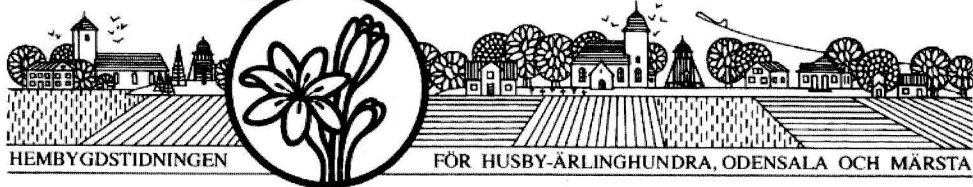




TIDLÖSAN



HEMBYGDSTIDNINGEN

FÖR HUSBY-ÄRLINGHUNDRA, ODENSALA OCH MÄRSTA



MÖT VÅREN PÅ HEMBYGDSGÅRDEN!

Vi börjar med vårrengöringen den **26 april kl. 09.00**
i skolan och på Täppavallen.

Valborgsfirande vid Husby skola
den **30 april kl. 19.00**

Nr 2. April 2014. Årgång 21

OMSLAGSBILDEN:

Konstnären Birgitta Peson och Sigtuna Kulturförenings ordförande Karen Salmose överlämnar en målning av Husby skola som gåva till hembygdsföreningen. Konstnären bodde i en liten stuga i Husby kyrkby när tavlan målades.

Foto: Bo Klang

TIDLÖSAN

UTGES AV:

Husby-Ärtinghundra Märsta
Hembygdsförening
195 91 Märsta
Plusgiro: 36 15 92-9

UTKOMMER: 4 gånger per år.

TRYCK: PP-Tryck, Märsta

REDAKTION:

Ulf Berndtson, ansvarig utgivare
Agneta Nilsson tel: 591 432 12
Marés Lendway
Bo Klang
Manus mottages med tacksamhet.
Vi förbehåller oss rätten att i
samarbete med författaren redigera
det insända materialet.

INNEHÅLL

Sid

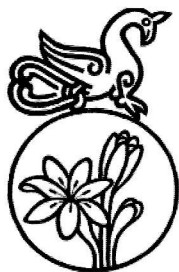
Jupiter i Provincia Aarland	3
Monica tog chansen	4
Nya tider på Carlzons tid	6
Termin(a/o)logi	9
Två flygfel	14
Svårt skadade vid olycka	15
Svajmastartister	15
Jag är inte rädd, jag kan flyga	16
Hänt & händer	18
Styrelsen	19
Årsmötet	20

BLI MEDLEM I VÅR FÖRENING

Medlemskapet berättigar till deltagande i alla evenemang, även de som inte är öppna för allmänheten, och du får Tidlösan i din brevlåda fyra gånger om året. Avgiften är 120 kronor om året och gäller för hela familjen.

Enklaste sättet att bli medlem är att sätta in avgiften på vårt Plusgiro med angivande av *namn och adress*. Skriv gärna *Ny medlem* som referens.

För mera information gå till föreningens hemsida



Jupiter i Provincia Aarland

Vår hembygdsförening omfattar otaliga värdefulla och intressanta både historiska och nutida platser och föremål. Vår bygd som präglas av skogar, åkermark, ängar, sjöar och tätorter har något som är unikt. Vår sols största planet Jupiter ligger inom vår förenings område och det kanske inte är allom bekant. Frågan blir då: var finns Jupiter och hur kommer det sig att planeten är här hos oss?

Att Jupiter hamnade här beror på att man redan vid 1940-talets början och med tilltagande styrka de närmaste två decennierna på riksdagsnivå diskuterade hur man skulle hantera frågan om Bromma flygplats bristande kapacitet och för korta landningsbanor när DC-3:or, DC-6:or och Metropolitan-plan byttes ut mot DC-8:or och ännu större flygplan.

Flera ställen för att anlägga en ny storflygplats var på tal exempelvis i Jordbro där militären avvisade förslaget, Grillby var på tapeten och Skå-Edeby som föll på att marken var för lös och lerig.

Efter många om och men fastnade man i slutet av 1950-talet för att anlägga Attunda flygfält vid Halmsjön. Men i den redan då globaliserade världen ansåg många att den nya flygplatsen borde ha ett mer språkligt lättillgängligare namn. Inte Svenska Akademien skred till verket utan veckotidningen Året Runt utlyste en namntävling med resultat: Arlanda!

Ett begåvat namn med historiska rötter tillbaks till tidigt 1300-tal, då vår hembygd kallades Provincia Aarland; enkelt översatt "åkerlandets område eller hundrade" som man uttryckte det då. En beteckning på ett förvaltningsområde och också indirekt ett militärt område. Tingsrätten (domstolen) låg vid Bromsta; något som jag ofta tänker på när jag kör 90 på 70-vägen ut till Odensala.

Ja och så var det här med planeten Jupiter. Det finns en organisation som heter Sweden Solar System som vill åskådliggöra hur planeterna runt vår sol (= Globen i Stockholm) ligger avståndsmässigt i förhållande till solen men i en ann-an skala. Då har Jupiter hamnat hos oss och finns utmärkt med en inskription och en blomrabatt på Arlanda. Planeten Saturnus finns i Uppsala vid Celsiustorget för den som vill kolla. Vilken hembygd vi har: Arlanda, Sveriges största internationella flygplats och planeten Jupiter!

