren Berglund tog med oss nybörjare in i Hall 1, som då var nybyggd, och kopplade utan vidare ceremonier ihop oss med var sin kompis som varit anställda några månader. De hade fått en viss utbildning och under någon tid fått träna på att borra vinkelräta hål i en träplanka samt att nita ihop plåtbitar snyggt och prydligt. Vi två som började den dagen "slapp" denna utbildning.

Samma dag som vi anställdes började det egentliga arbetet med "hårdvaran" till flygplan SK 14. Vi skulle börja med att bygga de första vingbalkarna, och det var bara att sätta igång.

Jag minns att vi rent spontant uppfann det sedan allmänt praktiserade signalsystemet: ett knack med mothållet = lite mer, två knack = nog. Detta gjorde slut på mycket gap och skrik.

Det var bråttom värre och under dagens lopp kom både verkstadschefen Bertler och majoren Nordkvist allt emellanåt och inspekterade hur arbetet fortskred.

Tydligen gick det inte fort nog för fram på eftermiddagen kom verk-mästaren och begärde att vi skulle arbeta övertid några timmar. Jag framhöll att det var svårt att jobba över, eftersom jag ännu inte hunnit att skaffa mig husrum. "Husrum det ska jag ordna", sade Berglund och for i väg.

Efter en stund kom han tillbaka och sade: "Du får bo hos den här gossen under natten". Så redan på min första arbetsdag på ASJA/SAAB blev det övertidsarbete och det skulle bli mycket av den varan sedermera.

Som tidigare nämnts hade jag ingen som helst aning om vad jag skulle syssla med på ASJA. Det blev nitningen till att börja med.



Fpl SK14

Nitning i samband med byggandet av helmetallflygplan var nytt för svensk flygplansindustri. Det fanns egentligen ingen som behärskade detta svåra hantverk. Vi som sysslade med den verksamheten fick i stort sett lära oss metodiken själva. Någon utbildning utöver att borra i bräder och nita ihop plåtbitar bestods inte till att börja med.

Nitningen hade oförskyllt låg status och var klassad som "tempoarbete". Förtjänsten var därmed relativt låg. Därför var det, vid den tiden, de flesta nitares ambition att snarast möjligt söka över till slutmonteringen där förtjänsten var åtminstone 20 öre mer i timmen. Några ackordsarbeten förekom inte.

Under de tio år som jag arbetade i Saabs produktionsavdelning prövade jag på de flesta förekommande arbeten för skrovbyggnad, slutmontering av el-instrument-bränsle- och hydraulsystem och flera års hangartjänst med flygmotorintrimning. Men inte inom något av dessa arbetsområden har jag träffat på något arbete som rent hantverksmässigt har varit svårare än just nitningsarbete.

Svårigheterna i början berodde till stor del på att det inte fanns någon som kunde lära ut metodiken. Verktyg saknades och många var dåligt utprovade. Nitmothåll fick vi i stor utsträckning skaffa själva. Vi sågade ut trämodeller och så gick vi till ASJ maskinverkstad och beställde ett liknande av stål. Vi saknade så enkla verktyg som plåtklämmor, och under lång tid hade vi endast en enda vinkelborrmaskin på hela avdelningen att samsas om. Det var ofta dålig passning mellan detaljerna.

Till alla de besvärligheter som vi hade bidrog även den omständigheten att det objekt vi jobbade med var ett licensbygge och konstruktionen därmed anpassad till de produktionsresurser och den metodik som fanns hos tillverkare i USA, men som saknades vid ASJA/SAAB.

Att nita fast en fästvinkel, på armlängs avstånd inne i en trång vinge, med en 25 cm lång krokig stans och ett mothåll som såg ut som en spisiraka, var många gånger ett lotteri där "nitlotten" låg nära till. Det kunde ta dagar att reparera ett misstag.

Den första tiden på nitningen jobbade vi overtid oerhört mycket för att hålla terminerna, och det hände någon gång att vi fick en ankomststämpel för nästa dag när vi stämplade ut. Vi som var med från början fick i regel "gå före" och tillverka de första enheterna som var svåra. På så sätt blev arbetet aldrig enahanda. Det var ständigt nya svårigheter och problem.

Tillsammans med min gode medhjälpare "Bjärka", som var nitningen trogen ända till pensionen, tillverkade vi kroppsundersidan till SK14 som var en skalkonstruktion, samt mittvingenosen.

Men det fanns flera svåra bitar som andra gjorde, exempelvis vingspetsarna. Vid den jiggen gick det åt mycket snus och svordomar. Vissa dagar var det säkrast att gå omvägar förbi. Alla var hårt engagerade i sina uppgifter.

Efter någon tid fick jag i uppdrag av verkmästare Berglund att göra en del förberedelser för produktion av vingarna till fpl B5.

Saab hade från USA införskaffat ett komplett skrov med vingar som var hop-skruvat istället för nitat. Jag skruvade isär de svåraste bitarna, ritade och beställde de specialverktyg som jag bedömde skulle komma att behövas, översatte och kompletterade anvisningarna på de amerikanska ritningarna. Vad jag kan erinra mig var detta de första ansatserna till produktionsberedning vid Saab.

Inskolning och utbildning av nyanställda var minst sagt dålig med hänsyn till arbetets svårighetsgrad och kvalitetskraven. Det blev dyra lärpengar för Saab innan verkstadsledningen fattade galoppen.

Nog kommer vi ihåg honom som vi kallade "Vånga" som i sitt oförstånd ritsade mittlinjer på stringers med ritstift så att ett antal vingpaneler kasserades. Och honom som råkade få ett så stort nithål att han måste gå till ASJ för att hitta en tillräckligt stor nit, den han knosade till så att den liknade en utslagen maskrosblomma. "Vånga" blev befordrad till kontrollant, och det var han bra på.

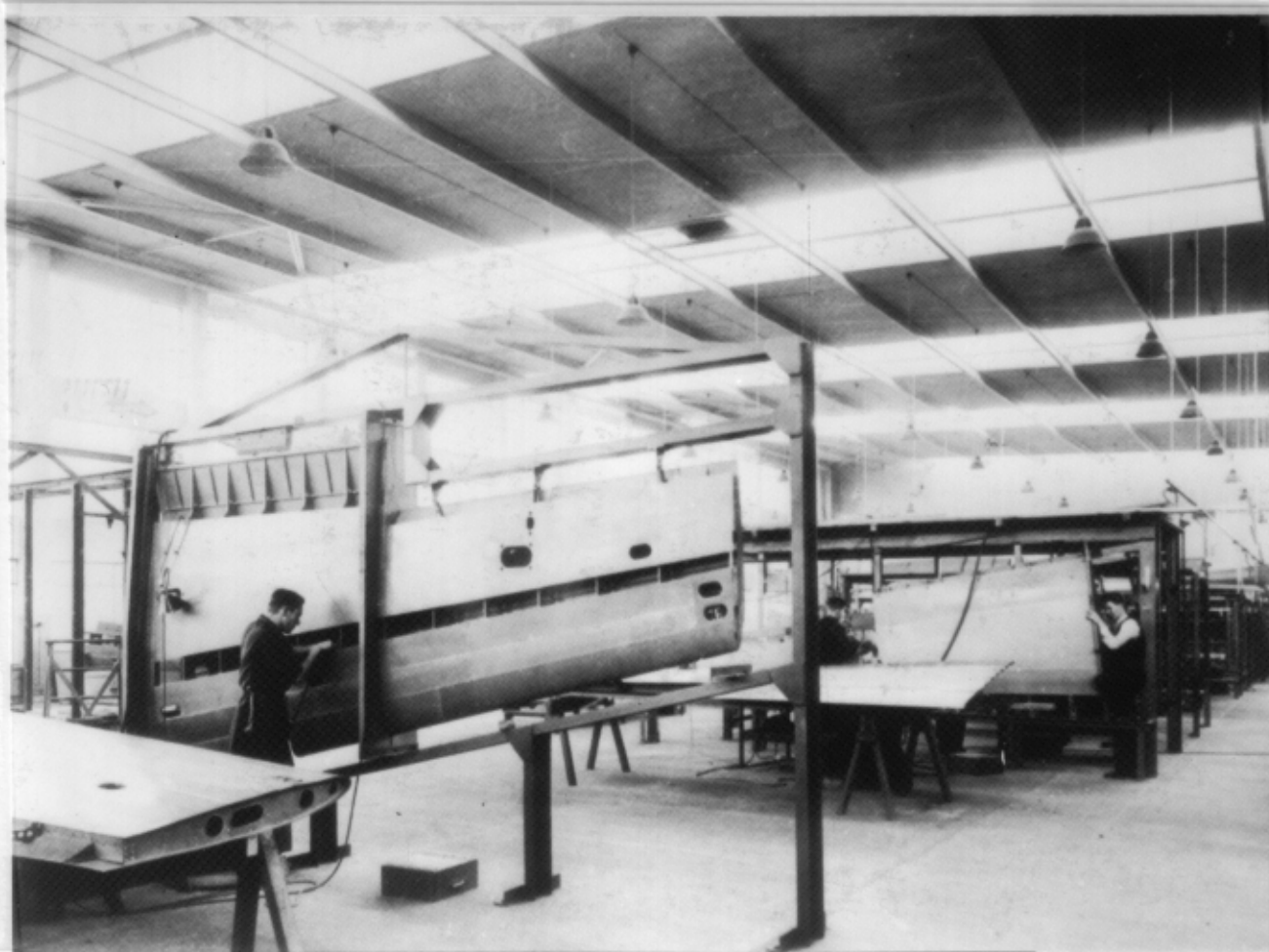
När sedan den stora anställningsvågen gick i bränningar, följde det naturligtvis med många som inte hade handlag och fallenhet för att bygga flygplan. En viss "sortering" skedde väl redan i den nyetablerade "nitskolan" där Rolf Nilsson, under en tid, med fast hand skötte inskolningen. Men sällan blev någon oplacerad; det fanns så många olika sysselsättningar att välja på inom den expanderande flygindustrin. Alltid fanns det något som kunde passa, eller en väg att "vandra vidare" på om man så ville.

