



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 75 Årgång 64



2013

PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare: Leif T Larsson

I redaktionen ingår: Styrelsen

Föreningens styrelse:

- * Ordförande: 6336
Leif T Larsson, Elektriska Gatan 33, 137 97 Årsta Havsbad. 070 - 871 23 24
- * V ordförande: 6060
Bengt Svensson, Skogslundsvägen 4, 732 48 Arboga. 0589 - 132 14
- * Kassör: 5746
Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 31 Arboga. 070 – 551 35 48
- * Sekreterare: 5858
Åke Tedesjö, Mastvägen 30, 723 48 Västerås. 021 - 80 40 88
- * Ledamot: 4929
Karl Gardh, Anders Johanssonsg 22K, 732 47 Arboga. 0589 - 139 14
- * KFUK-KFUMs representant:
Larsowe Roman, Kungsfågelgatan 14, 724 69 Västerås. 076 - 561 97 64
- * Suppleant: 5325
Jan Welin, Vretvägen 35, 732 32 Arboga. 0589 - 136 49
- * Suppleant: 5716
Per Åke Angelöf, Ekholmsvägen 74C, 589 25 Linköping. 013 - 15 12 02

Medlemsavgiften för år 2014 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro: 34 02 04 - 7

Hemsida: <http://www.ffvk.se>

E-post: ffvk@ffvk.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.



Omslagsbild: Minnesmärket, på gamla CVV-området, nu upplyft till en ny placering på själva strandtorget. Vårt landmärke i Västerås nära den plats där skolan började 1942.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	2013, snart 2014!	Styrelsen
Sid 2	En plattform att bygga på	Ove Ahlgren
Sid 9	Dom kom från Norrlands skogar och Skånes vida slätter	4307 Sigvard Hansson
Sid 22	Flygvapenchefen besöker verkstadsskolan	Ove Ahlgren
Sid 24	Svenska spärrbalonger	Ur TIFF
Sid 29	”Kameran ljuger aldrig” sades det ofta förr Men hur är det numera?	4307 Sigvard Hansson
Sid 32	Mitt liv	4706 Göran Ekelund
Sid 41	Kalle Småland	4307 Sigvard Hansson
Sid 44	Den röda tråden genom livet	5312 Torbjörn Kjellin
Sid 48	UPPROP – Elever som började på FFV 1961	6104 Thomas Andersson 6111 Lars Åke Carlsson 6115 Roy Eriksson
Sid 48	Östersundträffen 2013	5732 Kjell Landgren
Sid 50	Hälsningar från KFUM i Västerås	Larsowe Roman
Sid 51	Föreningsfakta	5736 Rolf Olsson
Sid 51	Inbjudan till kamratträff med årsmöte 2014	Styrelsen
Sid 52	IN MEMORIAM	

2013, snart 2014!

2014 är det 70 år sedan kamratföreningen startade via en interimsstyrelse 1944. Och som ett bevis på att vi fortfarande är livaktiva håller ni årets Propellerblad i Er hand.

En noterbar händelse är dock att sedan förra Pb har FFVs ”meste rektor” Ove Ahlgren lämnat oss vid fyllda 100 år. Vi vill i detta nummer minnas honom med några artiklar som han själv skrivit under sin aktiva tid.

Inget är för evigt och nu är Johannisbergs Herrgård ute till försäljning, men som tur är får vi än en gång nyttja lokalerna vid den kommande kamratträffen, om inget drastiskt hinner inträffa.

Passa på, möt upp och delta i kamratträffen den 24-25 maj samt vid söndagens årsmöte där merparten av styrelsen skall väljas.

God Jul och Gott Nytt År!

Styrelsen



En plattform att bygga på

Denna artikel kommer från CVAs personaltidning "Bergtrollet" nr 1 1958 och är skriven av FFVs framlidne rektor Ove Ahlgren.

Om du någon gång besökt Västerås och, vilket jag förmodar, har ett djupt rotat intresse för allt vad "flyg" heter, vet Du säkerligen, att vid Johannisbergs flygfält ligger Flygförvaltningens Verkstadsskola. På andra sidan flygfältet ligger skolans elevhem Johannisberg och Lövudden, Johannisberg, den gamla herrgården, nött av tidens tand, Lövudden med sina byggnader, präglade av den nya tidens krav på modern komfort. Gammalt och nytt, inbäddat i lummig grönska, smälter samman i god harmoni liksom suset från månghundraåriga ekar och mälurvågornas skvalp mot den oregelbundna strandkanten. På denna plats lever och verkar något mer än hundra pojkar under två år av sitt liv, yrkesmedvetna pojkar, som genom idoga studier vill något här i livet. – Men låt oss inte gå händelserna i förväg.

Under de första krigsåren hade de olika försvarsgrenarna bråda tider med anskaffning av modern krigsmateriel och personal, så och flygvapnet. Den privata industrin fick beställningar åt försvaret och inom den allmänna arbetsmarknaden rådde brist på arbetskraft. En viss rivalitet var märkbar mellan försvaret och den civila industrierna när det gällde att skaffa personal. Flygvapnet hade svårt att rekrytera lämplig sådan. Det räckte inte enbart med erfarna flygare och tränade flygplansbesättningar. Bakom flygstaben, flygförvaltningen, eskadrarna och flottiljerna måste finnas en fullgod stab av tekniker och yrkesmän, som vid behov kunde reparera de vitala delarna i ett modernt flygplan, motorer, vapen, luftburna utrustningar och markutrustningar, så att de olika flygoperationerna kunde fullföljas utan friktioner. Kraven på de anställda var stora och bristen på yrkesskicklig arbetskraft avgjorde flygvapnets ställningstagande till utbildning av yrkesarbetare i egen regi.

På våren 1942 tillkom därför Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås.



Genom tillmötesgående från CVVs sida uppläts det norra skeppet av sjöhangaren för inredande av skollokaler. Skolans första rektor var civilingenjör Sven Nylinder och i februari 1942 antogs de 20 första eleverna. Den första uppgiften blev

rent pionjärbetonad. Man snickrade arbetsbänkar, inredde kontor och förråd och installerade maskiner, med andra ord skolan iordningställdes genom de första elevernas eget arbete. Att denna tid hade sina besvärligheter förstår man, då man fått sig berättat, att såväl elever som lärare under den kalla årstiden, innan värmesystemet påkopplats, fann för gott att då och då ta pauser i arbetet för att gå ut i den tiogradiga vinterkylan och värma sina frusna lemmar.

Innan skolans verksamhet kommit så långt, hade emellertid flygförvaltningen haft andra problem att lösa, nämligen bästa sättet att ordna för elevernas förplägnad och inkvartering. Detta var en absolut livsviktig fråga för skolans existens, emedan eleverna rekryterades från hela landet med tanke på att efter avslutad utbildning utplaceras på flottiljer i närheten av sina hemorter. För att få bästa möjliga hjälp med inkvarteringsfrågan kontaktades KFUM i Västerås och i



och med detta begynte ett samarbete, som allt sedan dess fortgått. KFUM hyrde av Västerås stad den gamla herrgården Johannisberg på andra sidan Västeråsfjärden och inom de tjocka ålderdomliga murarna svingades hustryannens spira av sekreterare Aron

Hallman samtidigt som hans hustru svängde vispar, soppslevar och andra köksattiraljer i egenskap av husmor.

Att vägen till och från skolan blev lång för pojkarna – ca 9 km – uppvägdes av elevhemmets natursköna läge och den allmänna trevnad som spred sig i husmors och husfars vård. För att bereda eleverna fritidssysselsättning och även för att förkorta den långa cykelvägen byggdes på skolan två segelbåtar, s.k. tiohuggare, med vilka pojkarna roade sig på fritid och transporterade sig själva till och från arbetsplatsen, såvida de ej föredrog att simma den 4 km långa sträckan, vilket också har hänt till stor förskräckelse för såväl skolans som elevhemmets personal. Något som även i hög grad bidrog till trivseln ute vid Johannisberg var att Västerås Flygklubb hade, och fortfarande har, sin verksamhet förlagd till

flygfältet i närheten. Följden blev, att eleverna nära nog hundra procentigt ägnade sig åt segelflyg och under dessa skolans första år byggdes ett glidflygplan SG38 av en byggsats, som flygförvaltningen ställt till förfogande.

Tiden gick och år 1944 skedde ombyte på ledarposten, varvid skolans nuvarande rektor Ove Ahlgren tillträdde sin tjänst. Fram till år 1946 utbildades eleverna endast till flygplan- och flygmotormontörer, men från och med detta år upprättades en mindre avdelning för instrumentmakare. Även i ett annat avseende utökades skolans verksamhet. Från och med läsåret 1946 till 1947 åtog sig nämligen skolan att för CVVs och CVAs räkning ställa lärare till förfogande för den teoretiska delen av dessa verkstäders lärlingsutbildning, något som numera fortgår endast i mindre utsträckning, sedan de båda verkstäderna organiserat sina egna inbyggda lärlingsavdelningar. Allteftersom skolans verksamhet fortsatte, ökade antalet elever, som under tredje och fjärde utbildningsåren gjorde sin praktikanttjänstgöring på de centrala verkstäderna.