Ulf Berndtson

Arlanda behövde mycket folk

Monica tog chansen

Ryktet om att det fanns lediga jobb på Arlanda spreds snabbt över landet på 1960-talet. Många ungdomar från delar av Norrland där arbetslösheten var hög, tog chansen och flyttade söderut. Det gjorde också 15-åriga Monica Sjödin från Ramsele.

Monica kom till Märsta 1963. Den första anställningen var som barbiträde på Jetorama. I veckorna höll hon sig i Märsta. Varje helg åkte hon bil med andra ungdomar från samma by tillbaka till mamma och småsystkonen.

Sedan var det plötsligt dags att åka till Stockholm och söka jobb. Monica fick skjuts av en kusin till T-centralen. Tunnelbana var något helt nytt. I Ramsele fanns bara bussar. Hon gick ner i underjorden för att åka mot Alvik. Klockan var 11:30. Oturligt nog tog hon tåget åt fel håll mot Gubbängen. Vid ändhållplatsen satt hon kvar i vagnen. Föraren gick längs tåget på perrongen och fick syn på den ensamma flickan. "Vart ska du?" "Till Alvik", blev svaret. Hon fick åka med tillbaka till T-centralen och därifrån ta en buss till Bromma flygplats.

Kom tre timmar för sent

Monica skulle möta, personalchef Bergolf på Lintaverken som låg vid sidan av rullbanan. Nu var goda råd dyra. Hon var kraftigt försenad och stoppade en tom buss för att fråga om vägen. Chauffören bad henne hoppa in och körde ända fram till grinden.

Väl framme mötte hon chefen på väg att stämpla ut. Hon var tre timmar försenad men bad om ursäkt och lyckades redogöra för vad som hänt på ett trovärdigt sätt. Det blev en kort intervju. Sen gjorde de sällskap på bussen till Centralen där Monica blev satt på SJ-tåget till Märsta.

På Arlanda i 40 år

Monica fick sex månaders provanställning, skötte sig väl och fick fast anställning. Andra blev ratade med "nej inte du". Monica berättar också att nämnde Bergolf kom till Arlanda varje fredag. Han tittade alltid in för att se om hon var där. Hon blev sedan -i olika funktioner - kvar på flygplatsen i nästan 40 år.

Gun Eriksson

Monica berättar för Tidlösan:

Monica Sjödin fick fast anställning som kontorselev den 19 maj 1964. Lönen var 625kr i månaden för en arbetsvecka på 39'5 timmar och med uppsägningstid på 14 dagar. "Det var inte mycket att leva på", konstaterar Monica. Först drogs skatten, sen avgiften till facket på 30 kronor. Hyran som inneboende var

Nya vindar på Carlzons tid

Efter att Jan Carlzon blivit vd och koncernchef för SAS 1981 började det hända saker. Han skapade en platt organisation och satte kunden i högsätet. Företagets image fick en rejäl uppsving. Flygplanen målades om, personalen fick uniformer designade av Kevin Klein och trimmades på charmkurser för att bli bäst på service.

Carlzon lyckades också i sina företagsresor. Kvittot på det kom 1984 då tidningen Air Transport World utnämnde SAS till Årets flygbolag (Airline of the Year 1983). Carlzon förekom flitigt i svenska och internationella medier och blev "SAS-Janne" med stora delar av Sveriges befolkning.

- Då på åttitalet var det verkligen roligt, minns Monica Karlsson, det hände alltid nya saker. Det satsades mycket på personalen och vi hade också många fester. De som valdes ut för att leda charmkurserna skickades till USA för att utbildas under flera månader. SAS stod för kostnaderna. Och dom blev hårt drillade där och blev mycket duktiga kursledare som krävde full uppmärksamhet av sina kursdeltagare.

Livet som spelfilm

Monica gick en kurs på en dag och en som varade i två dagar, med inte så lång tid emellan. Varför det blev så har hon aldrig fått reda på. Eventuellt skedde ett misstag. Hon visar ett ganska tjockt kompendium med olika fylla-i-övningar. Häftet har svarta pärmar och en fyrkantig tom ruta på

omslaget. I den rutan skulle varje deltagare rita en bild av sig själv. Titeln lyder: "Jag min tid, mitt liv, en film om min tillvaro, skriven, regisserad och producerad av:"

På den streckade raden under står förstås i detta fall "Monica Karlsson".

I introduktionen sägs bl. a: "För att hjälpa dig att erkänna dina starka sidor- de enorma möjligheter du har att påverka din egen tillvaro- har vi byggt upp kursmaterialet kring dig som *huvudperson*. Försök föreställa dig resten av livet som en *spelfilm*, där du själv har huvudrollen. Du skriver själv manus, och du är själv både producent och regissör. Du bestämmer själv, vad filmen ska handla om, vem som mer än du ska vara med i den, och var den ska utspela sig" osv.

Skönhetsvård hos Robert

I mars 1988 fick Monica och elva andra kollegor ett erbjudande från personalavdelningen med hälsningar från SAS Sverige.