Exempelvis kunde man bli "detalj-jagare", vilket innebar att spåra upp och skaffa fram detaljer till de olika arbetsplatserna. På den tiden fanns det inga datorer som höll reda på var i produktionskedjan detaljerna fastnat. Detaljjagaren var en mycket viktig kugge i maskineriet, han skulle känna till produktionsvägarna och "känna på sig" var det stoppat upp. För många blev detaljjagandet en naturlig väg till anställning på produktionsplaneringen.

Var man teknikintresserad och hade teknisk utbildning eller erfarenhet kunde man kanske få börja som kontrollant.

Visst fanns det prestige och motsättningar mellan oss som gjorde grejorna och de som var satta att övervaka kvalitén. Det hände väl ibland att det kom någon nyanställd kontrollant som övervärderade sin status och kompetens, och att vi då argade upp oss och kallade honom för "nitsnok". Men det var undantag och för det mesta respekterade vi varandra och höll sams.

Eller hur, Oskar och Birger.



Bilden är tagen i Hall 1 i början av 40-talet och visar undertecknad i arbete med en vinge till SK14.

Arbetsmiljö

Något borde väl även sägas om vår arbetsmiljö, den tiden som var långt, långt före MBL, myshörnorna och kaffeautomaternas tidevarv. Under någon period, då vi inte hade frukostrat, var det strängeligen förbjudet att medha termoskaffe. Rökningsförbudet var totalt och den som inte kunde bemästra nikotinberoendet fick ta till snuset. Verkstadsbefälet såg väl för det mesta genom fingrarna med kaffeförbudet, men nästan varje morgon tog "den allra högste" en morgonpromenad i hallen och kikade in i riggarna och såg efter om någon fikade. Han tog även ett sniff vid toalettdörrarna för att kontrollera att där inte röktes. Otroligt men förekommande.

Så snart det var fara å färde gick den varnande trumsignalen genom verkstan.

Trots alla försiktighetsmått så hände det att "den allra högste" en måndagsmorgon då vaksamheten och verksamheten var dålig, överraskade några gossar med att prata strunt inne i en flyg-kropp. "Vad gör ni här" sade han till gossarna. "Vi jobbar" sade de överraskade. "Ni gör så i helvete heller", sade den väldige. Det stannade faktiskt härmed.

Någon som varit i USA och studerat flygindustri hade lärt att varje gubbe i verkstan borde bära en väl synlig bricka, som visade vilken avdelning han tillhörde. Den som bar svart bricka kunde röra sig fritt mellan samtliga verkstäder, den som hade grön bricka kunde röra sig fritt i Hall 1. De flesta av oss "gamlingar" skaffade oss gröna brickor under olika förevändningar. "Det hade varit mera värt om de som varit i USA lärt sig hur man bygger flygplan", sade en sanningssägare. Systemet var överambitiöst och bröt väl så småningom samman.

En episod som i någon mån belyser förhållandet mellan arbetare och verkstadsbefäl bör väl räddas undan glömskan.

Det hände ibland under de kalla vintrarna i början av 40-talet att det var så kallt i Hall 1 när vi kom på morgonen, att vi helt enkelt gick hem igen. Vid ett sådant tillfälle, när vi var på väg att gå hem, blev Gunnar Andersson och undertecknad haffade av verkstadsingenjören Mårdfelt. "Ni som brukar vara förnuftiga (var han nu fick det ifrån) kan väl tala med era kamrater så att de inte går hem", sade "Mården". Men gubbarna var redan på väg och själva var vi helt inställda på en extra fridag.

Det var vackertinterväder, så vi gick hem efter våra skidor och åkte uppför den frusna Stångån mot Tannefors. När vi åkt ett stycke mötte vi "Mården" som gick på strandpromenaden. Vi sneddade över mot andra sidan, men det var för sent. Han hade redan sett oss. Han stannade, hötte med näven åt oss och ropade: "Nu fryser ni inte era jäklar. Vi kör igång klockan 13 och kommer ni inte då så får ni sparken."

Det var ju klara besked, så vi vågade inte annat, men det var inte många som var där. Till straff fick vi jobba över på kvällen, så det blev inte så mycket bevänt med vår extra fridag.

Min första tjänsteresa

Medan jag ännu var kvar på nitningen gjorde jag min första tjänsteresa.

I början på 40-talet när Saab levererat ett antal B5-or till F4 i Östersund hände det att ett fpl under flygning över Linköping tappade en vinge. Det var det första flyghaveri som jag var ögonvittne till. Det var en ruskig upplevelse att se hur fpl söndrades i luften, snurrade runt den kvarvarande vingen och slutligen

slog i backen med ett brak utan att någon hoppade. Båda ombordvarande omkom och det blev naturligtvis stort rabalder. Vid den efterkommande utredningen framkom det som inte vara någon hemlighet för oss som jobbade med B5, att yttervingens kontur inte stämde med mittvingens. Det var så stora avvikelser att det var svårt att även med hjälp av koniska dornar få in bultarna i sina hål. Kopplingsbultarna var alltså monterade med förspänning, vilket hämnade sig. Det beslutades att justering av vingprofilerna skulle utföras på plats vid F4 i Östersund. Ett nog så kvalificerat jobb som i princip utfördes så att nitförbanden borrades upp och mellanlägg infördes tills vingprofilen passade mot en moderjigg.

På den tiden fanns det ingen service-avdelning och arbetet skulle utföras helt i verkstadens regi.

Alltnog, det beslutades att en samling gossar, väl behärskande nitningens svåra konst, skulle packa sina trunkar och bereda sig på en längre tids vistelse uppe i norr. För många av oss som tidigare kanske inte varit norr om Stockholm var detta naturligtvis något av ett äventyr. Vi förespeglades dessutom goda extraförtjänster. Vi skulle få arbeta övertid så mycket som vi bara orkade och dessutom skulle vi få ett dagtraktamente stort åtta kronor. På denna summa skulle vi naturligtvis hålla oss med mat och husrum. Verkstadsingenjör Mårdfelt lovade vidare att Saab skulle anskaffa billigt husrum och att vi skulle få äta på flotttiljen för 1:50 kr per dag. En nitare som då normalt tjänade 1:50 kr i timmen tyckte att det var hyfsade villkor.



De sorgliga resterna av B5:an som tappade en vinge.

Vi som blev utvalda var naturligtvis intresserade av vad vi behövde ta med oss. Mårdfelt som varit och inspekterat förläggningen, ansåg att ett varmt sängtäck eller sovsäck borde nog var en ha med sig. Han hade så rätt, så rätt.

Ledare för gänget skulle vara en kontrollant på monteringen som gemenligen kallades "ABA-Lasse". Han hette egentligen Carl Larsson och blev sedermera chef för Produktservice-avdelningen och så småningom en av Saabs direktörer och detta innan det gått inflation i direktörstitlar.

En gråmulen dag i början på november stod vi inför det som skulle bli vårt hem några månader framåt.

Vårt hem visade sig vara en transportabel skogshuggarbarack med ett enda stort rum och en liten förstuga. I förstugan fanns en träbänk med plåthandfat och dito vattenhinkar. Vidare bekvämligheter och hygieniska faciliteter saknades helt. Sängarna var av vedertagen (och vedervärdig) militärmodell, under- och överslaf. Uppvärmning skulle ske genom att elda i en stor fyrkantig "norsk spisel" av järnplåt. Elda och skaffa ved det skulle vi göra själva. Det fanns ett torrdass ett stycke nere i sluttningen mot Storsjön och dit fick vi skotta väg bäst vi ville. När snöstormen låg på från Oviksfjällen då hoppade dasslocken. Det ville till att man då var både nödd och tvungen.

