

CIVILANSTÄLLD PÅ MALMEN PÅ 1960-talet.

De flesta artiklarna i Malmenbladet har ju berört den militära verksamheten på flottiljen, men det fanns ju en civil sida också.

Jag vill här bidra med några minnesbilder från min tid på avd 6 och hur det kunde gå till att skaffa jobb på 60-talet.

Min bakgrund är att jag kommer från Horn i södra Östergötland, från skogen på gränsen till Småland. Uppvuxen på ett litet torp utan några som helst bekvämligheter såsom elektricitet, vatten och avlopp.

Efter avslutad 7-årig folkskola började jag som 14-åring på en bensinstation/bilverkstad inne i samhället Horn. En intressant och lärorik tid där man fick göra allt från att sälja bensin, tvätta bilar, rundsmörja bilar och bussar, byta kolvringar och sota motorer på bilar och traktorer. Ja i princip allt som gjordes på en bilverkstad då och dessutom med mycket begränsad teknisk utrustning. Fördelen var att man fick lära sig hur en bil fungerade och att allt i princip kunde repareras.

Efter 3 år tyckte jag att jag fått nog av bilverkstadsmiljön, framför allt var det mycket blött och smutsigt på vintern. Ordet arbetsmiljö var inte uppfunnet, i vart fall inte i den delen av landet!

Någonstans i februari 1963 bestämde jag mig. Jag följde med bussen till Linköping. Ett äventyr i sig för en 17-åring som aldrig varit längre än i Vimmerby tidigare. Jag skulle till arbetsförmedlingen för att söka jobb. Eftersom jag alltid varit flygintresserad så hade jag en idé om att det nog borde finnas flygmekanikerjobb i Linköping, för där fanns ju SAAB.

Väl framme i Linköping så visste jag att arbetsförmedlingen låg på Snickaregatan, men var låg den? Efter diverse frågande så hittade jag dit och steg in.

Satte mig försagt ner och väntade. Såg att andra blev uppropade och gick till olika rum. Till sist kom en dam fram och frågade om jag bestämt tid. Nej det hade jag ju inte. "Jomen det måste man ha gjort för att komma in här" tyckte hon lite högdraget.

Jaha tänkte jag, då är det väl bara att åka hem och bestämma tid då.

En annan dam som hört detta kom fram och frågade var jag kom ifrån och vad jag ville. Jag berättade och då tyckte hon att de måste göra ett undantag när jag åkt så långt. "Du ska få träffa någon på ungdomsförmedlingen" sa hon. En ny dam tog vid.

När jag visat mina skolbetyg och berättat vad jag gjort så sa hon "Jag tror vi har ett bättre alternativ än SAAB. Jag har en uppgift om att man behöver civila flygmekaniker på F3 i Malmslätt". Jag hade ju ingen aning om att sådana fanns. F3 var för mig enbart militärer. Hon ringde ett samtal och pratade med någon och sa sedan att om du är intresserad av flygmekanikerjobb så ska du skicka in en ansökan till Flottiljingenjör von Köhler på F3 med betyg och berätta vad du gjort hittills.

Ansökan skickades så fort jag kom hem och det dröjde inte många dagar förrän jag fick ett brev från en Alf Cangelid, som sa att jag var välkommen upp till F3 för ett besök och ett telefonnummer att ringa för att bestämma tid. Om jag minns rätt fick jag även resan betald.

I början av mars stegade jag in genom vaken för första gången och blev skjutsad av någon upp till 6:an. Träffade där Cangelid som berättade om verksamheten och gick runt med mig på flygverkstad och bilverkstad. Efteråt träffade vi von Köhler och jag förstod väl inte då vilken position han hade men han tyckte jag skulle börja på bilverkstaden för där behövde man folk. Men jag var klar på att bilverkstad hade jag fått nog av. Skulle det bli något så var det på flygverkstaden för där såg renare och trevligare ut och där fanns ju flygplan – J29:or!

Jaja sa von Köhler, från Gustafssons Bilverkstad i Horn har vi fått bra folk förut så det blir nog bra på flygverkstaden också. Om Cangelid och du är överens om det praktiska så är du välkommen så snart du kan.