"Härmed får vi meddela att nedanstående trafikassistenter kommer att erhålla viss skönhetsvård hos Pierre Robert (enligt telefonöverenskommelse)

Måndagen den 14 mars infann sig kvinnorna hos Pierre Robert i Stockholm och erhöll denna skönhetsvård mellan kl 9 00 -11 00.

-Vi hade fått nya uniformer och nu skulle vi lära att sminka oss, säger Monica med ett leende. Vi delades upp i två grupper. Jag är ju en pojk-tjej och har aldrig målat mig. Den som skulle lära oss dök direkt på mig. Hon frågade vad jag använde för att rengöra ansiktet. Tvål och vatten, svarade jag. Det tyckte hon var ” det värsta”.

Efter det blev Monica demonstrationsobjekt. Rengöring, skyddskrämer, eyeliner, hur olika kändisar lade make-up, rubbet visades på Monica. -Hon visade till och med hur man skulle göra för att få sminket att hålla över natten.

Agneta Nilsson

Bete dig och klä dig

För att nå enlighet i organisationen infördes under Carlzons chefsperiod både klädkoder och uppförandekoder. Hur anställda skulle bete sig och klä sig i samband med användandet av personalbiljetter listades i 11 punkter med tecknade illustrationer över hur man inte skulle uppföra sig. Personalbiljetterna fick endast användas för semesterresor. Man skulle inte belasta kollegorna. På SAS (och andra flygbolag) med krav på extra servis eller up-grading. Det krävdes välvårdad klädsel, annars riskerade man att inte få gå ombord. ”Jeans, shorts, t-shirt, joggingdress, träningskor och träskor passar inte ombord på The Businessman’s Airline”

Jan Carlzon anställdes på SAS 1980 som vice vd och chef för flygverksamheten. 1981 utnämndes han till vd och koncernchef. Han lämnade bolaget 1993. 1985 sammanfattade han sina management - erfarenheter i boken ”Riv Pyramiderna”, numera en klassiker i sin genre. Han fokuserade på affärsresenärernas bekvämlighet och SAS blev ”The Businessman’s Airline.” Personalen gick på charmkurs för att lära sig allt om service. Charmkurserna väckte intresse i omvärlden och efterfrågades av företag, statliga myndigheter och kommuner.



Trivselträff i Husby

Joel Karlsson är en ung gitarrist, sångare och kompositör. Han är född i Vilhelmina men bor numer i Åkersberga där han arbetar som musiklärare. Hans musik är oftast poetisk och meditativ. På Joels senaste skiva "Tongångar", har han inspirerats både av den nordiska naturen, mytologin och av spansk gitarmusik.



Marés Lendway överlämnar blommor till Joel Karlsson

Joel besökte Husby skola söndagen den 16 februari mitt i OS-tävlingarna. En liten men entusiastisk skara hade lyckats slita sig från tv-apparaterna och byta sporten mot kultur och semlor. Musiken varvades med dikter av Bengt Hansson. En poet från Vilhelmina som debuterade efter sin död, 74 år gammal.

Joel berättade även om sina resor i svenskbygderna i USA. Vi fick veta att en av de mest önskade sångerna var "Jag vet en dejlig rosa". En traditionell folkvisa med mycket gamla anor.

Fotnot nr 1:

När SAS gick från propellerplan till jetflygplan, för USA-trafiken 1960, blev detta mjukstarten av utrikesflyg från Arlanda. Även amerikanska Pan American Airways gick från propeller till jet. Flygplanstyperna för USA-trafiken blev Douglas DC-8 & Boeing 707....

Dessa flygplanstyper var för stora för att kunna använda Brommas korta rullbanor. Senare, 1962, flyttades all utrikestrafik, således även Europa-trafiken, från Bromma till Arlanda.

Fotnot nr 2:

Passagerarbyggnaderna ändrade från namnbenämningar (t. ex Arlanda International) till Terminal-nummer (t. ex Terminal 5) år 1993. Från byggnad "g" flyger idag bl.a. SAS & Norwegian inrikestrafik.

Fotnot nr 3:

Från Terminal 2 har en lång rad flygbolag, haft både utrikes- och viss inrikestrafik.

Fotnot nr 4:

Terminalbyggnader benämnda "a-j" - bokstäverna "skapta" av artikelförfattarna.

Fotnot nr 5:

Foton av LFV/UNT/Richard Evers/Giovanni Trimboli.

TERMIN(A/O)LOGI...

Vi som har Arlanda som granne och kanske också arbetar på flygplatsen, kan ha svårt att orientera oss bland alla de benämningar som flygterminalerna haft. Under de dryga 50 år som passagerartrafik bedrivits på Arlanda, har en lång rad byggnader varit markerade både i ord och siffror.

Det började redan 1960 med ett "Fältgarage" som passagerarterminal, till dagens pärlband av terminalbenämningar. Utrikestrafiken har regelbundet funnits/finns i fem byggnader. Inrikestrafiken har funnits/finns i sex byggnader. Från att tidigare haft namn, så är dagens terminaler siffrummerade, från nr 2 – 5. Någon nr 1 finns ej idag, utan är en vilande benämning på en framtida terminal, preliminärt placerad bredvid terminal nr 2. Dock har en terminal, tidigare benämnt nr 1, nämligen Inrikes 1, numera Terminal 4.