Vi tyckte nog att förläggningen var i det primitivaste laget även för nitare, men ABA-Lasse som bodde på ett något bättre ställe, han framhöll att vi hade ju kommit för att arbeta och inte för att ha det bra.

När sedan den riktiga vinterkylan infann sig då var det nästan omöjligt att hålla värmen. Inner-taket bestod av lösa trälämmar utan någon isolering och där ovanför var det fritt fram för yrsnö och vind. Så på ventilationen fanns intet att klaga. Sågspånsfyllningen i väggarna hade sjunkit ihop, så på den övre vägghalvan var det alltid frost när vi gick på morgonen och när vi kom hem på kvällen.

Tvättvattnet var ofta fruset, så på morgontoaletten fanns det då icke en tanke. Så småningom fick vi en "malaj" från F4 som eldade åt oss. Han fick några kronor om dagen, men då skaffade han även den ved som gick åt. Vi frågade aldrig var han fick den ifrån. Vår malaj skottade även väg till "prevetet".



I denna primitiva kåk bodde vi, tolv man under ca två månader. Det blev strax ett stugsittargång och ett skidåkargång.

ABA-Lasse drev på jobbet. Han gav oss varken rast eller ro. Han hade till och med dålig förståelse för att vi ville ha lördagseftermiddagarna lediga för bastubad. Att vi skulle arbeta om söndagarna var självklart, men han protesterade inte då vi "strejkade" en söndag i advent och gick på högmässan i Frösö Kyrka som låg alldeles i närheten.

Ingen skulle väl idag acceptera att leva under så primitiva förhållanden och med en så stressig arbetsinsats. Men det var ju krig i världen då och pretentionerna var inte så högt uppskruvade, och det fanns de som hade det värre.

Nåväl, jobbet blev färdigt och resultatet gott, för efter vad jag vet så tappade ingen B 5 någon vinge efter detta. Till jul var vi hemma igen. Alla hade tjänat en extra slant och något blev det väl över sedan Stadskällaren, Hotell Standard och förlustelsestället Runeborg fått sitt.

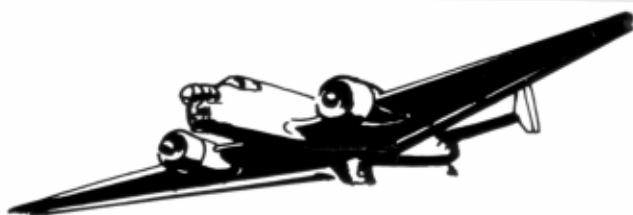


Här är en del av skidåkargänget.



Här är vi som botade fpl B5 från vingtapparsjukan.
Fotografen Carl Ramstedt saknas.

ABA-Lasse hade väl tagit det första steget på sin karriärstege och vi andra gick tillbaka till vardagslivet i verkstan - en upplevelse rikare. Vi som var med talar ännu idag om den expeditionen och vi minns den med ett glädjens skimmer såsom det mesta från ungdomsåren. Ingen av oss kunde väl glömma den vidunderliga utsikten från vårt dass: Ovikens hela fjällvärd.



Flygplan B3
Saab Trollhättan-produkt



Flygplan B4
ASJA-produkt



Flygplan B5
Saab Linköping-produkt

Människor jag mötte

KALLE KÄLLSTRÖM

En av de färgstarkaste människor som jag träffade på Saab var Kalle Källström. Kalle kom från USA men var född i Byske. Han blev förman på nitningen. Inte kunde han så mycket om flygplansbygge till en början men han var en god organisatör och arbetsledare. Han arbetade ivrigt på att höja nitningsarbetets status och därmed nitarnas löner. När det visade sig omöjligt att höja timlönerna då gjorde han så många som möjligt till "förarbetare" med olika lönepåslag.

Kalle var orädd i sitt uppträdande mot verkstadsledningen, höll sitt folk om ryggen men även i Herrans tukt och förmaning på sitt speciella sätt. Jag minns en gång när några leklystna gossar skrivit siffror på bandsågshjulet och spelade roulett. Kalle kom på gossarna och tyckte väl att det var i häftigaste laget. "Va roligt ni har pojkar" sa han på sin oefterhärmliga Byske-amerikanska, "det är väl lika bra att jag också blir med, så vi får sparken på samma gång." Det blev inget mer spel på den rouletten.

Kalle var en utomordentlig pimpelfiskare. Han tillhörde det verkligt salta gänget på Roxen. Och fastän jag själv i mina bästa stunder tyckte mig vara rätt händig med pimpelstickan, så var jag alltid novisen på isen i hans sällskap.

Han var en otroligt skicklig berättare och fullproppad med glada historier. Han kunde berätta fiskehistorier med sådan inlevelse att det luktade fisk i hela monteringshallen.

Kalle blev så småningom chef för reparationsverkstaden, och under vår långa anställningstid möttes våra vägar många gånger och i olika sammanhang. Vi hamnade båda så småningom på Produktservice-

avdelningen. Under lång tid, då vi ännu var ensamvargar inom var sitt område, delade vi kontorsrum.

Kalle blev vår förste riktige pensionär. Han verkade glad och fri när han gick, men jag som kände honom så väl märkte att det var med saknad han slutade. Det är inte alla gånger den "naturliga avgången" är så naturlig för en Saabare som varit med från början.



Kalle Källström

Lester Berglund

Vår amerikanske verkmästare fann sig aldrig till rätta med "småttigheterna" på verkstan. När krigets åskor började mullra reste han tillbaka till USA. "Här ska du inte gå kvar och slita ut dig till ingen nytta", var hans avskedsord då vi festade av honom. "Skriv till mig så ska jag skaffa dig både jobb och garantier." Så blev det nu inte och då jag en gång var på tjänsteresa i Los Angeles hade jag för avsikt att söka upp honom. Men jag var för sent ute.

Slutnitat

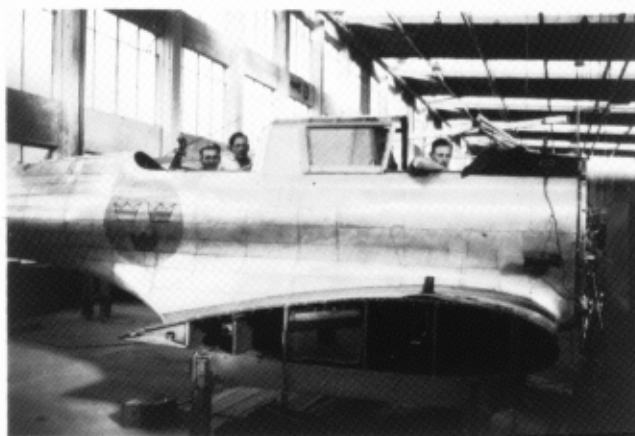
Mitt sista jobb på nitningen var att som förarbetare ansvara för sammanbyggnad av fpl B5s kroppsundersida och mittvinge med kroppsöversidan innan den gick till slutmonteringen. Hopbyggnaden skedde i en ganska så primitiv jigg som med lite spex- och sexanspelning kallades för giftermålsjigg - två enheter förenades till en.

Det var ett grannlaga jobb och det var viktigt att spantholvorna blev justerade så att det blev rätt kantavstånd vid hopnitningen av längsgående skarvarna och att spantet för stabilisatorinfästningen blev rätt avvägt. Det fanns inga fixeringar utan skjutmått och vattenpass var arbetsinstrument. Ett misstag hade varit oreparabelt.

Ett par år på nitningen kunde vara nog och jag hade ett avtal med Mårdfelt att så snart vi var ifatt med leveranserna av kompletta kroppar skulle jag börja på slutmonteringen. När vi hade två kroppar i buffert och jag visste att det fanns vakanser på monteringen, samlade jag ihop mina verktyg, gick upp till "Mården" och meddelade att jag tänkte flytta över till monteringen. "De va som fan", sade "Mården", "gör det du".

Så småningom fick nitarfolket sin rättmätiga status och därmed en vettig lön för mödan. Nu är de ju inte "nitare" längre utan detaljmontörer. Men det skadar kanske inte att få höra lite om hur vi som var pionjärer hade det i Saabs barndom.

Under min mer än 40-åriga anställning på Saab gick jag vid många tillfällen ned till verkstan och tittade på nitningsjobben. Jag kunde aldrig sluta beundra den kvalité och finish som sedermera var utmärkande för dessa arbeten.



"Giftermålsjigg fpl B5.

Här har vi satt upp "Original-B5an" för någon justering.

Inga öd-nitar, inga stansmärken, inga bugglor. Med viss tillfredsställelse har jag konstaterat att många av de mothåll som jag konstruerade till flygplan B 5, för så länge sedan, ännu finns kvar. Men nu har de säkert ritningsnummer.

Visst känner jag lite stolthet över att jag lämnade något efter mig på nitningsverkstan även om det bara är ett enkelt mothåll och även om det bara är jag själv som vet dess rätta ursprung.