I Västerås uppstod inga inkvarteringssvårigheter, emedan KFUM även för dessa elever ställde husrum till förfogande, men i Arboga och Malmslätt var det värre. Från skolans sida var det givetvis önskvärt, att även på dessa orter kunna ge eleverna möjligheter att till rimligt pris ordna sin bostadsfråga och såsom ett första led i denna strävan tecknades kontrakt mellan KFUM, Västerås, och Arboga stad om hyrande av ett antal lägenheter i bostadsområdet Ekbacken omedelbart utanför CVA. Såsom den förste föreståndaren för detta elevhem anställdes herr Manfred Åberg.

För att även hjälpa eleverna, som praktiserade i Malmslätt, tillkom ett nytt elevhem därstädes, likaledes i samarbete med KFUM. Hemmet, som är en stor och rejäl tegelbyggnad, har plats för 40 pojkar, fritidslokaler av olika slag, samt inrymmer dessutom bostäder för föreståndarens familj, husmor och köksbiträden. Onsdagen den 26 januari 1949 invigdes detta elevhem. Medan gästerna vid denna invigning inspekterade och gladdes åt den förnämliga nyskapelsen, inträffade emellertid något, som definitivt kom att ändra på verkstadsskolans kommande tillvaro. Samma kväll förstördes nämligen skolans verkstadslokaler vid CVV genom en förödande brand, som icke lämnade något kvar utom några förvridna järnbalkar.

Ödet har många underliga överraskningar i beredskap och nog kändes det hårt, att skolan skulle gå till spillo i samma ögonblick som en önskan om utvidgning gick i uppfyllelse. Vid noggranna undersökningar efter branden kunde orsaken till elden aldrig fastställas.

Så stod då såväl personal som elever utan tak över huvudet. För eleverna ordnades så, att de flesta provisoriskt placerades vid CVM och CVV för praktikanttjänstgöring, medan ett mindre antal togs i anspråk för att röja upp på brandplatsen. Genom CVVs tillmötesgående fick personalen logera i ett av lunchrummen därstädes. Papper, pennor och övriga nödvändiga skrivattiraljer ställdes till förfogande och sedan började ett intensivt återuppbyggnadsarbete. Att



det blev en bråd och besvärlig tid kanske läsaren förstår, men glädjen var stor, när man åter kunde samlas under ett tak i en för mobiliseringsändamål avsedd monterings- och verkstadsbyggnad, s k

verkstadslada, ute vid stadens flygfält, ca 2 km från elevhemmet, även om inredning och utrustning var provisoriska.

Så småningom ordnades emellertid även dessa frågor och till examen den 3 juli 1950 var allt i det närmaste komplett.

Före denna återuppbyggnadsperiod hade emellertid andra händelser timat.

Fr.o.m. år 1948 antogs på direktiv från flygförvaltningen 40 elever årligen i stället för 30, som tidigare skett. I och med denna utökning utbildades nu även en del elever till telemontörer. Någon teleavdelning hann emellertid icke upprättas före branden, men i och med att de nya lokalerna inredds, fick denna yrkesgrupp ett mycket förnämligt utrymme att arbeta i.

Elevhemmet på Johannisberg hade nu blivit för litet och ännu en gång bar samarbetet med KFUM frukt i form av ett nytt elevhem vid Lövudden, vilket kunde tagas i bruk vid höstterminens början den 1 aug 1949.



Under vintern 1956 meddelade flygförvaltningen, att ett stort behov förelåg att rekrytera tekniker och hjälptekniker och då de elever som genomgingo FFV kunde anses lämpliga för dylika befattningar, fick skolan i uppdrag att utöka antalet

nyantagna elever till 75.

1957 minskades antalet till 60 vilket t v torde bli normgivande. Dessa utökningar av elevantalet har medfört ännu ett elevhem vid Lövudden, sammanbyggt med det som uppfördes år 1949.

Hittills har läsaren fått följa skolans utveckling, skisserad i koncentrerad form, men kanske även några ord om själva utbildningsarbetet vore på sin plats.

När en elev i 15-16 års ålder anställs, har detta skett efter en mycket sträng utgallring, baserad dels på vederbörandes skol- och eventuella arbetsbetyg, dels på resultatet av de test han fått genomgå. Att konkurrensen är hård är bekant. Av 628 sökande år 1957 antogs, som ovan sagts 60.

Under första terminen bibringas eleven grunderna i verktygens användning och vård. Att detta bänkarbete för en och annan är alltför besvärligt visar sig i, att en del elever avskiljs från skolan under den första provtiden, som varierar från 4 till 8 månader.

När pojkarna sedan blir mer varma i kläderna, få de pröva på maskinarbete i olika former i den relativt rikhaltiga maskinpark skolan förfogar över. Det finns även en avdelning för svetsning och smide samt en snickarverkstad och man kan utan överdrift säga, att en elev, som genomgått det första läroåret fått en god insikt i de flesta arbetsuppgifter, som förekomma i en mekanisk verkstad. Under andra terminen sker uppdelning till utbildning inom de olika yrkesgrupper, varvid hänsyn tages dels till elevens egna önskemål, dels till lärarnas uppfattning om rådande lämplighet.

F.n. avses tre olika yrkeskategorier erhålla utbildning vid skolan, flygmontörer (vilka erhålla utbildning såväl på flygplan- som motorsidan), telemontörer och

instrumentmakare. Fr.o.m. andra läsåret utbildas sedan eleverna på de olika specialavdelningarna för att under tredje och fjärde åren praktisera på någon av flottiljerna eller de centrala verkstäderna, varefter de erhålla avgångsexamen och garanteras anställning inom flygvapnet. Vid sidan om de två första årens praktiska utbildning om 32 veckotimmar meddelas teoretisk utbildning med 14 timmar per vecka. Att det program pojkarna får genomgå under skoltiden är ganska betungande kan nog inte förnekas, men avsikten är ju att få fram goda yrkesmän och andemeningen att ”ändamålen helgar medlen” får väl i detta vällovliga syfte anses vara ett gott rättesnöre. Utbildningen är kostnadsfri och eleverna erhålla dessutom mat och inkvartering gratis, något som i dessa tider får anses ganska enastående.

Hur trivs nu personalen och eleverna med sitt arbete? Jag tror inte jag far med osanning, om jag säger, att det för personalen är mycket stimulerande att arbeta med och hjälpa fram unga pojkar, som är vetgiriga och samtidigt utgör ett levande formbart material.

Att lära dem ett yrke och att samtidigt försöka fostra dem till goda medborgare är visserligen ibland både tålamodsprövande och arbetsamt, men när man ser resultatet i form av äldre



elever, som utgör ansvarskännande arbetare inom vårt vapenslag och dessutom erfar, att de i många fall genom egen ytterligare förkovran efter skoltiden avancerar till goda anställningar känns det enbart glädjande.

Yrkeslärare Bertil Söderberg och ingenjör Folke Sundholm med telemontörseleverna 5524 Roland Rehnback Niemisele, 5518 Lars Lundin Uppsala samt 5522 Torbjörn Ortmon Göteborg.

Eleverna själva då? Hur erfar de sin utbildningstid? Ibland kanske de tycker sig gå under oket, när nödvändiga läxuppgifter eller ordningsbestämmelser tynger dem, men då de efter avslutad utbildning ibland kommer tillbaka för att hälsa på,

hör man aldrig annat än uppskattande ord från deras sida. Det är väl så, att de då har mognat och förstår värdet av en gedigen yrkesutbildning.

Om allt vi upplevt här på FFV finns mycket att berätta, både mindre roliga och verkligt lustiga episoder. Som ett exempel på de senare vill jag nämna pojken, som, hitkommen från en avlägsen landsända, till en början absolut inte kunde sova om nätterna. Elevhemsföreståndaren bekymrade sig över den där sömnlösheten och trodde, att den berodde på hemlängtan. Pojkarna sov i järnsängar av militärt snitt, modell över- och undersäng, och pojken var helt naturligt ovan vid något dylikt. När föreståndaren började ana sammanhanget skaffade han fram en rejäl utdragssoffa och lät den sömnlösa ligga i den och då försvann problemet i en hast. Pojken bevisade omgående genom en god sömn och ett gladare humör, att vanans makt är stor – den kära utdragssoffan påminde om hemförhållandena och skingrade all olust.

Rektor Ove Ahlgren

Flygförvaltningens Verkstadsskola FFV



Dom kom från Norrlands skogar och Skånes vida slätter

Kanske var det något av Flygvapnets egen "Främlingslegion"

Om alla vi som fick förmånen att tillbringa en del av våra ungdomsår — enl. uppgift totalt 807 elever — vid Flygförvaltningens Lärlingsskola i Västerås under den känsliga tid som enligt gammal tradition brukar kallas *"den tid som gör gossar till män"* har det berättats en hel del om i olika årgångar av PROPELLERBLADET.

Hur många förhoppningsfull gosse kom att uppleva den första tiden på skolan, skild från sin familj och sin hemtrakt där vederbörande vuxit upp. För många blev detta en rätt stor omställning. Man kom från helt skilda delar av Sverige — ända från långt uppe i Norr till sydligaste Skåne. Det surrade av helt olika dialekter med ordval som ibland kunde behöva en förklaring. Som t.ex. en gosse som på lugn och trygg norrländska, vid förfrågan svarade att han redan trivdes bra på skolan, men tyckte *"han ibland fick för lite mä mycke mat!"* Men skolan blev något av en smältdegel där man trots skilda levnadsvanor kom att svetsas samman på ett sätt som kom att forma oss och sätta spår i våra sinnen som kan förnimmas än i dag!