Via terminalnumreringen finns det också en viss pirbokstavsbenämning. A- & B-piren har funnits i terminal 5, allt sedan tillkomsten av Arlanda International år 1976, numera kallad Terminal 5. Den uppmärksamme läsaren kanske undrar varför Terminal 5 också, sedan ca 10 år tillbaka, har en Pir F...? Det hänger ihop med ytterligare ett terminalbegrepp i ett större perspektiv, för framtiden, där en grupp terminaler ska kallas Terminal SYD och den andra gruppen terminal NORD...

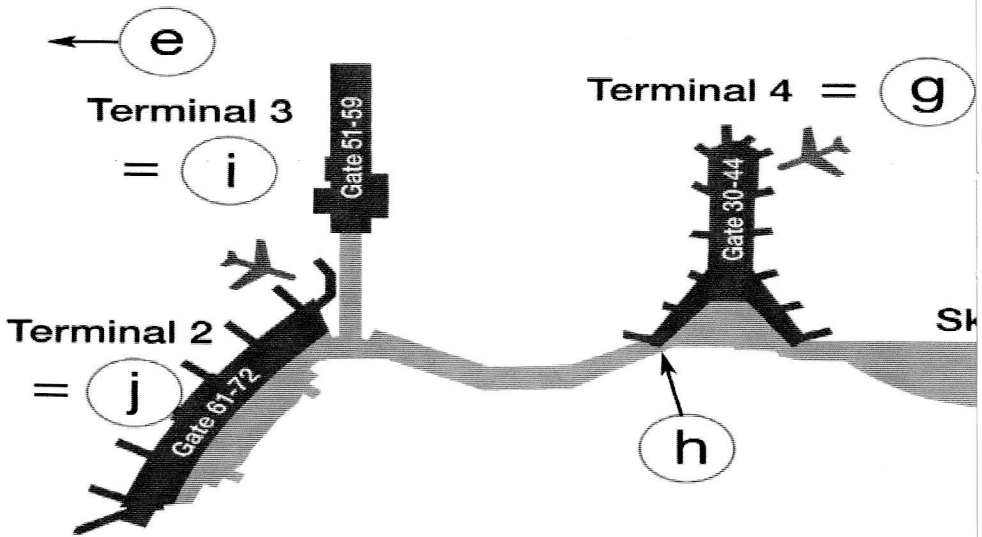
Hänger ni med...?

Terminal SYD, ska vara dagens Terminal 2, 3, & 4 och Terminal NORD, ska vara utbyggd Terminal 5. I dessa byggnader räknat från Terminal SYD skulle pirbenämningen starta med Pir A, fram till Terminal 5, där dagens Pir A & B, i stället skulle heta Pir D & E, för att fortsätta med dagens F, samt kommande vidarebenämning med Pir G o s v.

Inte helt lätt att hänga med, kanske. Dock syftar ju framtida benämningar på att bli mer logiska...

Logiken haltar en aning, med ytterligare ett begrepp, nämligen utgångsparkeringar (på flygengelskans ord - gate...). För gateserien från nr 61 finns både i Terminal 2 och terminal 5. Med tillägget att gatenummerserien på Terminal 5, på F-piren har bokstavstillägget F. Så gate 61 finns på Terminal 2, medans gate F61, finns på Terminal 5...

*Peder Andersson
Stefan Westling*



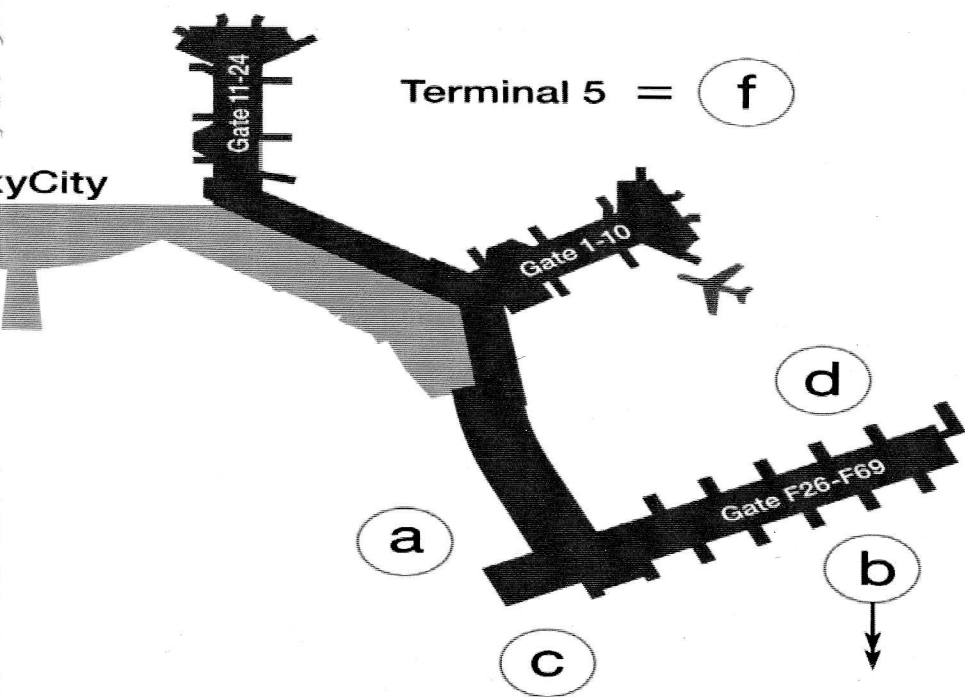
Bokstavsringarna **a** - **j** är tidigare och nuvarande terminalbyggnader.