Jag känner ännu tacksamhet mot verkmästaren Lester Berglund som inte avvisade en angelägen arbetsökande en dag i september för 50 år sedan. Och visst kommer jag ihåg många av mina kompisar och medkämpar från den tiden. "Biggan", "Månen", "Bjärka", "Vånga-Greven", "Småland" och många, många fler.

Mig kallade de "Västerviks-Lasse".

PS

Jag försonades även med "Damen i luckan" som inte alls var argsint men det är en helt annan historia.

Att vara Montör

Karl-Erik Larsson feb 1989

Mitt första självständiga arbete på slutmonteringen var el- och instrumentinstallationen på SK 14. Den flygmaskinen var helt underbar för en montör att jobba med. Den var ju helt öppen innan kroppssidorna skruvades på. De flesta arbeten med rör- och ledningsdragning kunde utföras från golvplanet.

Vi var två montörer som arbetade parallellt med var sitt flygplan och vi tävlade med varandra att göra den snyggaste installationen. På den tiden fanns det faktiskt möjligheter till lite variationer och hantverksmässiga finesser. En snyggt utförd instrumentinstallation var något av en skön konst, tyckte vi. Vi bemödade oss även för att visa "de gamle" på slutmonteringen att vi kunde bättre än många av dem. En del av "de gamle" var ännu stora i korken mot "nybörjare", men snart försvann de i mängden eller blev kontrollanter eller arbetsledare.

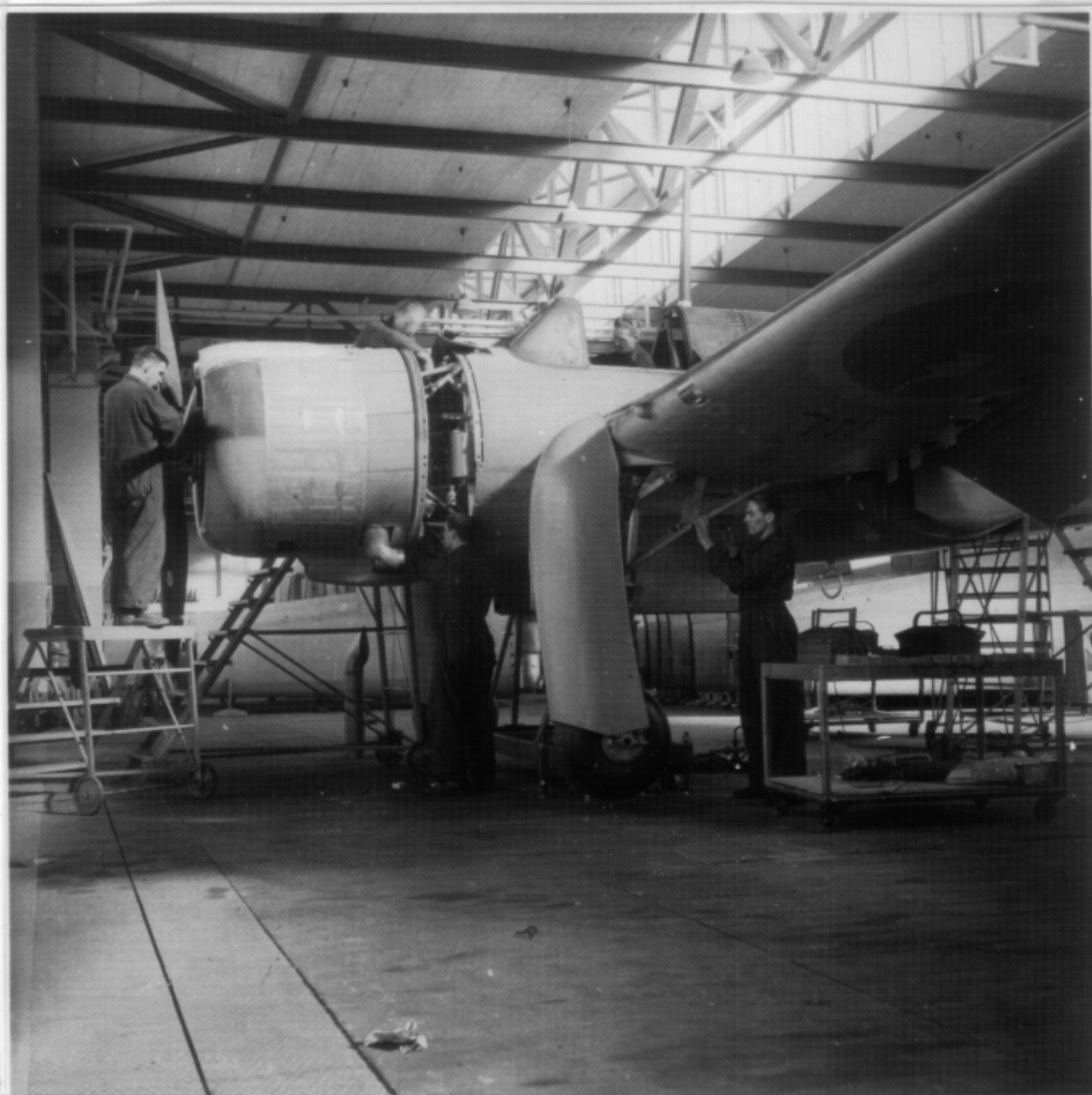
En befogad kontrollanmärkning var ett slag mot ytkesstoltheten som sved i sinnet, så påfundet med kvalitet 80 och självkontroll fanns redan på den tiden men hette då yrkessolthet.



Fpl SK14



SK 14 under montering i Hall I.



Slutmontering av B 17 i Hall I april 1943.

Vid propellern:	På förarplatsen:	Vid landställ:
Anton Larsson	Erik Olovsson	K-E Larsson

På slutmonteringen arbetade jag sedermera med de flesta system som då fanns på fpl, styrsystem, hydraulik, landställ etc på många olika flygplantyper. För att få pröva på elektrikeryrket åtog jag mig elinstallation på fpl B5.

PRODUKTSERVICE

Under den första Saab-tiden fanns det ingen etablerad service-avdelning så att förekommande reparationer, kompletteringar och modifieringar fick i stor utsträckning utföras av Saab-personal och i verkstadens regi.

Redan på "nitartiden" hade jag börjat med att resa omkring på flotttiljerna för olika arbeten och det blev så att jag var mer ute och reste än jag var hemma på Saab. Det var ett jobb som då passade mig perfekt. Det gav extrainkomster och framför allt erfarenheter hur flygplan användes och fungerar i tjänst vilket var värdefullt för min kommande yrkesinriktning.

Vi var några montörer som mer än andra utnyttjades för reseverksamheten. För det mesta reste vi fler i sällskap, men ibland var vi ensamma och visst förekom det då att vi kände oss utlämnade och fick ta beslut som vi varken hade rätt till eller betalt för. För var man utskickad av "Den stora Flygmaskinsfabriken" då skulle man också kunna fixa allt på våra flygplan.

Vi som reste ofta hade förutom traktamente, förhandlat till oss ett 20%-igt lönetillägg (utpressat sa Mårdfeldt). Vi lärde oss även att fixa mat och logi till ringa kostnad på flotttiljerna, och tyckte väl att vi kunde leva lite kräseligt och få balans i tillvaron under veckosluten, och ändå få en slant över. Vi blev välkända och även välsedda på flotttiljerna och många gånger blev vi erbjudna anställningar som ibland var lockande.



Fpl B5 med skidor

Men allt var inte slit och släp, visst upplevde vi många glada dagar under våra resor. De flesta av oss var ju i ungdomens fagrade vår, och det satte naturligtvis sin prägel på fritidsaktiviteterna. För som min kompis på många resor, Lennart, sa en gång då vi kände oss isolerade på F7: "Inte fasen kan vi sitta och meta aborre i Väneren den här helgen också, då får vi lappsjuka".

Det var ofred ute i världen och krigsberedskap i Sverige men ändå, och kanske just därför, gick nöjesmaskinen på högvarv. Det var ju Glenn Miller-epoken med storbandsmusik, det var Vera Lynn och Ulla Billkvist. Det var dans borti vägen på lövade dansbanor i Tådene, eller i Folkparken i Vänersborg, Teaterkällaren i Kalmar eller annorstädes, och nog var vi där och svängde oss nån gång.

Men det var även igenisade gengasbussar som inte orkade upp för backarna vid Frösö Kyrka, trista kvällar på mässar, hotell och restaurang med brist på köttkupper, fiskbullar och längtan annanstans.



Saabare på söndagsutflykt till Öland, vid en tjänsteresa till F12 Kalmar i början av 40-talet. Från höger: Alf Ringkvist, K-E Larsson, serviceing. Sixten Strooper.

Resor jag minns mer än andra

Resa runt Sverige

De första tio fpl B 17 som levererades från Saab Trollhättan var inte kompletta och det hade bestämts att en del kompletteringar skulle utföras vid flotttilj av personal från Linköping. Mårdfelt tyckte det var bra att vi lärde oss jobb som senare skulle bli aktuella i Linköping.