En och annan har under åren också berättat i PROPELLERBLADET hur hans liv och tillvaro gestaltade sej hemma under uppväxtåren, innan han kom in på FFV-skolan. Detta har alltid varit roligt att taga del av. Man fick därmed en möjlighet att jämföra med sej själv — även om vi alla levt under lite olika förhållanden. Med utgångsläge från detta tänkte jag berätta något om min tillvaro tiden innan jag lyckades komma in på vår skola och blev 4307 Hansson.

Jag växte upp på Västkusten

närmare bestämt på Orust som är Sveriges tredje ö i storlek. Det var i ett litet samhälle som heter ELLÖS som vid denna tid hade en befolkning på ca 300 invånare "när alla var hemma". En del var sjöfolk och hade sin utkomst på sjön, men kom hem lite då och då. I en del av dessa familjer fanns det rätt många barn. Elaka tungor sade att man av barnantalet lätt kunde med enkel matematik räkna ut efter hur många långresor husfadern hade varit hemma på besök under senaste 10-15 åren — ett pålitligt statistiskt underlag med den tidens mått! ELLÖS hade ursprungligen varit ett mycket fattigt fiskeläge men hade år 1901 fått en ordentlig uppryckning genom den konservindustri som etablerade sej där- och som till en

mindre del finns kvar än i dag. Där kom en eller flera medlemmar från nästan varje familj i samhället att få sin utkomst. Man lade in sill, ansjovis, ärtor och olika grönsaker. Varorna ansågs hålla god kvalitet.

Under min uppväxttid, upp till 16 år, hände ingen större förändring av samhället. Det fortsatte att vara *"En liten by förutan gata"*, för att knycka ett citat från nationalskalden Evert Taube. Det ligger heller inte, som samme poet skrev, *"Nästan i kanten av den Blåa Atlanten"* — men jämväl i kanten av ELLÖS-fjorden, vilken i sin tur är sammanfluten med Kattegatt och Skagerack från vilka hav man kan förpassa sej till den *"Blåa Atlanten"* — så lite kan det ju stämma om man har fantasi! Skolåren fungerade bra för min del och var väl inte så mycket att orda om. Den var 6-årig och utgjordes, som man sade, av småskola och storskola. En enda lärare skötte undervisningen i alla ämnen i resp. skola. Kvinnlig i småskolan och en manlig i storskolan. Undervisningen var väl inte direkt av Eton, Harvard eller Sorbonneklass, men vi lärde oss i alla fall det nödvändigaste för att fungera som normala medborgare. Svenska språket med dess ordklasser körde man hårt med, vilket inte var alltför populärt hos alla. Matematiken var väl i så fall lite mera intressant med alla dess knepiga ord och exempel. Man stötte på spännande uttryck som Hypotenusen och Pythagoras Sats och många flera. Vi lärde oss att Pythagoras var en grekisk matematiker som bl.a. sysslade mycket med rätvinkliga trianglar. Vi döpte helt respektlöst om honom till *"Gubben mä satsen!"* Det var gamle Pythagoras sedd ur våran synvinkel skulle man kunna säga!

Min far gjorde mej uppmärksam på att jag borde komplettera den skolutbildning vi fick av samhället med en del extra studier av passande slag för att bygga på vetandet lite mera. Det hade man alltid nytta av. Det blev en del kurser på dåvarande Hermods och NKI-skolan. Skulle förhoppningsvis leda till en viss *"bonnpolering"* för att slippa framleva sitt liv som *"sillstrypare"* stående vid en bänk i konservfabriken som alltför många av ungdomarna fick göra.

Religionen

stod högt på listan i skärgårdssamhällena på Västkusten vid denna tid. Man skulle inte spela fotboll på söndagarna — då skulle man gå till kyrkan. Detta var en vandring på nära en mil i varje riktning. De flesta medelålders och ganska gamla gjorde också detta. Tanterna iklädda svart huvudduk och männen i svart hatt, s.k. Plommonstop och mörk kostym. De yngre blev redan på min tid allt svårare att få

med till kyrkan frivilligt. Det var början till en ny tid som höll på att bryta in där den schartauanska religionen höll på att tappa sitt järngrepp som den under århundraden hade haft på befolkningen. De yngre och mindre entusiastiska kyrkobesökarna uppmanades ofta av att i stället för det uteblivna kyrkobesöket ägna sej åt att gå in i sin kammare i hemmet och få sej en andlig överhalning genom att läsa ett antal kapitel i andaktsboken och begrunda livets allvar! Hot om förhör, beträffande det lästa när föräldrarna kom hem, vet jag förekom.

Men många av de nästan vuxna grabbarna hade redan börjat utstaka sin egen väg. Med spejande ögon bakom mors stärkta gardiner följde de med vaksam blick föräldrarnas avtåg mot kyrkan. När ”kusten var klar” åkte kortleken fram och man smög ut för att träffa likasinnade kompisar. Sedan fördrevs gudstjänsttiden, med tillägg för föräldrarnas gångtid i båda riktningarna, bakom buskarna i närheten där man drog några spader!

Det här med påbudet att inte få spela fotboll på söndagarna fick så småningom en viss uppluckring. Det vuxna fotbollslaget kunde få lov att spela sina matcher — bara detta inte skedde på Gudstjänsttid!

I skolan inleddes första timmen varje morgon med kristendomsundervisning. Vi började alltid med att sjunga en psalm — vanligtvis ”Din klara sol går åter upp”. I bland kunde vi få flera psalmer i hemläxa över helgerna vilket var ganska jobbigt. Jag kommer ihåg många av dessa ännu! Jag hade min egen speciella bibel vilken kom ut i ny upplaga varje år, nämligen katalogen från Clas Ohlson! Där kunde man hitta de mest spännande hobbytekniska saker som inte fanns någon annanstans. Där fanns beskrivningar som tex: ”*Hur man bygger och lindar en elektrisk motor*” eller ”*Gjutning av tenn*”. Det fanns även en intressant häftad bok, ”*Hur man tillverkar och fyrar av raketer*”. Jag lyckades anskaffa en del ingredienser till detta och skulle börja experimentera med att tillverka enligt boken. Men min far upptäckte vad som var på gång. Jag vart aldrig någon Verner von Braun! En av de absoluta topparna bland böckerna, som jag har kvar än idag, hette ”*Evighetsmaskinen*” eller ”*Perpetuum Mobile*”. Det sistnämnda var det latinska namnet på nämnda apparat. Det fanns en mängd förslag hur både proffsuppfinnare och amatörer genom tiderna hade tänkt sej hur en sådan maskin skulle se ut. Alla förslag hade dock en gemensam nämnare: **Inget av dem hade fungerat!** I boken fann jag till min förvåning, bland alla fantasifulla förslag, en idé som jag trott att jag varit helt ensam om. Jag hade tidigare byggt ett vattenhjul efter en ritning i tidningen ALLERS. Hjulet hade placerats i en bäck med ett litet

vattenfall en bit från huset där vi bodde. Allt fungerade fint — det var en riktig fröjd att stå och titta på hur hjulet snurrade. Det var i en sådan stund jag trodde mej komma på idéernas ide! Om man ersatte bäckens vattenflöde med en övre och en undre vattentank och vattenhjulet i nivå mitt emellan och därefter kopplade till en pump av lämplig konstruktion som hjulet fick driva och sålunda pumpa upp vatten åt sej själv i den övre tanken, då måste man ju ha löst problemet med den s.k. evighetsmaskin! Svårare än så var det inte! Eller var det det kanske?

Men även här kom min far in i bilden

Han undrade vad jag höll på med. Jag berättade aningslöst vad det handlade om. Han såg road ut och berättade att det där hade många stolliga uppfinnare hållit på med i århundraden och försökt att få och fungera. Men hela idén är och förblir omöjlig! Enligt naturlagarna går det aldrig att få ut lika mycket, eller mera effekt ur en maskin än vad som tillförs den. Alltså, ingenting att hålla på med! Det lät nedslående för en 12-13 årig idémakare när det här med vattenhjulet nu hade börjat så bra. Men kunde det inte vara så att farsan saknade fantasi till att förstå nya konstruktioner och därmed blev något av en idédödare? Först det här med tillverkningen av raketer som fick tvångsnedläggas för att det var riskabelt. Sedan det här med evighetsmaskinen som han avfärdade som meningslös! Man kunde väl prova i alla fall — det KUNDE ju lyckas! Nog hade man väl läst om den där Gustav Dalén som uppfann fyrar som stod och blinkade runt hela världen. Likaså om en italienare som hette Marconi som var först med att skicka iväg en radiosignal runt halva jorden! Tänk om dom lyssnat på en farsa som sagt att det inte skulle funka!

Min far var trädgårdsmästare

och mycket intresserad av sitt yrke. Han kunde det latinska namnet på nästan varenda blomma, något som han ibland provade att överföra även på mej. Men jag var nog en otacksam lärjunge i detta sammanhang, för jag kom inte ihåg namnen ”från frukost till middag!” Han hade många intressen och var rätt mycket beläst, som man säger. Han visste mycket om naturlagar och tekniska ting, trots sitt mera jordnära yrke. Han var mycket idrottsintresserad, något som varade livet ut. Han blev en bit över 93 år. Han införde bordtennisen till Orust, en sport som även jag funnit stort nöje i genom åren. (Har återupptagit detta intresse på ålderns höst och spelade sedan ett par år två timmar i veckan). Annars var fotboll fars

stora intresse vilket tog sej uttryck i att han var ordförande i fotbollsklubben EIK (Ellös Idrottsklubb) i 20 år. Han hade säkerligen hoppats på att även jag (enda barnet) skulle ägnat mig med full kraft åt ”hans” sport. Men så skulle det inte bli! Jag var visserligen med och spelade i pojklaget, mest för att alla andra av kamraterna var det, men det var inte med någon större entusiasm. Jag hade så mycket annat i huvudet som ville ha sitt utlopp — det handlade mest om tekniska ting och experiment. Redan innan vi var framme vid halvlek började jag önska att matchen skulle vara slut. Den unge fotbollsspelare som går ut på planen med den inställningen lär varken hamna i Milan eller Arsenal. Det gjorde inte jag heller!