Fotnoter finns på sid. 8

TERMIN(A/O)LOGI

Årtal	Terminalbenämning / "Skyltning"	Namnbyte / "Skylt"	Fakta/K
1960-1962		Utrikes U
1962-1976	Utrikeshallen / "Stockholm-Arlanda"		Provisor
1969-1970	Inrikes		Barracud
1970-1979	Inrikeshallen / "Inrikes"		Baracklik
1973-1976	Charterhallen / "Charter"		
1976-XXXX	"Arlanda International"	"Terminal 5"	XXXX = t
1979-1983	SAS Inrikes		Ombyggn
1983-XXXX	Nya Arlanda Inrikes / "Arlanda Inrikes"	Inrikes 1 / "Terminal 4"	Linjeflyg
1983-1989	"Inrikes 2"	"Gate 50 /50-55"	Regional
1989-XXXX	Regionalterminal	Inrikes 3	Terminal
1990-1993	Nya Arlanda Inrikes 2		SAS från
1993-XXXX	"Arlanda Terminal 2"		SAS åter

ARLANDA



Historia

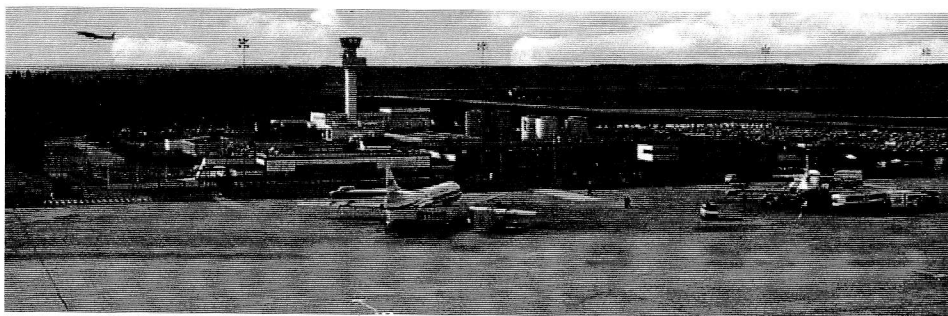
...S.A. provisoriskt i "Fältgaraget"
 ...um som blev permanent
 ...atält
 ...nande byggnad

...ll dags dato
 ...d för Linjeflyg-flyttade aldrig in
 ...lyttade från Bromma
 ...flyg före byggnad "i" byggdes
 ...3, som slutligt namn
 ...Inrikes 1
 ...till Inrikes 1

Byggnad	Fotnot	Flygbolag
a på karta	Nr 1	Pan Am & SAS
b		All charter & reguljärt
c		SAS
d		SAS
e		All charter
f	Nr 2	Charter & reguljärt
b		SAS
g	Nr 2	Linjeflyg & SAS
h		Mindre regionalflyg inrikes
i	Nr 2	Mindre regionalflyg inrikes
j	Nr 2	SAS
j	Nr 3	Se fotnot nr 3



Fältgaraget, byggnad "a"



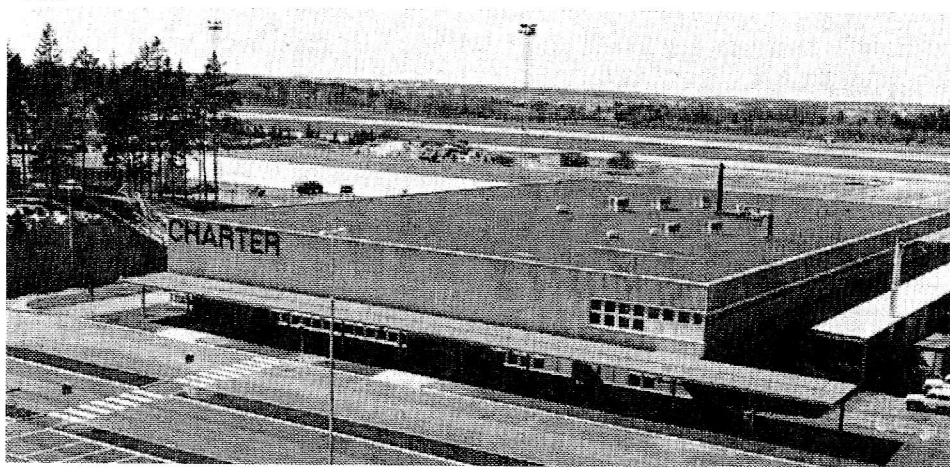
Utrikeshallen - mitten 60-tal, byggnad "b"

Nedan: Byggnad "c"





Byggnad "d"



Byggnad "e"



Byggnad "h"

Två flygfel på samma dag

En helt vanlig arbetsdag på 1980-talet hände det sig att ett av Aeroflots Tupolevplan, började starta i ena änden av bana 26, inte lyckades lyfta utan hamnade över kanten i andra banändan.