Vi var tre montörer som reste till Trollhättan för att lära oss. För min del blev det bombfällningsreglage och fjärrkompassinstallationen. Vi var i Trollhättan ungefär tre veckor och under den tiden hann vi både lära oss jobbet och att bli osams med den hetlevrade verkstadschefen Jerk Rydberg, det sistnämnda lättare än det första. De aktuella flygplanen var utspridda på flotttiljerna F7, F3, F2 och något fanns på Saab i Linköping.

Den sommaren, på F7, flög jag för första gången i flygplan 17. "Javisst", sa kaptenen, vars namn jag glömt, "hoppa upp i baksits, det finns en fallskärm i stolen". Jag hade inte haft någon fallskärm på mig förut och det blev inte riktigt så nu heller, för jag kom inte underfund med hur remmarna skulle knäppas förrän det bar iväg. Hade det blivit aktuellt med uthopp hade nog skärmen och jag valt skilda vägar till moder jord. Som tur var hann jag spänna fast mig i stolen, för det skulle komma att behövas.



Fpl 17 på flottörer, vid slipen F2 Hägernäs.

Vi avslutade sommarens odysse på favoritflotttiljen, F2 Hägernäs, och det må väl nu sägas att vi gjorde oss ingen större brådska med jobbet. Det kunde även hända att vi fick vänta i dagar på att rätt flygplan skulle komma in från skärgården.

Men det gjorde inte så mycket, för det var sommar och Värtans vatten var då ännu badbart. Det var sköna dagar.

När jobbet var färdigt bjöd Saab Trollhättan på supé på Lindgården och vi fick tack och hälsningar från Jerk, så vi var sams igen. "Det var som fan", sa Mårdfeldt, "vadom kan va generösa i Trollhättan".

Flygande service

En förmiddag kom verkstadsingenjör Mårdfelt farande och sa till mig att omedelbart plocka ihop mina verktyg och sticka iväg till F2 Hägernäs. Tåget skulle gå om nån timma. "Ta taxi från centralen så du hinner ut till F2 före kvällen". "Det är flygstopp och vi måste visa att vi gör något. Du kan börja med att lyfta ur förarstolarna, så kommer 'Klotis' i morron förmiddag med ritningar, instruktioner och materiel." Men efter en stund kom han tillbaka och sa att nu har det blivit så j-a bråttom att nu ska ni få flyga, men inte förrän i morgon förmiddag.

Saab hade hyrt en Junker 52 och det var stor uppståndelse när vi skulle starta från F3. Verkstadschefen Bertler och även pressen var med och bevittnade avfärden. Vi flög först till F6 Karlsborg där ett gäng skulle stanna, vidare till F7 Såtenäs, där ett annat gäng skulle av och där vi skulle äta lunch. Först vid 16-tiden landade vi på Barkarby där det stod en gengastaxi på rusvarv och väntade för att transportera Flink och mig till F2.

När vi äntligen kom fram till F2 var alla uppställda och väntade på oss och ville sätta igång och jobba. Det var montörer men även snickare, målare och sadelmakare. Och visst undrade de var vi hållit hus hela dagen. Vi satte igång med att montera bort förarstolarna för vi skulle montera urspåringskydd på lintrissor och vi måste in i mittvingen för att komma åt linsträckarna.

Nästa dag kom Sven Lundkvist, "Klotis", med reservdelar.

Det var mitt i sommaren och det var varmt och påfrestande att ligga dubbelvikt framlänges för att justera in linspänning och låsa sträckare inne i mittvingen. När jag en dag intagit denna påfrestande position var det någon som frågade om det var besvärligt. Jag fick för mig att det var "Klotis" som drabbats av filantro-pisk förvirring, så jag sa honom min oförblommade och ocensurerade mening. Att maskinen var dåligt rengjord och luktade spyor fick han också veta.

Men det var inte Klotis, för när jag sedan kom ner på golvet frågade gubbarna vad "Hagaprinzen" pratat med mig om.

Det var HKH kronprins Gustav Adolf jag talat med utan att veta det. "Det var nog första gången någon sett honom flina, så jag skulle bra gärna vilja veta vad ni pratade om", sa Börje Haag som då var montör på F2.

Med undantag för några ord jag växlade med prinsessan Sibylla en gång då jag gick högvakt på flottet, är detta det enda "samspråk" på så hög nivå jag varit utsatt för.

Utlånade och utlämnade

Någon gång hände det att nitningskunniga montörer blev utlånade till Flygvapnet för arbeten på plan som inte Saab tillverkat. Sålunda tillbringade jag och gode vännen Gunnar Andersson hösten 1943 med att modifiera flygplan J 20 vid F 10 som då låg vid Bulltofta i Malmö.

Spår av våra ansträngningar kan ännu skönjas på den J 20 som nu finns vid flygvapenmuséet på Malmen.

Då var det krig i världen och nästan varje kväll mot midnatt hörde vi brummandet från de allierades bombflottor på återväg från bombningar i Tyskland. Någon gång hände det att luftvärnets strålkastare fångade in de främmande fåglarna och sköt några skott utan avsikt att skada.

Någon gång hände det även att en vilsekommen bombjätte nödlandade på fältet. Det gav oss en överklig och skrämmande närhet till det krig som pågick ute i Europa.

Jag minns en episod från den resan som inte har direkt med jobbet att göra men som fastnat i minnet, sånt som bara händer.

Vi hade lyckats få hyra övervåningen i en liten villa vid Smedtorpsgatan, med värphöns i källaren, mitt över gatan vid flotttiljverkstaden. Uppvärmningen skedde genom att elda torv i en täljstenskamin. När vi var hemma skötte vi eldningen själva. En lördagsmiddag när vi kom från jobbet hade kaminen "puffat". Överdelen hade hoppat av och aska, sot och torvresten var spridda över hela lägenheten. Mitt i förödelsen stod vår skärrade värdinna, gamla fru Nordborg.

"Det här ska vi fixa", sa Gunnar käckt och trösterikt. Det tog oss hela lördagseftermiddagen att städa. Vi till och med tvättade gardinerna och vi lyckades även pussla ihop kaminen.



Självhushåll på Smedtorpsgatan i Malmö.

Vi gick på "lokal" för att klara struparna och läska våra sotiga bröst.

Värdinnans tacksamhet var utan gränser.

Vinterövning

En dag i januari 1944 ville ABA-Lasse, som då blivit chef för Service-avdelningen att jag skulle resa till F21 i Luleå och bedöma om ett fpl 17 som buklandat kunde repareras på flotttiljen. Där fanns även en 17 som hade något trassel med styrsystemet och den skulle jag också kunna titta på, tyckte Lasse. "Ta för säkerhets skull med dina verktyg, ritningar och föreskrifter och gör en förteckning över vilka delar som behövs".

Jag bedömde att den buklandade flygmaskinen kunde repareras på plats och att det skulle ta cirka tre veckor. "Bra", sa Lasse, "då föreslår jag att du stannar kvar och gör jobbet, och medan du väntar på delar kan du göra iordning den där som har fel på styrsystemet. För du tog väl med verktygen, som jag sa?" Jag kände mig som jag gått i en fälla. "Jag ska se till att du får all hjälp du behöver på flotttiljen och du får göra reparationsritningar och skicka hem dem för godkännande". Jag blev kvar till i slutet på mars.

Det fpl 17 som hade fel i styrsystemet hade havererade bryttrissor, rodren var fel inställda, roderlinorna felaktiga och saknade urspåringskydd.

"Det är klart att du ska va med och provflyga", sa verkmästare Lindkvist på avd 6, och för andra gången satte jag mig i en fpl 17 men nu såg jag till att jag fick på fallskärmen ordentligt.

Så for vi iväg i snöröken på fältet, uppför Luleälven och in i den solgnistrande fjällvärlden. Vi gjorde en utelandning på ett fält så jag kunde ställa om skevroder-trimmen. Jag var otroligt rädd att tappa den enda saxpinnen jag hade.

"Hur gick det", sa Lindkvist då vi kom tillbaka. "Hon är klar", sa föraren. "Det var som fan", sa Lindkvist, "det trodde jag knappast".

Så kom F3 på besök och många sena kvällar satt jag och bytte tjutande manöverventiler och läckande manövercylindrar utan annat lyse och värmekälla än en sladdlampa. Men vilka otroliga norrsken, fladdrande ljusdraperier över hela himlen.

Det sämsta var att det inte fanns möjligheter att funktionsköra systemen. Jag hade en primitiv utrustning så jag kunde täthetsprova, och jag brukade även passa på att funktionsprova klaffarna i samband med motor-köring före start. Men det var svårt att få bort luften i systemen och nog var det lite oroligt att se hur landställsbenen ibland slängde lite hit och dit innan de bestämde sig för att gå in när fpl startade.

Men det fanns inte mycket annat att välja på. Allt som kunde flyga skulle flyga och delta i spaning efter flyktingar uppe i fjällvärlden.