Men jag hann trots allt med att uppleva världens troligen kortaste fotbollsmatch!

Det meddelades i skolan att vi skulle ha en s.k. friluftsdag — något som var mycket ovanligt för oss vid denna tid. Det bestämdes genom omröstning att vi skulle använda dagen till att spela fotboll. Vi for iväg på cykel till idrottsplatsen som låg några kilometer bort. Given ledare för truppen var vår skollärare, en kortvuxen men bred och kraftigt byggd skåning. Vi sade att han var nästan fyrkantig i formen och det var svårt att avgöra om han stod eller satt när han uppehöll sej bakom katedern. Vid framkomsten inledde vi dagen med att uppdelas oss i två lag. Vi valde spelare genom rösta. Båda sidor önskade få med skolläraren i sitt lag — han hade ju kroppsbyggnad som en stridsvagn! Men bara ena laget kunde ju få honom och där utnämndes han per omgående att spela center! I vårt lag valdes jag, av någon outgrundlig anledning, att intaga centerplatsen. Nu stod lagen uppställda mot varandra och matchen kunde börja. Domare hade vi ingen, men en av grabbarna som hade bra anlag fick order om att lägga på en busvissling. Så skedde och därmed skulle spelet vara igång. Centrarna, jag och skolläraren, stod mitt emot varandra som brukligt är i fotboll och luften kändes laddad! Han skulle göra avsparken. Han inledde med att sätta foten hårt OVANPÅ bollen och hade uppenbarligen tänkt att göra någon sorts fint genom att trycka till snett på bollen för att få iväg denna åt önskat håll, vilket därmed samtidigt skulle förvillia motståndarsidan. Men han gjorde tydligen det stora misstaget att överflytta allt för mycket av kroppstyngden på bollen! Detta resulterade i att när bollen for undan slant han själv omkull och slog pladask i marken. Först vågade ingen skratta, men någon började så smått och till slut gapskrattade allihopa. Maken till klumpighet hade ingen skådat i fotbollssammanhang! Många av oss trodde att alltihop var ett skämt av honom

och då var det ju naturligt att man hade rätt att skratta. Det såg ju så himla roligt ut!

Men skolläraren blev liggande kvar på marken och kunde uppenbarligen inte resa sej. Han hade ett alldeles förvridet ansiktsuttryck och först nu förstod vi att något allvarligt hade hänt. Han pekade på ena benet och stönade att vi inte fick röra honom. Han bad att vi skulle försöka få dit en bil och folk som kunde ta hand om honom. En av grabbarna fick cykla iväg ett par km till en bondgård där vi visste att där fanns telefon. Vi tyckte det tog en evighet innan det kom en vanlig personbil och körde honom till Uddevalla lasarett. Det visade sej att han brutit benet! **Helt otroligt**, tyckte vi! Olyckan fick svåra konsekvenser. Skolledningen fick låna en kvinnlig lärare från en grannkommun som fick vikariera under hans konvalescenstid. Eftersom skolläraren också var organist i kyrkan där han medverkade vid mässan varje söndag fick man stora problem att skaffa fram en ersättare. Organister växte ju inte på var buske — inte ens i det då religiösa Bohuslän.

Det här med trädgård hade djupa rötter i vår släkt. (Förlåt vitsen!)

Min farfars far arbetade på sin tid i trädgården hos Greve Piper vid Snogeholms slott i Skåne. Min farfar genomgick Alnarps Lantbruksskola, även den i Skåne, för att sedan arbeta som trädgårdsmästare på olika ställen i hela sitt liv. Han fick 11 barn i sin familj. (Hade tydligen ägnat sin tid inte bara åt blomstersängar!) Min far och två av hans bröder blev också trädgårdsmästare. Jag kom att bryta familjetraditionen och blev därmed en avhoppare och avfälling! Ett ordspråk säger ju att *”Äpplet faller inte långt från trädet”*. Men i detta fallet verkar trädet ha vuxit intill en nedförsbacke!

Min far hade under flera år drivit egen handelsträdgård med ett antal anställda. Det hade fungerat bra men var rätt tungdrivet på grund av att en stor del av produkterna fick säljas på torget i Lysekil. Det innebar att mängder av grönsaker samt folk som skulle sköta försäljningen fick fraktas en avsevärd sträcka dit med ångbåt vid varje försäljningstillfälle — något som givetvis påverkade lönsamheten. När han så fick ett erbjudande att förestå en stor gård som delvis drevs som en försöksodling vilken tillhörde Konservfabriken — samhällets dåvarande livsnerv — valde han detta intressanta alternativ. Under hans långa tid i denna tjänst kom många generationer av samhällets uppväxande ungdom att göra sitt första insteg på arbetsmarknaden. Alla kom att känna honom och det var till stor glädje långt in på ålderdomen när det allt som ofta kom någon av dessa,

nu vuxna människor och ville tala om gamla minnen när de jobbade som ”rensungar” under honom. En dag i samhällets affär kom en dam — mycket känd profil i TV, sommarboende på ELLÖS — fram till honom och frågade om inte detta var trädgårdsmästare Hansson och om han kände igen henne? Hon talade om vem hon var och berättade att hon hade aldrig kunnat glömma när hon tog emot sitt livs första avlöning ur hans hand efter att som flicka sommarjobbat under hans ledning. Hur hon sprang hem för att visa upp denna!

Jag och mina jämnåriga kamrater — både pojkar och flickor — började att arbeta om somrarna vid ganska unga år, man gjorde ju så vid denna tid. Det skedde nog i många fall helt frivilligt. Det var roligt att kunna tjäna en slant efter att ha lämnat en del av förtjänsten hemma, spara till något — kanske som i mitt fall en cykel. Det gick lite trögt med sparandet på slutet men finansieringen löstes genom ett mindre slutlån inom familjen. Det var en härlig känsla att med pengar på fickan träda in hos ortens cykelhandlare och med kritisk min titta över cykelbeståndet som bestod av dåtidens kända märken. Min blivande cykel skulle vara röd, det hade jag redan bestämt. Sedan återstod valet av märke. Crescent ansågs finast men var också lite dyrare. Då föll min blick på en stor braskande skylt som utropade: ÅK MONARK — LÄTT MEN STARK! Det var en slogan som verkligen gjorde intryck. Det blev en MONARK! Sedan var det frågan om valet av däck. Det kunde man få bestämma själv. Där fanns Dunlop som ju skulle vara bra, samt en del andra. Men än en gång skulle jag bli ett offer för en överlägsen reklam! Längre bort på väggen hängde en imponerande stor skylt som skrek ut sitt budskap: GISLAVEDS RINGAR GER CYKELN VINGAR! Cykeln på bilden var faktiskt försedd med ett par vingstumpar och såg verkligen ut som den flög. Ingen tvekan här heller. Det hade ju anknytning till mitt flygintresse. Valet blev GISLAVED! Tursamt nog så satt just sådana däck monterade på den utvalda cykeln, varför det bara vara att leda ut densamma ur affären efter betalning av 135 kr. (Kvittot och garantisedeln finns kvar än i dag!) Vilken oslagbar känsla det var att i solskenet trampa iväg hem och visa upp dyrgripen!

Men det här med trädgårdsarbete var definitivt inte min grej

Det var ett hårt jobb att ligga och rensa ogräs och gallra morötter såväl i stekande sol som i småregn och rusk. Det frestade både rygg och knän och var dessutom sanslöst enformigt. Förtjänsten var inte direkt furstlig — den var 25 öre tim. I bland kunde vi få ackord och därmed öka förtjänsten med några ören per timme

om vi riktigt låg i. Då gällde det att dra upp takten till max. Alla jobbade inte lika fort vilket medförde att fältet av folk ibland kunde bli ganska utspritt. De som kom att ligga en bit före i raderna tog vissa risker eftersom ett utbrett nöje från de efterliggande grabbarna var att då och då slänga iväg en torr och stenhård jordklump som kunde träffa var som helst — oftast i nacken eller i ryggslutet — där den med ett dovt puffande ljud skingrades i ett dammoln och åstadkom stor ilska hos den träffade. När vederbörande vände sej om för att utforska vem syndaren var som kastat jordkoka möttes dennes blick av enbart idogt arbetande gossar och ett och annat fnissande i leden. Flera flickor deltog också i rensandet. En av dessa var en storvuxen kraftig tjej, ett par år äldre än oss grabbar. Hon var en baddare att jobba och henne kunde ingen av oss grabbar hänga med när hon drog på för fullt. Hon låg nästan jämt en bra bit före i raderna vilket medförde att hon därmed riskerade att ligga i ”skottfältet”.