-Piloten missbedömde tyngdpunkten på vattnet i tankarna, berättar Uno Scott, och det blev obalans.

Planet hade två vattentankar, en i bak och en i fram förbundna med ett rör. Innan piloten fick stopp på ekipaget hann det valsa över kanten i slutet på banan och blev hängande över slänten. Maskinen evakuerades, och en ny rekvirerades från Moskva.

-Aeroflots stationschef var på direkt och bad oss måla över logon på planet.

När den efterskickade maskinen, en Iljusjin, några timmar senare hade landat tittade dess besättning lite för mycket på kollegans som hängde över slänten.



Uno Scott berättar vidare att planet stod en tid i hangaren. Ryssarna skickade egna mekaniker för att reparera skadorna.

-Dom var illa utrustade, hade undermåliga och

Denna ouppmärksamhet fick till följd att de rullade över bankanten och blev stående på gräset.

När Svempas bilbärnings flashigt målade fordon kom ut på banan för att dra upp planet tappade ryssarna sedan fullkomligt hakorna. Något liknande hade de nog aldrig sett. Det var ju glänsande krom, vackra färger och snygga motiv på Svempas bilar. Det hade den gamle raggaren också hämtat hem en del priser för.

gamla verktyg. Vi hjälpte dom att reparera och gav dom riktiga verktyg att ta med hem. De lappade ihop planet tillräckligt för att kunna flyga det till Kiev där man tydligen hade en större verkstad. Men de fick flyga på låg höjd, annars hade det aldrig gått vägen.

Agneta Nilsson



Kunde ha blivit mycket värre

Två svårt skadade vid olycka på Arlanda

Den 8 oktober 1999 inträffade på Arlanda en flygplansolycka som kunde ha orsakat många personskador. De två teknikerna som satt i cockpit och taxade planet skadades dock svårt och fick dras ut av Räddningstjänsten.

Planet en Saab 2000, tillhörande SAS Commuter körde med 30 km/tim in i en stängd hangarport. Inne i det så kallade facket vistades turligt nog färre personer än vanligt. De mekaniker och övriga som befann sig innanför porten fick hörselskador och andningsbesvär på grund av att stenull i portbladet revs loss. Dammet låg kvar i luften i mer än en vecka efteråt.

Händelseförloppet

Två tekniker, i cockpit, taxade planet på ramp G på väg till gaten för att hämta passagerare. Av tidsskäl passade de på att utföra checken. Men farten blev så hög att planet intog lyftläge med påföljd att bromssystemet sattes ur spel. Teknikerna valde då att gira för att undvika att kollidera med en fylld tank för motorfordon eller riskera att rulla in på en stor parkeringsplats för personbilar samt en busshållplats.

Resultatet blev nu en 90 graders sväng in i hangarporten varvid ett av portbladen trycktes in flera meter samtidigt som propellerbladen fräste hål i portens täckplåtar och demo-

lerade fackverket. Splitter spreds i alla riktningar, även in i hangarfacket. Ingen person träffades.

Lyckligtvis av splittret däremot fick många av fordonen på parkeringsplatsen plåtskador. Som tur var hindrade säkerhetskrokarna i taket portbladet att falla över flygplanet. Endast små mängder av bränslet i vingtankarna rann ut på marken. Räddningstjänsten var snabbt framme sanerade med skum, bröt sig in i cockpit och drog ut de skadade. Planet, Eir Viking avfördes senare som "totalhavererad".

Ulf Axelsson

Svajmastartister

När det år 1962 byggdes bostäder på Sätunavägen var det byggföretaget BENAB som även var känt som Ernst Sund. Seved Näslund jobbade då som bygglärling.

Då fanns det smeder, far och son Kjell Lindström som bodde i Knivsta. De uppträdde som svajmastartister bl.a på Ärlingheden och Gröna Lund. Seved undrar om det finns foto på dem eller om det finns i tidigare Tidlösan.

Jag är inte rädd, jag kan flyga...

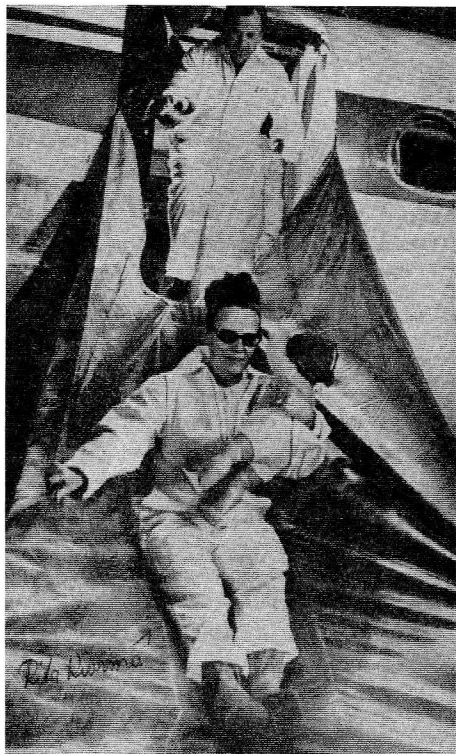
Att jobba med flyg hela dagarna och samtidigt vara livrädd för att flyga är ingen vidare kombination. Monica Karlsson vet väl hur det känns. Efter en ovanligt turbulent upplevelse i luften över alperna lovade hon sig själv att aldrig flyga mer. Men, efter ett par evakueringsövningar och en kurs mot flygrädsla var hon efter 12 år redo för en längre flygtur.