Fpl 17 på skidor var oerhört svårmanövrerad. Inga möjligheter att bromsa och styrmöjligheterna som sporrskidan gav var inte mycket att hurra för. Bläste det sidvind då fpl skulle ut till start måste mekarna springa med och stötta, hänga på stabilisatorn och slänga sig av när farten blev så hög att sidrodret fick styrverkan.

Att ingen slog ihjäl sig eller blev överkörd av rotetvåan under dessa övningar är ofattbart.

När kylan var stark frös skidorna fast så hårt att det inte hjälpte med fullt motorpådrag för att komma loss. Mekarna fick hänga på i stjärten och vrida loss fpl, vilket betydde hårda påfrestningar på landställsinfästningarna.

Men visst klarade sig F3:s fpl 17 bättre än F10:s J20 som kom på vinterövning, försedda med hjulställ.

Det två första som landade körde in i snövallarna på den upplogade banan och slog runt.

De återstående fpl måste landa snarast eftersom bränslet började ta slut. Det blev nästan panik och vi utrustades med snöskyfflar och utplacerade oss utefter banan för att snabbt kunna skotta fram förarna. Den förare som jag var med om att hjälpa fram visade sig vara en f d arbetskompis från Saab som blivit fältflygare. Jag tror han hette Hedström. Vi blev båda överraskade av det oväntade mötet. "Hej, hur har du hamnat i snösvängen här uppe", var hans glada hälsning.

På två veckor förlorade F10 fem av sina flygplan och en flygförare.

Det som egentligen var min primära uppgift, att sätta ny botten i en 17, blev sekundär och jag hann den inte riktigt färdig. Men det kom en händig montör från Saab Trollhättan som slutförde reparationen.

För min del hade det varit mer angeläget att hjälpa till med att hålla igång spaningsflyget och Boden-ambulanserna, för just den tiden irrade det många flyktingar omkring i gränstrakterna mellan Sverige, Norge och Finland.

Bland "kuriosajobben" minns jag att jag gjorde om instrumentinstallationen på den gamla Junker-ambulansen och tillsammans med montör Pettersson (som flyttade till Saab och blev "Ljungsbro-Pelle") bytte jag motor på samma flygplan.



Fpl B17 på skidor

Lastbärande luckor

En resa som bitit sig fast i minnet är den till F17 i Ronneby och till F14 i Halmstad för att modifiera och förstärka vingarna till B188. Jag var ansvarig arbetsledare och vi hade fått låna montörer av min gamle bekanting Jerk Rydberg i Trollhättan.

Det var ett "långjobb", som i Ronneby varade från januari 1949 tills dess att bokskogen slog ut och näktergalen sjöng i Brunns-parken.

Under första tiden i Ronneby delade jag kontor med en provflygare och en flygplanmästare vid avd 6. Vi blev goda vänner.

En förmiddag, när ett fpl som vi åtgärdat, var uppe på provflygning tyckte vi att det dröjde länge innan de kom tillbaka. Oron började gnaga och rykten sprida sig att något måste ha inträffat, vilket besannades när en fiskare meddelade att han sett ett fpl störta i havet. Hela besättningen, tre man och däribland mina två rumskompisar saknades och jag var ensam kvar på rummet. Det var med en överklig och bedövande känsla som jag plockade i ordning lite på deras skrivbord.

Visst funderade vi även på orsaken till haveriet och om vingkoppel och luckor blivit ordentligt dragna i samband med modifieringen. Och inte blev ängslan mindre när dykare rapporterade att en vinge var avbruten. Jag blev kallad till haveriutredaren och fick redogöra för vårt arbete med flygplanet.

Visst blev lättnaden stor och nattsömnen bättre när fpl bärgades och det visade sig att vingbrottet skett utanför vingskarven och de lastbärande luckorna som vi arbetat med. Vingkoppel och luckor var ordentligt dragna och det visste vi egentligen förut. Men saknaden efter rumskamraterna fanns kvar.

När jobbet var klart i Ronneby lyckades jag chartra flygvapnets transport-B3 och vi fyllde den med alla våra grejor och oss själva och flyttade över verksamheten till F14 i Halmstad.

Jag övertygade mina uppdragsgivare (eller om dom kom på det själva) att arbetet skulle gå bra mig förutan och en av montörerna blev ansvarig.

En gång i veckan blev jag flugen ned till Halmstad för planering, uppföljning och ett dopp vid Tylösand.

I regel flög jag med den förare som vi av någon anledning kallade "Kors och Tvärs" och då vi hade Safir med dk fick jag mina första lektioner i konsten att framföra en flygmaskin.

Att vara Motorkörare

Så småningom fick jag en känslomässigt fastare knytning till hemorten och tyckte att det kunde vara färdigt med irrfärder. Jag sökte till hangartjänst och fick så småningom utbildning och kompetens som motorkörare på fpl B18 B och Safiren. Vi som blev motorkörare fick avlägga teoriprov och "köra upp" för Stig Mårtensson. Vi fick även "visa upp oss" för chefen för statens kontroll vid Saab, Stig Fogelström.

Under den Stora Strejken 1945 arbetade jag på dispens i provflyghangaren. Där var vi två mekar som hade till livsuppgift att hålla ett provplan T18 i luften. Det flögs inte varje dag så vi hade mycket tid över som vi fick utnyttja som vi ville.

Med hjälp av provingenjörerna Hultén och Jarlborg som inte heller hade så mycket att stå i löste vi NKI-brev på löpande band, tränade gevärsskytte på Saabs skjutbana, plockade kottar och rökte böckling i provflygarnas rökugn.

Strejken varade i sex månader så det blev en hel del läst, mycket skjutet och vi rökte mycket böckling. Men nog drog vi en

lättnadens suck då strejken äntligen var slut och allt så småningom återgick till ordningen.



Strejksommar på Saabs skjutbana: "Lillklas" och "Västervik".

Motormekanikerjobbet var det bästa på hela verkstadstiden. Det kunde vara helt underbart att en försommarmorgon få dra ut flygplanet till kullen där provhus två nu ligger, och mitt i lärsången pyssla med att trimma in motorerna och göra klart för första flygning. Gick det bra tog det någon vecka att få flygklart, men det kunde även ta två. Det var många motorvärden som skulle regleras in eller kontrolleras, bränsletryck, oljetryck, kompressortryck, varvtal, valvtalsfall, motortemperatur, propeller-vinklar, elförsörjning, avgas-flammornas utseende, motorernas synkronisering etc.

Det gällde även att vara påpasslig så att inte ekipaget hoppade över bromsklotsarna, for iväg och ställde till elände när maxeffekten drogs på. Det var nästan 1500 hästkrafter på varje motor, och det tyckte vi var mycket på den tiden.

Det erfordrades många handgrepp för att starta upp motorerna på ett fpl B18B, men jag tror ändå att jag ännu efter mer än 40 år skulle kunna äntra upp i förarsits och dra igång motorerna utan att glömma något. Så djupt sitter det.

En förutsättning för att motor-körarjobbet skulle fungera var att ha en lugn och observant hjälpmek som var påpasslig om något oförutsett hände och som var tillreds med brandsläckare och kylvattenslang och som framför allt inte förivrade sig och gick i snurrorna.

Men visst tog vi ibland risker och gjorde justeringar med motorerna igång, som antagligen skulle vara otänkbart med dagens välutvecklade arbetarskydd. Det kan väl i detta sammanhang erinras om att det var ingen som på den tiden varnade för hanteringen av den så hårt blyade 130-oktaniga flygbensinen, kanske ännu farligare än MC77.

Det kunde ju hända att vi blev alldeles dränkta i denna giftiga vätska när vi tog ner de självstängande bränslefiltren och de behagade att inte självstänga. Och att det aldrig slog eld i bensinen som då sköljde över sladdlådor och sladdlampor med trasiga skyddsglas är ofattbart.

Inte heller hade vi hörselskydd, vilket för min del resulterade i att jag lämnade en del av min hörsel kvar hos lärkorna där ute på flygfältet.

Att det var ett fritt och härligt liv att vara motortrimmare på sommaren när solen sken och fåglarna sjöng, det har redan framgått. Men om vintern när nordanvinden tog sats ända bortifrån Roxen och hade fritt spelrum över fältet, hur var det då att ligga uppe på vingen och byta en pajad generator, då hämningsflygarna måst vända om och otåligt väntade på att få starta igen? Att bränna fingrarna på den heta generatorn och nästan förfrysa ansiktet i isvinden? Det vet jag för just den gången var det min otur.

Visst hade vi bra utrustning, skinnskläder från topp till tå, men det går inte att byta en generator genom en trång lucka klädd i skinnpaj och handskar. Det får gå ändå.

Och naturligtvis gnagde frågan varför generatorn havererat. Var det primärfel eller sekundärfel? Luktade det ändå inte lite bränt i kabin och bakkropp?