Trots att hon hade ett fruktansvärt humör och var stark som en björn kunde de efterliggande yngre grabbarna inte låta bli ta risken att få in en träff i ”akterkastellet” på henne. Jag minns ett tillfälle när en av de yngre förmågorna fick in en riktig ”femetta” på henne så att jorddammet rök i baken. Hon flög upp som en raket och spände ögonen i oss bakomvarande och ropade: *Vem i h-e var det som kastade? Ingen sade något — alla rensade under tystnad. Hon vände sej till en av de misstänkta och skrek: Va då du din lille jävel? Ja skulle egentligen dra till dej på käften men då springer du väl å sladdrar hos trädgårdsmästarna! Men gör för f-n inte omet!*

Varefter hon återgick till sin ledarpost. Efter en stund blev jag ikapp-rensad av den som kastat och han viskade: *Såg du vicken fullträff ja fick in på ’na — precis mitt i röva! Å va förbannad ho vart! Fast då kunne ju ha tat ännu värre om en tänker efter — du förstår hur ja menar — å då du jävlar!* fnissade han.

Varje form av avbrott som kunde bryta tristessen i gallrandet och ogräsrensandet var välkommet. Ett av dessa väntade jag speciellt på och som hände varje dag vid ett visst klockslag. Då passerade ett stort passagerarflygplan över våra huvuden vid dåligt väder ofta på mycket låg höjd. Det var en 3-motorig Junkers JU52 tillhörande Tyska Lufthansa. Jag kommer än i dag ihåg beteckningen som stod under vingarna: DA-POR. (Minnet är en konstig grej — varför kommer man ihåg sådant?) På fenan-sidorodret var målat ett stort hakkors i svart-vitt och rött. Planet gick i trafik på linjen Stettin-Torslanda-Oslo tur o. retur. En dag hängde

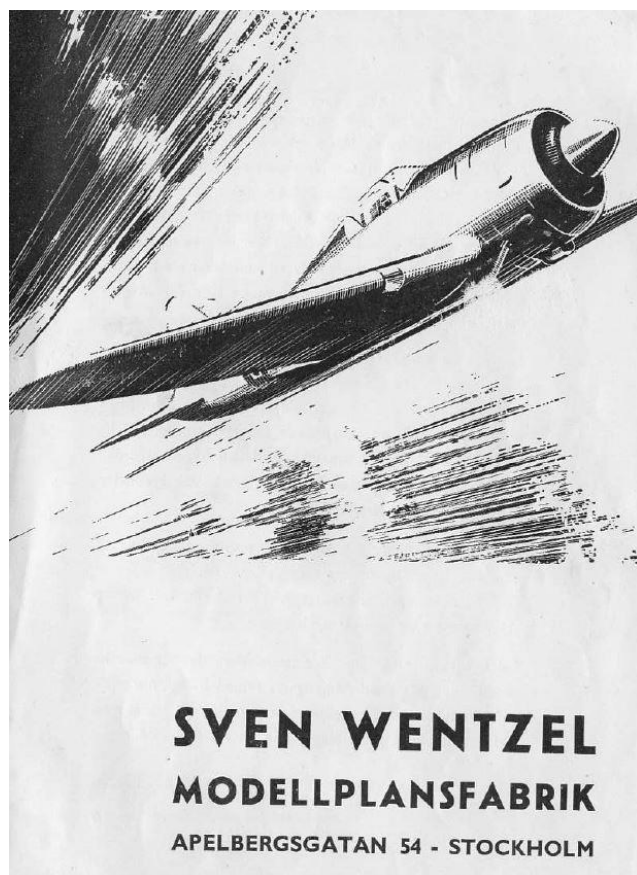


Lufthansas Junkers JU52 DA-POR passerar över ELLOS på låg höjd 1939. (Bilden är arrangerad betr. nationsbeteckningen mm. Men planet är av samma typ)

dimman tät utefter kusten. Det dova genomträngande brölet från mistluren ute på fyrplatsen Måseskär som varnade sjöfarten hördes tydligt in till land. Vi arbetade denna dagen med att blasta rödbetor på en av gårdens åkrar som låg nere vid sjön. Det var en ruggig dag och vi pojkar började resonera om verkligen Junkersplanet skulle klara att flyga sin vanliga tur i detta vädret. Vi trodde inte det skulle gå. Men JO! Först hördes det välbekanta motorljudet på avstånd för att sedan hastigt stiga till ett buller som vi aldrig hört maken till. Och där kom den på den lägsta höjd vi någonsin sett, frambrytande ur dimman och småregnet som en stor urtidsfågel. Den vaggade majestätiskt sakta i kastbyarna utifrån havet när den passerade över oss i riktning mot Lysekils-hållet medan motordånet sakta tonade ut bland de grå Bohusbergen.

På så nära håll hade ingen av oss sett ett flygplan tidigare och detta kom att framstå som dagens stora händelse. Det tog en god stund innan rödbetsblastandet kom igång igen och vi hunnit prata igenom den ovanliga upplevelsen. Mitt stora flygintresse fick därmed ytterligare en knuff framåt! Men Junkersplanets tid att flyga på denna trad led mot sitt slut. (Det såldes enl. sentida uppgift till ett spanskt flygbolag). Som ersättning kom det då nya stora 4-motoriga Focke Wulf FW 200 Condor. Det var ett stilfullt rödmålat flygplan — även detta med hakkors, som alla tyska plan vid denna tid.

På fritiden sysslade jag mycket med byggandet av modellplan — både flygande och skalamodeller. Byggsatserna inköptes hos den tidens stora ”guru” i branschen



Sven Wentzel i Stockholm. Det var ont om plats för modellflyg kring samhället och ibland hamnade modellplanet i vattnet. Då gällde det att ta sig hem med det snaraste och sätta vingen och rodren i spänn på en bräda medan de torkade, annars blev de skeva och planet oflygbart. Jag läste allt jag kunde hitta om flyg. En affär på orten tog för min räkning hem ett enda exemplar av en tidning som på den tiden hette FLYGNING. Jag väntade med spänning på när varje nytt nummer skulle komma ut. Likaså en annan tidning som stod högt i kurs hette TEKNIK FÖR ALLA. I den fanns mängder med

ritningar och beskrivningar på olika objekt som man med lite händighet kunde åstadkomma själv, samt olika experiment. Min tid som trädgårdsarbetare led obevekligt mot sitt slut — jag kände att detta kan jag inte fortsätta med. Min far som ju också var min chef, hade sedan länge förstått varåt det lutade och därmed insett att det inte skulle bli någon fortsättning på trädgårdsmästartraditionen i släkten — tyckte jag gjorde helt rätt som övergick till något annat som intresserade mej mera. Ett annat liv stundade!

God natt jord och Hej då till gallringen av morötter och ”palsternacker!”

Jag fick ett jobb i en affär som någon sorts ”allt i allo” — samt ansvara för ”löpande ärenden”.

Affären var den mest kompletta i trakten. Man sålde alla typer av varor, som charkuteri- mejeri- och bageriprodukter. Järnvaror av skiftande slag bl.a. hästskor vilka som mycket annat hängde i taket. Där fanns cement, tjära, målarfärg och olika typer av byggmateriel samt lysfotogen. Socker och kaffe och allt sådant där förstås som hushållen använde. Det mesta av lagret förvarades ute i ett jättestort magasin som låg vid strandkanten. Detta var mycket gammalt och hade en gång tjänstgjort som sillsalteri under den senaste s.k. sillperioden. Bredvid låg den stora ångbåtsbryggan vilken angjordes av en mängd fartyg för lastning och

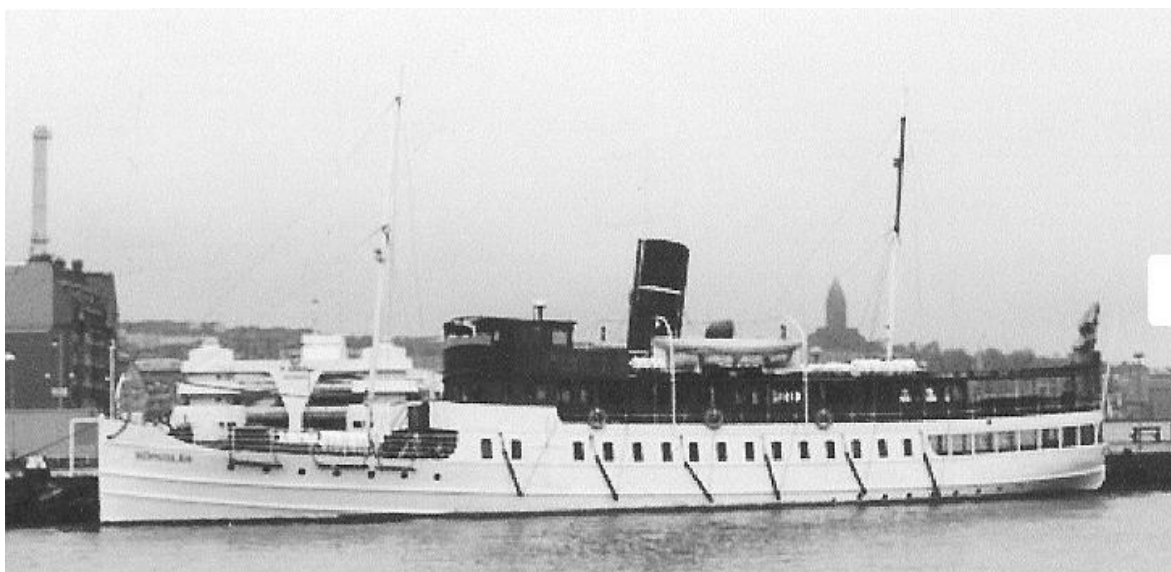
lossning av varor samt passagerare. En stor del av godset var destinerat till min arbetsgivare och då kom det på min lott att med hjälp av säckkärre se till att allt kom in under tak i magasinet. En del lådor var tunga och inte lätta att hantera för en 14-15 åring, men jag trivdes med jobbet rätt bra ändå. Affärshuset var stort och inrymde även hotell. Dit kom sommartid mycket gäster. Det var de salta baden som lockade. Det var inga ”svenssonfamiljer” som bodde där vid denna tid. I mitt jobb ingick även att hämta posten till hotellets gäster och man kunde på försändelserna läsa de i mina ögon mest egendomliga titlar. T.ex. ”Högvälborna Grevinnan” samt namnet. Jag minns, att jag undrade vad ”Högvälborna” betydde och hur man kunde bli detta? Nog lät det väl en aning överkurs! En del av dessa överklassmänniskor upplevde jag som rätt excentriska. En äldre dam med välklingande adligt efternamn stod inför sin hemresa efter en väl genomförd semestervistelse. Hon kom in i affären och tillhandlade sej en plåtmjölksflaska av tidsenlig typ. Hon berättade att hon skulle fylla flaskan med äkta Västkvatten och ta med sej till Stockholm för att där visa sina väninnor hur salt vattnet verkligen var på Västkusten! Tanken var väl att detta skulle ge en rejäl statushöjning och därmed bräcka av väninnorna på något förestående välkomstkafferep vid hemkomsten till huvudstaden. En gammal och före detta fiskare stod bland några kunder och hörde på damens berättelsen vad mjölksflaskan skulle användas till. När tanten betalat och gått vart hans enkla och robusta kommentar på typisk bohuslänska: *Möt ska enfå höre innans öra faller å — men den här fine kärringa ho kan f-n ente vara rektit klok!*