Första gången jag flög var sommaren 1966. Då hade jag jobbat på Arlanda i tre år. Club 33, ungdomens resebyrå framför andra flög till Rimini. Det var en DC-7:a. Nerresan från Bromma gick bra även om jag var spänd. Efter 14 dagar på Tre Stella hotell skulle vi styra kosan tillbaka. Avgången hette IB 490 och avgick kl. 16.10. När vi kom över Alperna blev det dåligt väder med turbulens i luften. Åska med blix och dunder och otäcka luftgropar mötte oss. Jag blev livrädd och lovade mig själv att om jag kom välbehållen hem skulle jag aldrig flyga mer!

Klarade situationen

Det var opraktiskt att vara flygrädd och jobba med flyg hela dagarna. SAS hade evakueringsövningar inne i en hangar. I februari året därpå fick jag erbjudande om att vara med på en övning. Ja, planet står ju på marken tänkte jag och tackade ja. 88 passagerare och besättning med två flygvärdinnor klev ombord i en

Caravelle. Vi skulle utrymma snabbt. Vissa utgångar var blockerade efter en fingerad flygkrasch. Några fick panik, men jag hade en docka i babystorlek att ha ansvar för så jag klarade situationen. Det tog en minut och 32 sekunder att tömma planet!



Senare var vi tio räddhågade som fick vara med och evakuera en DC-8:a i en annan hangar, ner i livbåtar eftersom vi landat ofrivilligt i havet.

Ändå inte trygg

För att bli kvitt vår flygrädsla fick en grupp av oss gå en kurs. Vi fick noggrann information om alla säkerhets-system som fanns på flygplan. Det kändes bättre men jag var inte trygg ändå. Därför vände jag vid flygplansdörren när jag fått erbjudande att följa med chefens son som hyrt en Cessna och behövde få ihop sina flygtimmar. Den såg ju så liten ut, särskilt när två Caravelle dök upp i synfältet så jag kunde jämföra!

Till Grekland

Familjen tjatade alltmer om charterresor på semestern. Men det dröjde till 1978 innan jag lovade min familj att vi skulle flyga till Grekland med Fritidsresor på semester. Jag var livrädd förstås och satt på helspänn. Träningsvärken satt kvar i benen i en hel vecka. Sedan dess har jag flugit på många destinationer och tycker numera att det är kul att flyga. Jag har skrivit så många lathundar åt meckarna så jag vet dessutom en hel del om hur det fungerar. Det är något visst med att flyga, eller hur? avslutar Monica Karlsson.

Berättat för Gun Eriksson

Den svenska luftfartsmyndigheten utfärdade 1966 bestämmelser om att det skulle genomföras evakueringsövningar med olika flygplanstyper. Normen var att de skulle kunna utrymmas på max två minuter. I framtiden siktade man på 90 sekunder. Utifrån olika scenarier kunde vissa utgångar vara blockerade eller delar av personalen avstängda från resten.

1967 hade FN undersökt flygsäkerheten och funnit att det inträffar 0,3 dödsfall per 100 miljoner passagerarkilometer.

Detta var det första provet med en Caravelle som varit i bruk sedan 1959. Övningen filmades och ljudet spelades in. Tidsstudiemännen klockade 92 sek.



Evakueringen av Caravelle gjordes under så realistiska förhållanden som möjligt och passagerarna klädda i sina överdragskläder, tog sig hela tiden hand om de små barnen.

Två sekunder från "räddningen"
Fingerad flygkrasch på Arlanda

HÄNT

ÅRSMÖTET

Årsmötet hölls i Husby skola den 16 mars. Läs mer på sidan 20

JOEL KARLSSON

Joel Karlsson spelade och berättade den 16 februari. Läs mer på sidan 8

BILDSPEL

Bo Klang har den 23 och 26 mars visat bildspel om vår historia för BRF Björken och BRF Rönnen.

NYA MEDLEMMAR

Monica Paleologos och Catarina Liljefelt Märsta hälsas välkommen till Hembygdsföreningen

EFTERLYSNING

Sven Eriksson avslutar sitt arbete som utdelare i Odensala. I och med detta söker vi medlemmar som bor och hittar i Odensala som vill ta över Svens område. Tidlösan delas ut 4 gånger per år. Är du intresserad, kontakta styrelsen.

KASSÖREN INFORMERAR

Nu håller du Tidlösan nummer 2 i din hand och där finns ett inbetalningskort med medlemsnummer och medlemsavgiften. Det går bra att använda det. Men om du betalar via din Internetbank **SKALL** du skriva in medlemsnumret i meddelanderutan. Om det **INTE** finns något inbetalningskort med, då har du redan betalt medlemsavgiften.