Det fanns ju ingen tid till kontrollflygning, det hade redan börjat skymma och hämningsflygarna ville starta hemfärden. Markkörning visade att generatorn och strömförsörjningen fungerade, men nog kändes det skönt att höra att det gjorde så även i luften och att flygplanet landade utan anmärkning på F17 i Ronneby.

Nutidens mekar behöver väl aldrig hamna i ett sådant bryderi. Nu finns det ju inbyggd registrering och funktionsövervakning och en dator att fråga om flygplanets välbefinnande. Det fanns det inte då och jag tyckte alltid att det var lite pirrigt att släppa iväg ett flygplan på sin första flygning.

Om det kändes spännande att släppa iväg flygplanet så var det även spännande att ta emot det när det kom tillbaka och att höra med provflygarna om allt fungerat som det skulle.

Någon gång hände det att vi kunde få ett lite svävande svar:

"Njae, det var inte riktigt bra, jag vill nog ta en stjärtsväng till".

"Är det något vi kan justera?"

"Njae, kanske var synkroniseringen inte riktigt bra så jag tar en sväng till".

Då blir man "lessen" om man är mek och gjort sig all världens möda med injustering och trimning.

Och visst fanns det tävlan oss mekar emellan att få flygplanet godkänt på en enda flygning. "Plåta av och pyssla lite med spisen", kontrollkör motorerna en gång till och släpp upp den igen så får vi se", sa startmästare Pettersson som varit med förr. Mek och mek emellan, med rätt eller orätt, kallade vi en sådan flygning för "blindflygning".

Så småningom blev Olle Hagermark och den så sorgligt förolyckade Howard Jakobsson serieprovflygare. De diskuterade gärna erfarenheterna från flygningen med oss mekar och gav alltid raka besked.



Motorkörare 1945

Men det var inte bara Saabs provflygare som skulle godkänna ett flygplan, det var även provflygare från flygvapnet, i regel från FC.

Förberedelserna för den flygningen var lite mer grannliga, då skulle allt vara perfekt, då fick det inte finnas några "kvarstående anmärkningar".

Jag minns särskilt honom som provade allt som kunde köras på marken, och om han då tyckte att någon brytare gick lite lättare eller lite trögare än vad som kunde anses normalt, steg han ur och kom igen en annan dag.

Och så kom då hämningsflygarna, men de var vana att handskas med "begagnad materiel" och hade sällan någon erinran.

Den sista tiden i hangaren sysslade jag enbart med kontroll-körning och klargöring före "Statens kontrollflygning" och före hämtning.



Några av oss i Hangaren år 1945

"Motor-Lasse"

Grabben vi kallade "Bostik"

Hjalmar Rundkvist

Klasson "Stor-Klas"

Magnusson

Evert Svensson "Mölla"

Gunnar Johansson "El-Johan"

Lennart Johnsson

Ivar Ivarsson "Masen"

Karl-Erik Larsson "Västervik" (jag själv)

Fräna flygningar

En hämningsflygare brukade tacka för god lunch genom att lågsniffa över hangaren. Triggad av Tore Larsson, som då var verkstadsingenjör, blev marginalen till hangartaket allt mindre för varje hämtning, och då han strök med sig en antenn på taket insåg vi som jobbade i hangaren att det inte fanns marginal till ännu en hämtning, varför vi protesterade, och det blev slut på det nöjet - som kunde blivit en gång för mycket.

Och nog minns vi de där ruskiga starterna som provflygaren Wetterholm från Saab i Trollhättan visade upp i 21:an när han var på besök: Start nere vid smalspåret, fullt pådrag över gräsfältet, vink till kompisarna i flygledartornet i hangaren och lättning ungefär vid vägen till Norra Porten. En enda hostning i motorn och Wentzel och hans gossar i "Expriment" hade fått påhälsning.

Och provflygaren som på låg höjd över fältet gjorde roll med sin B18, nog fick han kalla fötter när det blev känt hur svag stabilisatorns infästning var innan den blev förstärkt.

Men Herren, eller någon annan, höll sin hand över oss i hangaren, och även den där "vindsröjningen" som Claes Smith gjorde i Tannefors avlöpte bättre än den såg ut.

Safiren

Saab Safir var lättsam att jobba med, nästan som en leksak tyckte vi när vi kom från B18B. Den var inte så bullrig och inte så komplicerad och så blev det tillfälle till en och annan flygtur och till intressanta kontakter. Till exempel de tre direktörerna i Göteborg som hade var sin Safir.

Vid ett tillfälle då jag var på Torslanda och installerade vakuum-system och gyroinstrument på en Safir vikarierade jag några dagar för deras ordinarie mekaniker som hade något annat för sig. Varje morgon och kväll assisterade jag en Safir-ägare med att starta eller förtöja hans sjöflygplan, en Stinson, när han skulle till eller kom ifrån sin sommarstuga. Det fick inte klicka. Som erkänsla fick jag disponera hans lyxbil som var så exklusiv att jag med hjärtat i halsgropen snarast ställde den ifrån mig på hotellgården.

Visst var dom lite storvulna, Safir-ägarna i Göteborg.

Den mest prominenta bekantskapen var i alla fall C-G von Rosen, han som levde och dog i Etiopien. Jag var med honom som startmek till Bromma när vi levererade Safirer och det var som vanligt när C-G var inblandad, stort PR-jippo.

Safirerna startade en och en och sist var det en etiopisk kadett som efter lättning fick någon slags "galopp", troligen när han skulle fälla in stället. Vi var alldeles övertygade att det skulle sluta med en krasch och C-G ville inte se på utan vände ryggen till, men genom något mirakel lättade det tungt lastade flygplanet.

Den gången var jag honom behjälplig att sno ett par lätta bromsklotsar som han fattat tycke för och ville ha med sig till Afrika, men det är nu så länge sedan att preskriptionstiden torde vara utgången.

Första gången jag hörde talas om C-G von Rosen var under nyårsfirandet i min hemstad år 1935, då det bekantgjordes att den svenska ambulansen i Abessinien bombats sönder och samman av italienarna. Men inte kunde jag då föreställa mig att jag tio år senare skulle ha personliga kontakter med denne legend.

En gång kom jag ihop mig med Safirens konstruktör den likaledes legendariske "AJ" beträffande de då obefintliga möjligheterna att justera in bromsarna på "världsrekord-Safiren", men då var klockan fyra på morgonen, och då tänder det lätt då man jobbat hela natten. Men glöden slockande strax och AJ gjorde sedermera om bromscylindern, om jag inte missminner mig.



C-G v Rosen och Ragnar Wahrgren

Saabs tioårs-jubileum

Strax innan jag lämnade verkstan 1948 skulle Saab fira sitt tioårsjubileum. Vi som varit med från början blev högtidligen inbjudna till en ceremoni på "Regnbågen" som personalrestaurangen då hette.

Vi snofsade upp oss, ställde upp för fotografering och Ragnar Wahrgren höll tal och bekräftade vår värdighet genom att bepryda oss med tioårs-nålen.

Vi hörde hur det slamrades med porslin på andra sidan skjutdörrarna och vi var helt inställda på att det var för vår räkning det dukades. Men därav blev intet.

Vi satt kvar och väntade, det blev palaver i organisationskommittén och efter en stund nödgades Ragnar framträda och meddelade att det inte skulle bli roligare än så.

Organisationskommittén fick en väl förtjänad bakläxa och nästa år då det blev storkalas för det årets tio-åringar var även vi "elva-åringar" medbjudna. Men då hade jag lämnat verkstan åt sitt öde.



Kalas för tio- och elva-åringar år 1949

Minnen och hågkomster

Innan jag definitivt lämnar verkstadsperioden vill jag erinra mig några episoder och människor jag mötte. Det kom många lustiga och härliga människotyper som kunde ställa till med aktiviteter och stolligheter, och jag har nog den uppfattningen att det var roligare i verkstan på den tiden än det är numera. Vi hade många practical jokes för oss, vi tog oss mer tid att skoja och kommunicera med varandra. Men det berodde nog på att vi då var unga och nästan jämnåriga alla. Vi umgicks och hade aktiviteter ihop även på fritiden.

För oss Saabare, som var frikallade under kriget, var det en hederssak att vara med i Hemvärnet. Där blandade vi oss alla yrkeskategorier i ett fast och fint kamratskap.

Och visst träffade vi även på stans populäraste nöjesetablissemang.

Kanske svängde vi oss i Frimis-trädgården om sommarkvällarna, eller kanske gick vi till lördagsdansen på "Cirkus" eller "Grottan", allt efter stundens råd och lägenhet. Och nog minns vi den trivsamma sommarrestaurangen, träslottet "Trägårn" som brukade slå upp sina portar valborgsmässoafton. När "Trägårn" i hettan av debatten om konserthusets placering fattade eld och förintades, då gick även många glade minnen upp i rök. Och inte fick vi något konserthus istället.