Dagarna gick och mitt arbete var rätt omväxlande. Ibland i affären och ibland inne på hotellet med div sysslor som att byta elproppar, enklare reparationsjobb på en eller annan hotellsäng som utsatts för någon form av överbelastning av ett eller annat misstänkt slag och liknande småjobb.

Men bäst trivdes jag i det stora magasinet. Där var jag kung och där var mina verkliga domäner! Ångbåtar kom och ångbåtar gick med sina laster och alltid hände det någonting där. Det var liksom navet i hela den här rörelsen. Ville man veta något här skulle dom fråga MEJ — jag som visste! Störst och finast av alla ångbåtarna var den vitmålade S/S BOHUSLÄN från Marstrandsbolaget. Jag kan än i dag för mitt inre öra höra det typiska ljudet från BOHUSLÄNS ångvissla. Det började med ett väsande ljud av utrusande ånga som strax övergick i en djup baston som fick luften att vibrera över land och vatten. När BOHUSLÄN lossat sin last och skulle avgå blåstes det tre långa signaler, vilket på sjöfartsmaner

betyder ”Min maskin går full back!” Då gällde det för småbåtarna med husbehovsfiskarna att hålla sej ur vägen ”Annars kunde hela dagen bli förstörd” som någon lär ha uttryckt sej! Vid backmanöver gick en stor del av Ellösfjorden åt för att båten skulle kunna vända. En av mina stora drömmar vid denna tid var att få komma ned i BOHUSLÄNS maskinrum och se hur där såg ut. Jag vart lovad detta av en av styrmännen ”vid något tillfälle när det fanns tid!” Men det fanns aldrig tid när jag frågade om igen. De måste lägga ut direkt så fort de vart klara! Men jag skulle få min chans, fast det skulle dröja ett tag — närmare bestämt efter omkring 65 år!! Ångfartygens tid på Västkusten gick mot sitt slut och fartygen skrotades — utom S/S BOHUSLÄN!

Jag gör här ett tidsmässigt avhopp i texten för att fullfölja berättelsen om ångaren S/S BOHUSLÄN. Båten köptes av en skrothandlare för att huggas upp liksom de övriga av Västkustens ångbåtar. Många sjöintresserade kände sorg i hjärtat inför detta. Man bildade en förening som kallade sej ÅNGBÅTENS VÄNNER — samlade in pengar och köpte loss den nedgångna båten och räddade den därmed från skärbrännarna. Den rustades upp genom frivilligt arbete till ett fantastiskt fint skick och sattes på nytt in i turisttrafik som varande ett museifartyg och så har båten nu gått i många år. Kaptenen och hela besättningen utgöres av frivilliga personer som arbetar helt ideellt utan lön. Intjänade biljettpengar går oavkortat till fartygets drift och underhåll.



Det var på en sådan turistresa nere på Västkusten jag för några år sedan passade på att åka med det fina gamla fartyget. Det var ett nostalgiskt återseende. Jag passade på att ta en fika i den fint mahognyinredda salongen där man kunde förnimma ljudet av ångmaskinens rytmiska pustande. Därefter uppsöktes det med

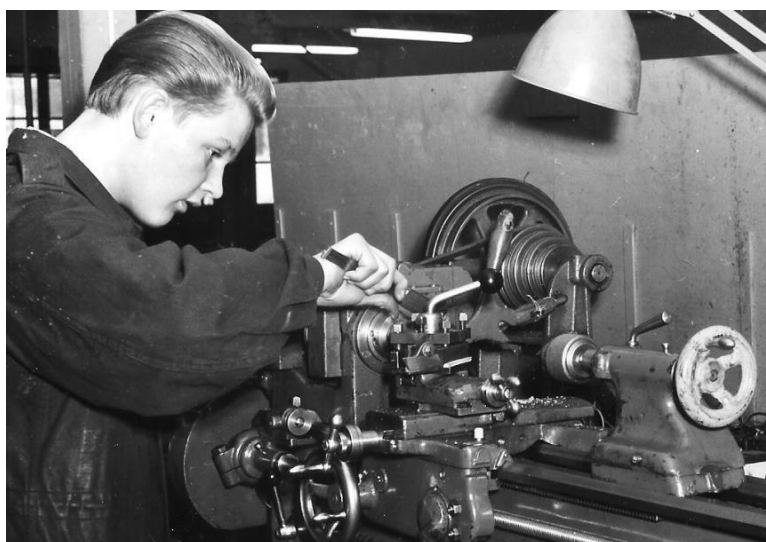
spänning så länge emotsedda målet för båtbesöket — maskinrummet! Detta visade sej helt motsvara förväntningarna. Där stod han — den jättestora trecylindriga trippel-expansionsångmaskinen på 700 hk som gav båten en maxfart på 10 knop. Det var nästan som att komma in i ”Tomtens verkstad” och se alla slider och pistonger som rörde sej. Men jag kom faktiskt på ett litet ”fusk!” Ångpannan eldades inte med kol som förr i tiden. Den värmes numera upp med olja, något som måste ge en dålig verkningsgrad — att göra om energin från olja till ånga! Men det fanns här en förklaring. Det är betydligt enklare i nutid att bunkra olja än kol. Samt ännu en orsak: Var skulle man i dag få tag i frivillig personal som skulle åta sej sjömanslivets värsta ”skitarbete” att i hetta skyffla kol i en stor eldhärd utan att se dagen ljus under hela resan?

Man mins visan ”Eldarvalsen”: *Där va kolboxar stora som hus — Å vi trampa uti glödande slag!*

Jag tillbringade återfärden med att sitta och njuta i solen uppe intill kommandobryggan. Då öppnades en dörr och en styrman kom ut. Han gick fram ett par steg och drog i en repstump. Ett kraftigt väsande hördes — sen hände allt på en gång! Det var ångvisslan! Å du milde vilken ljudeffekt när man satt så här nära! Det var verkligen ”Tonerna av Sjöberg.” Jag blev helt överrumplad men hann få upp händerna för öronen medan signalen pågick. Två äldre damer som satt en bit ifrån verkade helt chockade. De flög upp och höll för öronen i en takt med risk att de hoppat ur mameluckerna. Styrmannen såg road ut när han gick in till sitt och stängde dörren.

4307 Sigvard Hansson

Fortsättning följer i nästa Propellerblad.



Flygvapenchefen besöker verkstadsskolan

Följande artikel har FFVs framlidne rektor Ove Ahlgren skrivit ned vid flygvapenchefens besök på skolan 1954. Axel Ljungdahl var chef för flygvapnet mellan 1954 och 1960.

Den 17 december 1954 hade FFV besök av flygvapenchefen generallöjtnant Axel Ljungdahl, generalmajor B. Jacobsson, överste L. Thunberg, verkstadsdirektör S. Bjarnholt och förste byråingenjör H. Dahl.

Besöket ingick i den första inspektionen av FV tillhörande verkstäder och institutioner, som företogs av general Ljungdahl såsom nytilträdande flygvapenchef.

Efter information om verksamheten vid skolan företogs rundvandring i de olika avdelningarna, där eleverna voro sysselsatta med sina ordinarie arbetsuppgifter.

Efter besöket vid skolan inspekterades elevhemmen, varvid minnesplaketter därifrån överlämnades till generalerna Ljungdahl och Jacobsson.