Det var så att Eklöv på bilverkstaden hade, utan att jag kände honom, tidigare också jobbat på en Gustafssons Bilverkstad i Horn, men det var inte samma Gustafsson men det behövde jag ju inte berätta för von Köhler då.

Den lön jag erbjöds var inte mycket att hänga i julgran, 2,44:-/tim, ca 1:-/tim mindre än jag haft på bilverkstaden, men här slapp man ju jobba lördagar. Detta var chansen att komma ut och se och prova något annat.



Sture Axelsson

Då var det bara att åka hem och försöka få tag i bostad i Linköping och att säga upp det gamla jobbet. Ett hyresrum på Kaserngatan för 110:-/mån hittade jag på annons i Corren. Min chef på bilverkstaden visste ju om mina planer och hade förståelse så jag fick sluta där 31 mars.

Den 1 april 1963 började min bana som hjälpmekaniker på avd 6. Efter diverse administrativa detaljer hos Cangelid med bl a tystnadsförbindelser, busskort, matkuponger och andra förhållningsregler var det dags att gå till Thor Andersson på förrådet och hämta ut verktyg och blåkläder. Mottagandet där var inte precis hjärtligt, han var ju inte känd som något större charmtroll! Man fick där en lektion i hur verktyg skulle vårdas och att verktygsbrickorna hade ett värde motsvarande guld och att det i princip var dödsstraff på att förstöra ett verktyg eller slarva bort en bricka. Jag lärde mig, som alla andra, med tiden att han såg ut och lät farligare än han var.



Jag har inget minne av när jag träffade 1:e verkmästare Gunnar Hinnerson första gången så han gjorde tydligen inget starkare intryck från början.

Verkmästare Arne Arvidsson tog hand om mig och visade runt samt presenterade mig för framtida arbetskamrater. Arvidsson, "Lill-Arvid", var en liten trevlig och piggögd kille som inte sa något oövertänt och ibland tänkte och tittade länge på en innan han sa något. Det var inte jämt man fick svar på en fråga direkt utan han tittade bara och sedan gick han, för att komma tillbaka efter fem minuter - eller två timmar - och svara.

Gustav Linder och Arne Arvidsson



En annan mycket sympatisk och klurig man var Henry Spåre, som var förman och höll mest till på motorverkstaden, men även ute i stora hallen. Dessa båda var mina närmaste chefer.

Weimar Lindell, Praktikant, Björn Melin, Larsson och Henry Spåre på motorverkstaden.

Jag blev satt som hjälpmekaniker i ett tillsynslag, som höll på med H-tillsyn på J29F. Den jag fick som fadder där var Weimar Lindell. Precis som på de flesta andra verkstäder sattes nykomlingen till att tvätta. Att flygplan också blev skitiga på olika ställen var en överraskning för mig. Jag hade ju lämnat bilverkstan för att det var blött och skitigt!

Men OK här behövde man ju inte stå under och ha blötan rinnande i nacken.

Tvätten gjordes ofta i flygfotogen och visst fick man en översköljning av det ibland. Då fick man gå till Thor och vördsamt be om ett torrt blåställ. Vilket man oftast fick om han inte var på särskilt dåligt humör.

Vi tvättade också i TRI i en stor öppen plåt. Vi behövde inte sniffa TRI på fritiden för att få en liten kick – det fick vi alldeles gratis på arbetstid. Inga masker och dylikt bjäfs här inte!

Ganska fort fick jag dock börja skruva på flygplanen och det var ju häftigt. Av Lindell fick jag hjälp med att gå igenom verktyglådan och komplettera verktygen så att svetsare Persson fixade förlängd flack-tång och sidoavbitare bl a och att någon gjorde en handverktyglåda som sedan inreddes på ett sätt så man såg att alla verktygen fanns på plats. Det var ju viktigt att alla verktygen fanns i lådan efter avslutat arbete och inte låg kvar i karran. När man blev mera van räckte det med en titt i lådan för att se att allt fanns där. Man såg direkt om något saknades – men det gick ofta inte att säga vad utan att plocka igenom och kolla.