Och visst hände det väl att vi någon sommarsöndagseftermiddag, tillsammans med Kärestan, promenerade upp till Belvederens kaféterrass. Andades rosendoft, lyssnade på lite raspig grammofoonmusik, beundrade utsikten över stan där solvärmen speglade sig i hustaken.

Visst tyckte vi att Linköping var en fin stad att leva i. Och kaffe med våfflor kostade sex kronor - för två.



Gamla Trägår'n



Belvederen innan
kaféverandan revs.

Som framgår av den i början av 40-talet utkommande personaltidningen Vingpennor var föreningslivet redan då väl utvecklat. Mest omhulad verksamhet var sport och idrott. Jag har saxat några notiser ur januarinumret av VP 1942, som visar att det styrdes och ställdes för oss även på fritiden.



Sport i Hangar

I hangaren spelade vi korp-fotboll och dito bandy under överinseende av vår lagledare och eldsjäl Evert Svensson, "Mölla". Jag minns att vi en gång under kriget, då det var svårt med kommunikationerna, att vi i 20 minusgrader gick till fots till Rystad och spelade bandy mot "Airon" på en skogstjärn. Rystadspojarna hade tänt stora braskor runt planen för att mildra den värsta kylan. Det var sol och rimfrost och tjusigt värre. Och vi gick till fots hem också, och inte bara vi spelare, utan även våra livsledsagarinnor som kommit för att se oss få på nöten, för det fick vi för det mesta, till "Möllas" besvikelse.

Linköpings Segelflygklubb:
Ordf.: Ing. G. Rotsman, PLV.
Skr.: Ing. N. Prosell, AHB.
Linköpings Flygklubb:
Skr.: Ing. G. Rotsman, PLV.



Idrottsföreningen SAAB, L-g:

Ordf.: Major E. Nordquist.
v. Ordf.: Ing. K. Lindqvist, KKV.
Skr.: Ing. B. Hernell, KKM.
Kassör: Ing. L. Johansson, KKB.

Sektionerna:

Bandy: Ordf.: Ing. Boquist, KKS.
Bordtennis: Ordf.: B. Ydregård, KPL.
Bowling: Ordf.: C. O. Flood, AHO.
Fotboll: Ordf.: B. Andrén, F 3.
Fri idrott: Ordf.: I. Lind, KKA.
Gymnastik: Ordf.: L. E. Karlsson, TDD.
Handboll: Ordf.: A. Grönell, KKM.
Orientering: Ordf.: S. Wiberg, VKA.
Simning: Ordf.: H. Larsson, KKM.
Skidor: Ordf.: S. Wiberg, VKA.
Tennis: Ordf.: K. Lindqvist, KKV.



Damer: 1. Margit Tjeder, TKA, 53.45 (SAAB-mästarinna); 2. Ingegerd Aström, TKA, 54.03; 3. May Gran, VVK, 55.04; 4. Greta Edoff, TKA, 1.00.00.

KABARÉ Regnbågen BLEV EN SUCCÈS!

Den av Idrottsföreningen SAAB i Linköping arrangerade och med stor spänning emotsedda galaföreställningen på Restaurant Regnbågen blev en verklig framgång för arrangörerna att döma av den välvilliga kritik, som avgivits efter festen.

Sparklubben Björnen, SAAB-L:
Ordf.: Ing. R. Hårdmark, KKV.
Kassör: Ing. L. Stahre, KKV.

"FAMILJEFEST" FÅR KRITIK

En swingafton, som i förhandsreklamerna rubricerats som »familjefest», hade söndagen den 11 januari anordnats av SAAB:s Revyklubb.

Kritiken var inte enbart positiv, men det framgår av artikeln att: "På spinnsidan lade man mest märke till fröken Tjeder" ... och det gjorde väl jag också ...eftersom hon senare blev min kära hustru....

Luciamorgon på Saab

Det var tradition, på de flesta avdelningar, att fira Lucia.



Den morgonen strålade hela etablissemang, sång och musik överallt.

Även vi i Hangaren deltog i den allmänna yran, och den dagen kördes inga motorer.

Då luciafirandet med åren tenderade att bli alltför roligt, blev det så småningom normaliserat och kollektiviserat.



Långbord och julegran.



Erik Hemgren och Walter Fredriksson exekverar en julsång.

Humor i Hangar

"Klotis"

Det fanns gott om champignoner på flygfältet och en av de ivrigaste plockarna var kontrollingenjören Lundkvist, "Klotis" gemenligen kallad. Klotis tillhörde definitivt inte de morgonpiggas skara och en kontrollant som vi kan kalla Ibrahim, men som hette något annat, var i regel före och plockade upp svampen. En dag vid frukost sa Klotis att det var ju tråkigt det där med svampen som blivit giftig sedan det sprutats ogräsmedel på fältet. Ibrahim höll god min men smög sig ut och hällde ut sin svamp och Klotis var där och tog reda på den.

"Risten"

En stor skämtare var John Ristenfeldt och när den första Safiren kom ner till hangaren gjorde han en statskontrollant uppmärksam på att Safirens sidroder var skevt.

"Att de inte skäms att skicka ner sådan här skit till hangaren". Kontrollanten slog larm och ställde till rabalder. Att rodret skulle vara "skevt" för att motverka slipströmmen det visste "Risten".

John Ristenfeldt, som var en av "de gamle" på slutmonteringen, var inte bara en skämtare, han var en utomordentligt skicklig besiktningssman. Till skillnad från en del andra kontrollanter strävade han inte efter att samla ihop så många anmärkningar som möjligt. Han samarbetade med montörerna och kunde till och med åtgärda en struntsak så han slapp att skriva. Det skulle aldrig fallit oss in att ifrågasätta en anmärkning från "Risten".

"Löga"

I hangaren fanns en montör vi kallade "Löga". Han hade den egenheten att han alltid, varje morgon, kom i allra sista sekunden till stämpelklockan.

En morgon när han missade med någon tiodels sekund klagade han: "Att det skulle behöva hända just idag då jag hade så god tid på mig när jag slängde mig på cykeln, men så fick jag bromsa för en kärring i Kvarnbacken och då sprack det".

Tala om marginaler.

Nisse Hultén

Om utprovningssingenjören Hultén finns en berättelse vars sanningshalt jag inte kan garantera, men som ändå inte är helt otrolig. Hultén var även flygförare och om jag inte missminner mig var det han som provflög C-G von Rosens världsrekord-Safir och även flög upp den till Bromma.

Men han flög även "luftvärns-flygningar" då han mörka kvällar lekte ta fatt med luftvärnets strålkastare över Linköping. Övningar som vi väl alla minns. För denna verksamhet använde han sig av Flygklubbens Moth. Han kunde starta från Saab-fältet då det var mörkt men då fältet saknade belysning måste han, efter slutfört uppdrag, landa på Malmen. Hans problem var att ta sig till stan sent om kvällarna då alla kommunikationer upphört. Det sas att han löste problemet genom att spänna fast sin trampcykel på Mothens undervinge och efter landning trampa cykel hem. Tro't den som vill.

Howard Jakobsson

Vi som höll till på "plattan" fick till vana att observera fpl som rörde sig på fältet. En dag såg vi att en 21:a som kom rullande från experimentverkstan på väg ut till start hade en verktygslåda på mittvingen. Det var medan flygledningen ännu var kvar vid hangaren och jag ropade till Howard Jakobsson att han skulle fråga Olov, det var han i 21:an, varför han hade verktygslådan med sig. "Ja dra åt h-e, det ska bli roligt", sa Howard. Vi såg hur 21:an stannade, föraren kravlade sig ur och fotade till verktygslådan så innehållet spreds i terrängen. "Lyssna så får du höra att nu är han förbannad den lille store mannen", sa Howard och slog på högtalaren.

Så kom det en mek på cykel, med skuldmedvetna trampsteg och plockade reda på sina tillhörigheter.



Fpl B18A



Fpl B18B

"Slutmekat"

När det sista flygplanet B18B var levererat blev det en lucka i produktionen. Kolvmotorepoken var till ända och det "fria livet" på flygfältet var slut för min del, personalen i Hangaren skingrades.

Sedan länge hade jag löfte om anställning på Produktservicekontoret, där "ABA-Lasse" nu blivit chef.

Ikke alldeles utan saknad lämnade jag in och bytte min verktygsutrustning mot papper, penna och skrivbord på Serviceavdelningen. Där blev jag kvar de återstående trettiofem åren av mitt Saab-liv som service och beredningsingenjör. Om den tiden hoppas jag få tillfälle att återkomma.

När jag nu ser tillbaka på mina första tio år som Saabare sker det naturligtvis genom nostalgins lite rosafärgade glasögon, men jag hoppas att jag ändå lyckats förmedla en något så när rättvisande bild av hur vi som jobbade med "hårdvaran" upplevde den tiden, pionjärandan, den fina sammanhållningen och kamratskapet i och utom jobbet.

Jag hoppas även att det kan inspirera andra Saabare att sätta sina minnen från den tiden på pränt.

Linköping den 26/9 1989

Åsa Erik Larsson