General Ljungdahl uttryckte sin tillfredsställelse såväl med yrkesutbildningen vid skolan som med elevhemmen, vilka i gemenskap med skolan dana eleverna till goda människor och värdefulla medarbetare inom flygvapnet

Ove Ahlgren 1954





Svenska spärrballonger

Följande artikel är hämtad ur TIFF Nr 4 2011 och skriven av Tommy Tyrberg, Saab AB.

Att använda ballonger för att hindra fientliga flygplan var en taktik som de flesta krigförande makterna utnyttjade sig av både under första och andra världskriget, men det är nog mindre känt att spärrballongerna även ingick i det svenska försvaret i drygt ett årtionde och faktiskt användes av både armén och marinen.

Det är inget tvivel om att England var det land som använde sig av spärrballonger i störst skala. Stora ballongspärrar används framförallt kring London, men också i industriområdena i the Midlands. Anledningen till denna storsatsning var nog framförallt närvaron av tyska flygbaser på bara ett par hundra kilometers avstånd på andra sidan kanalen vilket möjliggjorde snabba anfall på låg höjd med minimal förvarning, vilket är just den anfallstyp där spärrballonger är effektivast. Faktum är att spärrballongerna gjorde avsevärd nytta så sent som hösten 1944, då som skydd mot V1-robotar. Totalt ”infångade” Londons spärrballonger ca 250 robotar, visserligen mycket mindre är jaktflyg och luftvärn, men ingalunda försumbart.

Den spärrballong som engelsmännen mest använde var relativt avancerad med styrsnäckor (=fenor) som gjorde att den automatiskt vände nosen mot vinden och stor nog att orka bära en stålvaajer, kraftig nog att få ett flygplan att haverera, upp till en höjd av ca 1500 m. För att inte ballongen skulle ”säcka ihop” när vätgasen inne i den började läcka ut så fanns det en ”ballonett” i undre delen av ballongkroppen, dvs en separat luftsäck försedd med en ”mun” i ballongens nos. Eftersom ballongnosen alltid var vänd mot vinden gjorde rammtrycket att trycket i ballonetten var högre än atmosfärtrycket och den tryckte därmed ihop vätgassäcken till samma tryck. Dock minskade naturligtvis ballongens lyftkraft allt eftersom vätet läckte ut och normalt så brukade man ”toppa upp” vätgasen ungefär en gång per dygn. Om å andra sidan vätgassäcken expanderade allt för mycket (t ex för att ballongen kom upp på alltför hög höjd) sträckte den på en silkeslina som öppnade en ventil i stjärten som lättade på trycket.

Ballonger på drift

Den intensivaste perioden för de engelska spärrballongerna var naturligtvis Slaget om Storbritannien i augusti-september 1940, och den följande tyska nattliga bomboffensiven, ”The Blitz”, från september 1940 till maj 1941. Under denna tid hölls ballongerna i luften under långa perioder, även när vindarna var hårda, och till en början var besättningarna dessutom orutinerade. Resultatet blev inte oväntat att ett stort antal ballonger slet sig och med de sydvästliga vindar som råder i England försvann de flesta ut över Nordsjön. Ballongerna var visserligen försedda med en ”sprängvåd” på ovansidan som skulle rivas upp om ballongen slet sig och kom upp på för hög höjd, med denna utlöstes ofta inte.

Ballongerna dök följaktligen upp i stort antal över södra Sverige och vållade avsevärda problem. När ballongerna nådde Sverige hade i regel en stor del av vätgasen hunnit läck ut, och ballongerna befann sig ofta på så låg höjd att de släpande förtöjningsvajerarna kortslöt elledningar, ramponerade skorstenar och tegeltak, och tom vid ett tillfälle drog omkull en radiomast. De flesta ballongerna sjönk visserligen så småningom antingen självmant till marken när vätgasen tagit slut, eller fångades in och förtöjdes tills gasen läckt ut.

Spärrballongförband

I vissa fall ramponerades ballongerna vid landningen, eller vandaliserades (ballongduken kunde vara eftertraktad i ett Sverige där nästan allt var ransonerat) men de flesta ballongerna omhändertogs mer eller mindre intakta av de militära myndigheterna och lagrades i ett förråd i Degerfors. Där fanns i slutet av 1940 inte mindre än ca 100 spärrballonger varav två tredjedelar omedelbart användbara eller reparabla, och där hade de kanske blivit liggande om det inte varit för Bertil Boström, försäljningschef i Bofors AB, tillika ordförande i Bofors Luftvärnsförening och befälhavare för luftvärnet i och kring Bofors. Han tyckte att ballongerna borde komma till nytta och föreslog att ett spärrballongförband skulle bildas för att skydda Bofors verkstäder i Karlskoga.

Tanken vann tydligen snabbt gillande på högsta ort för redan 10 januari 1941 skrev ÖB till försvarsministern och föreslog att två spärrballongkompanier skulle organiseras, varav det ena i Bofors. Undersökningar hade visat att tillverkningskapacitet för vätgas i landet och tillgången på vätgastuber var fullt

tillräckligt för två kompanier, och att dessa kunde vara organiserade till den 1.6.1941. Utbildning kunde dock börja redan innan dess eftersom två lämpliga vinschar redan fanns i Bofors. Redan en vecka senare kom ett positivt besked från Försvarsdepartementet.

Ballonger i Bofors

Det första spärrballongkompaniet (91. Spärrballongkompaniet/Fo 23/25) som sattes upp i Bofors sommaren 1941 bestod av stab (9 man), 4 plutoner om vardera tre spärrballonger och 58 man och en reparationsavdelning om 12 man.

Den till synes ganska rikliga besättningen kommer sig av att även om man hade vinschar som gjorde ”grovjobbet” med att höja och sänka ballongerna så var det enda sättet att hantera ballongerna nere på marken och hålla dem under kontroll under fyllning och tömning att ett betryggande antal personer högg tag i de 11 manöverlinorna och handgripligen höll fast ballongen, tills den ballastats och förankrats, något som kunde vara nog så besvärligt i blåsig väder.

Att reparera och prova en spärrballong kräver väl tilltagna utrymmen och enligt uppgift gjordes underhållet av ballongerna i en verkstadshall på stålverket i Degerfors strax söder om Karlskoga. Både ballongerna och vinscherna visade sig vara robusta och av hög kvalitet.

Förutom kompaniet i Bofors bildades ytterligare ett spärrballongkompani med uppgift att skydda sprängämnesfabriken i Ljungaverk i Medelpad, 65 km VNV Sundsvall. Kompaniet som märkligt fick samma nummer som kompaniet i Bofors (91. Spärrballongkompaniet/Fo 51) sattes upp under hösten 1942 och var organiserat på samma sätt som Boforskompaniet, men hade bara tre plutoner och därmed nio ballonger.

Det fanns också planer att sätta upp ett tredje kompani i Stockholm, och förberedelserna gick så långt att 20 man ur Lv 3 utbildades i ballongtjänst i Ljungaverk 1944, men av någon anledning fullföljdes aldrig planerna.

Ballonger till sjöss

Inte desto mindre fanns det faktiskt ett spärrballongkompani i Stockholmstrakten, men det ingick märkligt nog inte i luftvärnet, utan i marinen, närmare bestämt II Lv div i Vaxholms kustartilleriregemente (KA 1).

KA 1:s Luftvärnsdivision var fö ett märkligt förband även bortsett från spärrballongerna. Vid denna tid användes termen ”division” inom artilleriet med

samma betydelse som ”bataljon” inom övriga vapenslag, och när luftvärndivisionen mobiliserades 1939 för att ta hand om luftförsvaret av kustflottans huvudbas på Hårsfjärden var den också av en bataljons storlek. Vid krigsslutet hade den dock vuxit till att omfatta fem tunga (7,5 och 10,5 cm) lv batterier, två lätta lv kompanier med totalt 13 lätta (40 mm) lv troppar, två strålkastarbatterier samt alltså även ett spärrballongkompani. Totalt blir det 10 kompanier eller motsvarande, dvs lika mycket som de flesta regementen.

Ballongpråm

Tyvärr finns mycket få uppgifter bevarade om spärrballongkompaniet, men det är känt att det omfattade sex spärrballonger, ”baserade” på varsin ballongpråm som kunde förflyttas beroende på hur kustflottans fartyg låg ankrade. Om organisationen överensstämde med de andra kompanierna skulle det alltså bara ha ingått två plutoner i kompaniet, men spärrballongkompaniet tycks därutöver ha använts som ett ”diverseförband” där allt som inte passade in någon annanstans placerades. Sålunda ingick även ett antal 25 mm akanavdelningar och rörliga luftbevakningsstationer (ls) i kompaniet.

Egentligen var det mycket logiskt att använda spärrballonger just för att skydda kustflottans ankarplatser. Vid denna tidpunkt var det största hotet från luften mot örlogsfartygen torpedanfall, men flygburna torpeder hade kort räckvidd och måste fällas på låg höjd och i tämligen låg fart, och dessutom måste vattendjupet på fällningspunkten vara ganska stort för att undvika att torpeden ”gick i botten”. Anfällsalternativen var med andra ord begränsade och även ett fåtal spärrballonger kunde betydligt försvåra ett anfall. I viss mån gällde detsamma för den näst farligaste anfallstypen, störtbombanfall, där upptagningen efter anfallet gjordes på så låg höjd att spärrballonger definitivt var problematiska.