Jag var förvånad över att man fick jobba så självständigt. Jag hade trott att allt man gjort skulle kontrolleras av en kontrollant innan ett jobb var godkänt men icke. Det räckte att signera i tillsynsproto-

kollet. I början kollade naturligtvis tillsynsledare att det såg rätt ut, att man låst skruvar på rätt sätt osv.

Bara om det var tveksamma förslitningsskador el dyl kallade man på Gustav Linder eller Runar Halldén, senare Jan Svensson, som jobbade på kontrollen. Då fick de komma ut och bedöma åtgärd.



En som jag tidigt fick kontakt med var Åke Huitfeldt. Han jobbade på hydraulverkstaden, men framför allt var han facklubbens, FCPF, ordförande. Där hann man bara visa sig så var man inskriven i facket.

Jan Svensson



Bland de andra mekarna minns jag speciellt Bertil "Gränna" Johansson. Vi fick en bra kontakt från början och det har hållit i sig genom åren. Han hade varit med länge, var kunnig och visade gärna och lärde ut.

Där fanns också Kjell Andersson, Arne Regnér, Nils-Inge Johansson, Leif Nilsson, Björn Melin för att nämna några som jag kommer ihåg direkt.

Bertil och Jan Svensson är de två från den tiden jag hållit kontakten med under alla år.

Bertil "Gränna" Johansson

I borte änden av hallen huserade plåtslagarna Gottfrid "Gotte" Nilsson, Torsten "Totta" Nyenger och Oskar Bergsten. Ofta förde de ett väldigt oväsen med sina nithammare så man höll sig. Dom kokade eget kaffe och tog kanske någon extra kafferast och det tyckte Hinnerson inte om. Han förbjöd det med jämna mellanrum men det tog inte många da'r förrän Gotte kom och fyllde på kaffepannan igen.

En tystlåten och försynt man som hela tiden cirkulerade runt i hallen med en kvast och stor skyffel, var städaren, Folke Wibom.

I ett litet rum mitt emot Hinnersons bur huserade sadelmakare Ernwin. En man som inte gjorde stort väsen av sig och vi hade inte mycket med honom att göra.

Verkmästare Hinnerson satt mest i sin bur. Ibland kom han ut och gick en runda i hallen men sa sällan något utan såg mest allmänt småsur ut.

Verksamheten utanför verkstadshallen hade man ju mindre kontakt med men några kan nämnas. På flygförrådet fanns bl a Filip Johnsson, Christina Huitfeldt och Lausen. Den senare extraknäckte som frisör på lediga stunder under arbetstid om man kan säga så. Flera av gubbarna smög ut till honom för en billig klippning.

På elverkstan var Svanholm bas över ett antal ynglingar som kanske inte var så snälla mot honom jämt. Ett vanligt trick på lönefredagarna, när man ville ta det lite lugnt på eftermiddagen, var att någon på förmiddagen tittade på Svanholm och frågade hur han mådde. "Tycker du ser blek ut". Om någon timme gör nästa samma sak "Du ser trött ut".

När tredje man tittat på honom och frågat om han inte kände sig bra konstaterade han själv att han mådde lite dåligt. Innan lunch hade man fått Svanholm att lämna verkstaden kännande sig riktigt risig.

På instrumentverkstaden fanns ett par sympatiska grabbar, Gunnar Nilsson och Per-Arne Carlsson. Nästan den enda kontakten vi hade med dem var när kärrorna skulle devieras. Då fick vi vara med och dra runt kärran och rikta in den i olika gradtal för att kompassen skulle kunna kontrolleras.

På kontoret fanns ett antal herrar och damer förutom von Köhler och Gunnar Lindström och Cangelid. Christensson var kontrollingenjör och dök ibland upp nere i hallen iklädd en grå långrock som gjorde att han påminde om äldre tiders bodbiträde, "sillstrypare"

Där fanns också 6-ans spefågel, Fritz Westerberg, som gjorde allt för att hålla humöret uppe på framför allt damerna Gunborg, Barbro, Anita, Inga-Gull och kanske några till, som jag tappat namnet på.

Ett bland de första jobb jag minns var att tillsammans med Spåre och några andra följa med ut i skogen utanför Skeda-Slaka och plocka upp delar från två J29:or som kolliderat i luften under en övning. Fältflygare Björkman i den ena kärran klarade sig i fallskärm medan den andre föraren omkom. Om jag minns rätt skruvade vi bort säcktankarna från det som var kvar av vingarna.