HÄNDER

VÅRRENGÖRING

PÅ HEMBYGDSGÅRDEN

Den 26 april klockan 09.00 drar vi igång vårrengöringen i skolan och Täppavallen. Styrelsen hoppas att många medlemmar ställer upp på det årliga fejandet. Framåt lunchtid äter vi något gott och dricker kaffe som vi längtat efter och förtjänat.

HEMBYGDENS DAG den 17 augusti på Täppavallen och Husby skola

LILLA JULAFTON den 30 november

TRIVSELTRÄFFAR

I skrivande stund är inget klart. Styrelsen skall träffa Musik för alla för kommande allsångsarrangemang. Om det blir Trekaffe i Hembygdsgården på söndagar hänger på om frivilliga kan ordna detta under den varma årstiden.

ARLANDAGRUPPEN har i skrivande stund sin sista träff innan sommaren den 27 maj klockan 18.30 i Husby skola. För mer information, kontakta Gun 070-250 74 20 eller Sven 070-718 46 55.

FOTOGRUPPEN träffas varannan tisdag klockan 09.00 i Husby skola. För mer information kontakta Giselher Naglitsch på telefon 591 155 14.

STYRELSE OCH FUNKTIONÄRER 2014

STYRELSE

Ulf Berndtson, ordf.	Odensalavägen 36 B, 195 43 Märsta, 591 140 30
Peder Andersson, vice ordf.	Kättsta 553, 195 91 Märsta, 591 164 88
Bo Klang, kassör	Hugingatan 3, 195 52 Märsta, 591 224 32
Bente Åkesson, sekr.	Falkvägen 12, 193 33 Sigtuna, 076-893 46 93
Marés Lendway	Elgesta Södergården 401, 195 91 Märsta, 591 141 79
Agneta Nilsson	Bromsta 361, 195 92 Märsta, 591 432 13

SUPPLEANTER

Yngve Östman	Neptunusbacken 1, 195 55 Märsta, 591 232 50
Margareta Klang	Hugingatan 3, 195 52 Märsta, 591 224 32

ÖVRIGA FUNKTIONÄRER

TIDLÖSAN, ansv.utg. Ulf Berndtson

HEMSIDAN, ansv.utg. Bo Klang

MUSEIVISNINGAR, skolfogde Marés Lendway

STUGFOGDE, Torsten Nordén, Slåsta 3 Odensala, 195 92 Märsta, 591 433 31

BITR. STUGFOGDE, Fredrik Lundgren, Elgesta 405, 195 92 Märsta, 591 141 12

FIRA VALBORG VID HUSBY SKOLA

Hembygdsgården är öppen från 19.00 brasan tänds kl. 20.00

Våren hälsas välkommen kl. 19.30

med tal av **Karl Forsström**, Sigtuna Kulturförening

Sångfåglarna sjunger in våren under ledning av **Eivor Pettersson**

Vi bjuder på varm buljong i torpet. Kaffe/varm korv serveras i skolan

Smällare/fyrverkeri undanbedes, små barn och hundar skall också trivas.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

Årsmötet 2014

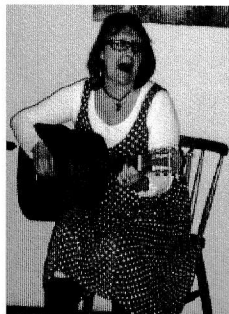
I år hade vi årsmötet på en söndag eftermiddag istället för en lördag kväll. Strax under 40 personer hade samlats i Husby skola. Årsmötet inleddes med de sedvanliga förhandlingarna med Giselher Naglitsch som ordförande och Anders Lässman som protokollförare. Verksamhets- & revisionsberättelsen godkändes och styrelsen fick ansvarsfrihet för det gångna året. Anders Lässman hade avböjt omval. Styrelsen består av 6 ledamöter och 2 suppleanter. Bente Åkeson valdes till ny sekreterare. Även revisorerna omvaldes. Medlemsavgiften för 2014 fastställdes till 120 kronor. Verksamhetsplan och budget klubbades. Även intressanta förslag från medlemmarna kom som styrelsen tar till sig. När mötet kom till punkten val av valberedning fanns inga förslag. Beslutet blev ajournering och innan vi gick hem kunde en valberedning väljas bestående av Anders Lässman, Gun Eriksson och Lars Bryntesson.

Birgitta Peson överlämnade till föreningen en målning som hon gjort föreställande Husby skola Hon berättade även om hur den kom till. Lars Bryntesson informerade om läget i Odensala och ev. pendeltågsdepå. Vår huvudgäst var Elisabet Claesson som berättade om Sigtuna museum och dess verksamhet. Bl.a har tre nya tjänster tillkommit. Sedan var det dags för förtäring som bestod av Gulaschsoppa från Restaurangskolan Hyllan. Soppan var suveränt god och hade ungersk hetta. Under och efter förtäringen underhöll Rosie Bjärskog med gitarr och sång. Efter ca 2,5 timmars trevlig samvaro var årsmötet slut för denna gång.

*Vår
huvudgäst
Elisabet
Claesson*



*Rosie
Bjärskog
underhåller*



*Tidlösans redaktör
avtackas och är
numera mentor för
nya redaktionen.*