Under försommaren 1963 iordningställdes en Fokker S6 från museet till flygbart skick inför ett jubileum hos Fokker i Holland. Spåre och några andra mekar lade ner ett stort jobb på den och vi fick hjälpa till att veva igång den. Vi stod flera på led och hoppade upp på en stege och vevade så länge vi orkade sedan tog nästa man vid. När svänghjulet fått upp farten kopplades det in och motorn startade förhoppningsvis.

Spåre var där besviken, han gjorde hela jobbet med att få fart på maskinen, men sedan följde Hinnerson med till Holland som mekaniker.

Tiden rullade på och jag fick göra mer och mer självständigt. De spännande ögonblicken var först när man skulle funktionsköra hydraulik och motorköra efter en H-tillsyn där i princip hela flygplanet varit nedplockat. Skulle allt fungera?

Det andra var naturligtvis när kärran skulle provflygas. Jag minns att det pirrade lite extra första gången "vår" kärra skulle i luften. Ofta var det von Köhler som flög men även officerare ute från något kompani. Dom hade lite olika krav. En del skulle hämtas och skjutas tillbaka med bil medan andra kom på en gammal cykel med fallskärmen över axeln.

H-tillsynerna var ju mycket omfattande och innebar som sagt nedmontering av i stort sett hela flygplanet och gjordes om jag minns rätt efter 1200 flygtimmar. I de flesta fall var det den andra H-tillsynen som gjordes d v s efter 2400 tim flygtid.

Ett jobb som alltid föll på oss unga och (på den tiden) smidiga var att i kabin krypa längst fram i nosen och med hjälp av modeller göra avtryck på luft- och syrgastuber för att se kalendertidsmarkeringen. Ett annat kryppjobb var att kontrollera alla roder- och reglagelinor. Varenda centimeter skulle böjas för att se att ingen kardel var bruten.

Vi var sällan med på hela motorkörningar på 29:an utan det skötte Spåre och hans motorkillar men ibland körde vi kortare stunder för täthetsprov t ex på plattan utanför. Det jag tänkt på senare är att det sällan i dessa fall användes hörselskydd. Även om alla hade sådana så ansågs det lite fejt att ha dem på.

Lön fick vi varannan fredag. Ett par damer från kassan kom upp strax före lunch och vi fick ställa oss i kö för att hämta ut lönespecifikationen och pengarna som låg i ett kuvert. En del hade för vana att ta ledigt den eftermiddagen vi fått lön.

Lindell ägnade stor del av fredag förmiddag åt att räkna ut hur dags han kunde gå hem utan att nettobeloppet i lönekuvertet minskade. Eftersom man drog skatt enligt olika intervall i skattetabellen så gick det att hitta en nivå med kortare arbetstid en vecka utan att nettolönen ändrades. Vi försökte förklara för honom att det jämnade ut sig i längden men det ville han inte lyssna på.

På fikarasten på förmiddagen och även på lunchen spelades kort, whist, i lunchrummet. Det fanns ett A- och ett B-lag med noga utvalda deltagare. Om någon var borta ur A-laget fick på nåder högst rankade B-lagare rycka in.

Ett annat gäng med Lindell, Huitfeldt, Gotte och svarvare Persson sov alltid middag (lunch) på bänkarna i omklädningsrummet. Gud nåde den som störde dem där!

Lindell hade alltid en termos kaffe och några av de minsta vetebullar jag sett med sig.

Ur den termosen tog han en slurk kaffe någon gång i timmen. Var han på bra humör (och det var han oftast) bjöd han på en liten skvätt och en halv bulle. Men man måste då sitta med kaffekoppen i lådan på arbetsbänken och en av oss ha uppsikt på Hinnersons bur. Om han kom ut gällde att skjuta igen lådan och ta upp STI och låtsas att man studerade någon tillsynspunkt. Han var livrädd att bli ertappad under en otillåten fika.

När det gällde att något skulle dras med moment enligt instruktion, viftade han bort det som onödigt. "Behövs inte, jag har momentet i axeln"

Vi ungarlar åt lunch i flottiljens matsal. Matkupongerna kostade 2,25 för lunch eller middag. Maten där var mycket bra och man fick äta så mycket man ville. Vi hade varsin gammal cykel och det var ofta halsbrytande tävlingskörning ner till matsalen för att vara först. Under en tid hade Björn Melin och jag en tandem som han styrde med dödsförakt. Självt åkte jag ofta ut och åt i matsalen även lördag och söndag. Med den magra lönen så var det mest ekonomiskt eftersom bussresan var gratis. Dessutom var jag för oerfaren första tiden i stan för att våga gå till en restaurang, jag visste inte hur man skulle uppträda där för att inte göra bort sig.

Vi hade fri sjukvård och på sjukhusen huserade den mycket trevlige doktor Paul och lika trevliga syster Birgitta. Pauls universalmedicin var Hibitan som han ansåg hjälpte mot det mesta. Hösten 1963 blev jag förkyld med feber och uppsökte sjukhus ett par gånger med några tuber Hibitan som resultat. Blev senare tvungen att akut ta mig till sjukhus där det konstaterades körtelfeber. Fick lite bannor där varför jag inte sökt läkare tidigare. Jag sa att det hade jag ju gjort och fått Hibitan av Paul. När jag sedan blev frisk kallade Paul på mig och sa att jag skulle kontakta honom så fort jag kände mig dålig i fortsättningen. Tydligt hade någon från sjukhuset pratat med honom.

Luftintaget på 29:an var en bra viloplats. Det hände ibland att någon var trött på måndag morgon och kröp in där för en tupplur. Då ställde man dammskyddet i nosen lite öppet så han fick luft och för att Hinnerson inget skulle se.

Då och då hade vi praktikanter från skolan som jobbade kortare tid. Som alltid var det ju roligt att skoja med dem. Ett osviktigt sätt att sätta skräck i dem var att prova katapultstolens remutlösning. Då skulle en person sitta fastspänd i stolen och sedan frigjorde man remfrigöringsmekanismen. Ett tidur gick igång och surrade i 1,2 sekunder. Under den tiden kastade sig alla åt sidan. Praktikanten i stolen hann garanterat bli livrädd på 1,2 sekunder.

En praktikant var mycket känslig om man sa något om maten när vi åt. Pytt i panna kallades ju för flygolycka. Det räckte med att peta i pytten och säga att "jag har fått en bit av flytvästen" för att han skulle gå från bordet. På varje bord i matsalen stod ett set med salt, peppar, ättika och senap. Vid ett tillfälle drog "Gränna" upp skeden ur senapen, tittade på den och sa "38 och 2". Det räckte för att vår vän skulle lämna matsalen med handen för munnen.

Tiden rann på och våren 1964 gick Lennart Wiktorsson och jag en 6-veckorskurs för hjälpmekaniker på flygvapnets skola i Västerås. En allmän kurs i matematik, fysik, ellära, motorlära och diverse annat. På den tiden var det fortfarande tillåtet att utse dem med bäst resultat i kursen och jag med min 7-åriga folkskola i botten lyckades med konststycket att bli kursetta bland ett 20-tal deltagare från olika flottiljer. Det stärkte verkligen självförtroendet!

Hösten 1964 ryckte jag in till militärtjänst. På F3 naturligtvis sedan jag fått intyg från avd 6 att jag vid mönstringen skulle placeras där.

Efter 3 månaders militärutbildning blev jag placerad på instruktionsverkstaden hos tekniker Bergehed för att underhålla basen i Enebygd. Men det har sin egen historia.

Efter lumpen kom jag tillbaka till 6:an hösten 1965.

Då hade jag ingenstans att bo men Gunborg Karlsson på kontoret ("Varglisa" även kallad efter sin tid som ägare och förare av en 98-kubiks lättviktare) visade sig ha ett vindrum ledigt. Där bodde jag sedan till 1969 och fungerade som lite hustomte åt henne och hennes väninna Edit.

Under 1966 blev det aktuellt att flottiljen skulle byta från J29 till J35. Alla skulle gå kurs på 35:an. Jag tror jag var med i den andra kursomgången, vilken även hade deltagare från andra flottiljer. Bl a från F1 i Västerås. Har lite dåligt minne av vilka som gick samtidigt men där fanns 2:e flottiljning Gunnar Lindström och flottiljning på F1, Göran Danbolt. Samt naturligtvis ett antal tekniker från F3. Utbildningen var omfattande och intressant, framför allt elsystem och hydraulsystem imponerade. Varje avsnitt avslutades med provskrivningar och det gick mycket bra. En tekniker från F1 och jag tampades om att ha flest rätt och på sista skrivningen lyckades han få ett poäng mera och snodde åt sig äran av att bli kursetta.

Tillbaka i verkstaden på 6:an fick vi då börja jobba med J35F. Jag fick förtroendet att ansvara för den första provmodifieringen av 35:ans katapultstol till raketstol. Ett jobb som tog ganska lång tid eftersom man fick vänta på delar och kompletterande ritningar från SAAB bl a. Dessemellan var det tillsyner som gällde. Eftersom jag då gått 35-kursen fick jag arbeta självständigt som mekaniker – man var inte hjälpmekaniker längre.



Öv raden: Lennart Karlsson, Ernwin, okänd
Mellanraden: Kjell Andersson, Leif Nilsson, Leif Kihlström, Bertil Johansson, Bernt Pettersson
På golvet: Gottfrid Nilsson, Torsten Nyenger, Oskar Bergsten, Persson, Folke Wibom.

Under 1966 började diskussioner om att införa ackord på tillsyner. Ackorden skulle baseras på s k syntetiska tidsstudier med hjälp av MTM-systemet. MTM= Metod-Tid-Mätning. För att detta skulle få införas måste minst två representanter för fackföreningen utbildas. Åke Huitfeldt förde en envis övertalningskampanj mot mig och Gunnar Netzell, en annan mekaniker, och till sist gav jag med mig och lovade att gå MTM-utbildning. Denna genomfördes under 6 veckor på MTM-institutet i Göteborg under vintern 1967.

MTM-systemet var intressant som ackordsättningsystem och säkert tillämpbart på högpreparativt arbete på löpande band. Jag förstod dock inte hur det skulle kunna implementeras i tillsynsverksamhet på flygplan!

Alltnog, jag hade fått en bra utbildning.

Under våren hade jag haft en del utbildningsdiskussioner med Gunnar Lindström. Det skulle enligt honom startas en utbildning för civil personal motsvarande teknikerutbildningen för militära flygtekniker och han lovade att jag skulle få gå den direkt om den blev av.

Det blev aldrig något av med detta och jag var väl lite besviken så när jag i Corren fick se en annons att man på Linkopia, ett av Sveriges största fotolaboratorier, sökte en arbetsstudietekniker med MTM-utbildning så sökte jag det.

Jag fick jobbet och dessutom väsentligt mera i lön så jag knallade upp till Gunnar Lindström och rådgjorde med honom. "Den lönen kan vi inte ge dig nu men du kan få bli förman fr o m idag och om du ändå väljer att ta jobbet så råder jag dig att ta tjänstledigt ett halvår och prova på och du kan komma tillbaka när du vill"

Jag valde att prova ett nytt jobb. Efter midsommar 1967 började jag på Linkopia. Jag vantrivdes och saknade tekniken första tiden. Jag var för stolt att gå tillbaka till samma jobb igen men sökte tekniker-tjänst. Just då fanns ingen teknikertjänst ledig men jag blev lovad en under hösten/vintern. Under tiden jag väntade på det blev jag erbjuden att leda en uppbyggnad av en helt ny framkallningslinje på Linkopia. Det lät ju som en utmaning så jag stannade kvar.

Jag slutade officiellt på F3 i dec 1967 och blev sedan trogen Linkopia, senare Expert, i olika befattningar i 40 år.

En reflektion jag gjort efter 47 år i arbetslivet är att de första 7-8 åren, som bilmekaniker och flygmekaniker, kraftigt präglade synen på arbete och dess utförande.

Vad som flera gånger slagit mig under åren därefter är att det blev mindre och mindre viktigt att vara noggrann och göra rätt.

Det som räknades var att visa ett resultat, fort, även om det var fel!

Sture Axelsson