Avvecklades 1952

Kustflottan hade förutom Hårsfjärden ytterligare ett antal förberedda operationsbaser längs ostkusten från Vålångarfjärden i Ångermanland till Orrfjärden i Östergötland och enligt planerna skulle delar av luftvärnsdivisionen följa med vid basväxling, men spärrballongerna ingick, en smula överraskande, inte i de förband som skulle förflyttas. Kanske ansågs de inte lämpade att bogseras längre sträckor. Enligt något osäkra uppgifter var ballongpråmarna

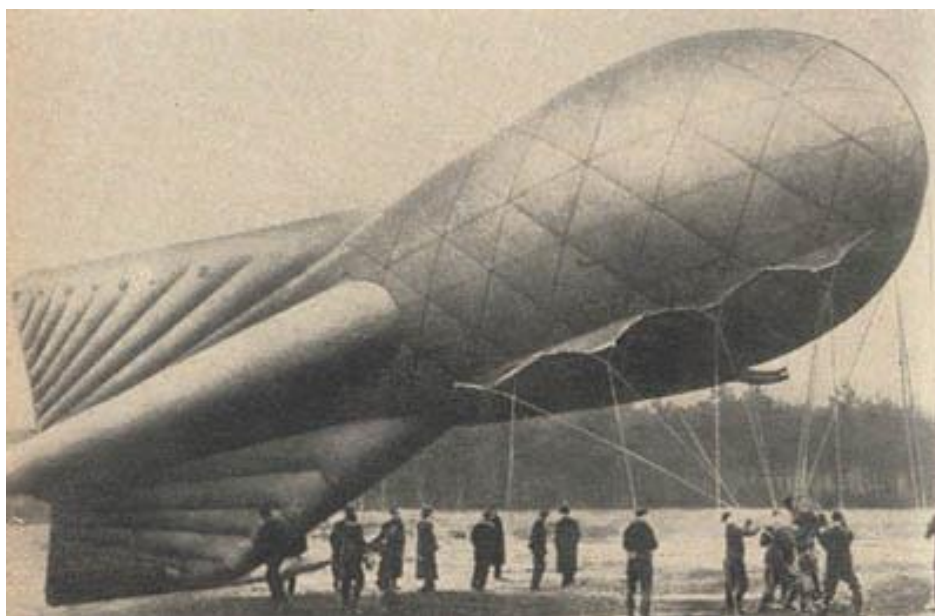
flatbottnade träpråmar om bara ca 50 tons tonnage, och de var troligen föga lämpade för längre förflyttningar i öppen sjö.

Efter krigsslutet kvarstod spärrballongkompanierna till en början i krigsorganisationen, med fram i början på 1950-talet hade hotet från luften alltmer övergått att gälla anfall med jetflygplan på hög höjd och med hög fart och spärrballongerna ansågs inte längre ha någon funktion att fylla. 1952 utgick de båda spärrballongkompanierna därför ur luftvärnets krigsorganisation.

Tekniska data

Spärrballong: volym 500 m³, längd 20 m, diameter 8 m, lyftkraft ca 500 kg (+ aerodynamisk lyftkraft, 250 kg vid 10 sekundeters vindstyrka), 12 bärlinor och 11 manöverlinor.

Vinsch: mått 4 x 1,9 m, vikt 2500 kg, vajerlängd 3 000 m. Vinschen var remdriven från en elmotor, bensenmotor eller från ett fordon. Handvevar fanns som reserv. Vinschen hade tredubbel jordning för att undvika att statisk elektricitet skulle kunna byggas upp, och för att avleda ev. åsknedslag.



”Kameran ljuger aldrig” sades det ofta förr. Men hur är det numera?

Att framställa trickfoto har roat fotointresserade människor alltsedan fotograferingskonsten blev tillgänglig för gemene man för länge sedan. Förr gick det ofta åt invecklade arrangemang för att åstadkomma bilder som kunde förbluffa en i konsten icke invigd betraktare. Annat är det i dag, i digitalkamerornas och datorernas tidevarv. Nu går det att bolla med verkligheten i bildframställningen på ett sätt som endast fotoframställarens fantasi sätter gränsen för. Ofta kan det finnas skäl att kritiskt undra om bilder man ser i massmedia har utsatts för någon form av bearbetning i syfte att styra betraktaren i någon önskad riktning.

Bilderna som visas här är tagna troligen på våren 1942. Jag var då 15 år. Mitt intresse för flyg och modellbygge var mycket stort. Ävenså för fotografering. Gärna också för en kombination av båda dessa saker. Fotoutrustningen var av enklaste tänkbara slag. En Kodak lådkamera med en sedvanlig slutartid på 1:25 dels sekund och 2 bländarsteg. Ett extra inköpt gulfilter utgjorde ”lyxutrustningen”.

Jag byggde många flygplansmodeller, både flygande och i skala. F:ra Sven Wentzel med dåvarande adress Apelbergsgatan 54, Stockholm var ”hovleverantör” av byggsatserna. (Jag minns adressen väl ännu). Även Clas Ohlsson i Insjön fick då och då vara med på ett hörn. I den katalogen fanns experimentgrejor som ingen annan hade. Där fanns också bra läroböcker, alltifrån tillverkning av gjutmodeller, hur man lindar en elektrisk motor, och hur man bygger sin egen kanot. Samt hur man umgås med kvinnor, inte bara på konversationsnivå. Det sistnämnda började också att bli intressant vid denna tid, även om den boken aldrig kunde få någon framskjuten plats i bokhyllan. Den fick tillbringa sin tid bakom några lösa bräder ute i vedboden där den måhända kunde bidra till att stimulera intresset för vedhuggning, vilket annars var, minst sagt, svagt.

Ännu, var inte den för mej livsavgörande annonsen, publicerad i ortstidningen Bohuslänningen angående ansökan till flygmekanikerutbildning vid Flygvapnets Lärningsskola (som skolan då hette) i Västerås. Den skulle komma en tid senare. Ännu fanns det tid för modellbygge och försök till trickfotografering. Här visas ett par alster:



Första bilden t.v.: Ett av flygvapnets lätta bombflygplan av typ B5 på lågflygning över Ellös på Orust. Den är på väg att passera ortens konservfabrik med disponentvillan i förgrunden på sin väg ut mot havet.

Andra bilden t.h.: B5-an kommer in för landning på hemmabasen. Flygplanet hade vingklaffar av en ovanlig typ. Klaffarna var perforerade med hål över hela sin yta. (Hangaren i bakgrunden utgjordes av en målad plywoodskiva).

Så här gick fotograferingen till: Modellen var i skala 1:50, ca 30 cm i spännvidd. Den hängdes upp i tunna trådar, tagna från en högtalarspole, i en träram, stor nog för att hamna utanför bilden. Trådarna syns inte på fotot på grund av den tidens kamerors oskärpa. Fotograferingen gjordes från ett av de berg som omger det lilla kustsamhället.



Fotot ledde till ett förstapris i en trickfototävling arrangerad av dåvarande tidningen "FLYGNING". Detta var jag mycket glad över.

Det riktiga flygplanet, Northrop 8A-1, var av amerikansk konstruktion och licenstillverkades av SAAB i Trollhättan och Linköping. 102 st tillverkades.

Här pågår bygge av en betydligt större skalmmodell. Det är en SAAB B17, vars original var nytt vid denna tid.

Nere på bilden syns B5-an och hur liten den var. Den fins kvar ännu i dag, trots ett och annat "städhaveri", vilket visar att även modeller av flygplan lever farligt när dammtrasorna viner.

Men ännu farligare levde de riktiga B5-orna. Av 102 levererade flygplan havererade 40 stycken. Det var skrämmande haveristatistik vid denna tid!

4307 Sigvard Hansson



B5



B17

Mitt liv, 4706 Göran Ekelund

Detta är en fortsättning från Pb 2012 på en lång artikel skriven av 4706 Göran Ekelund – ytterligare fortsättning följer i nästa Pb.

Gör lumpen

Det var en aning märkvärdigt att rycka in i lumpen på F3, jag jobbade ju där och jag hade min bostad där och jag kände de flesta inom området. Men flytta fick jag till de baracker vi skulle bo i under de sex veckor som vi lärde oss exercis, skjuta med kpist och dylikt. Förläggningen var spartansk, hela plutonen bodde på samma lucka i en gammal barack som revs en kort tid senare. Efter de sex veckorna blev vi placerade på de flygande divisionerna och blev tilldelade olika uppgifter. Jag blev ganska självklart elmekaniker och fick göra samma som i det civila men nu med en lön på 1,50 per dag.

Under vissa veckor hade man brandberedskap, då fick man sova i brandstationen på nätterna. En onsdagskväll vid ett sådant tillfälle smet jag iväg över staketet för att hälsa på Inga-Britt, hon bodde ju bara en bit bort. Strax före taptot klättrade jag tillbaka och satt på luckan och höll på att klä av mig när brandlarmet gick. Alla de andra låg och sov, jag gick runt och skakade liv i killarna och sprang ner till brandbilen som förste man. Det tog ett bra tag innan resten av styrkan dök upp. Det var bara en övning nu så vi fick gå och lägga oss igen men jag fick beröm för snabbhet, de andra fick skäll för att de var för långsamma.

Lagom till midsommar det året skulle jag och en kille till vakta en störtad J28 hela natten, den låg på ett gärde ute vid Ekängen. Det regnade så vi satte oss under en ek som låg 50 meter från vraket och kollade, vi hade full uppsikt hela tiden. Vid 2-tiden på natten kommer dagofficeren löjtnant Wahlgren ut i en jeep och han hinner så klart se oss innan vi hinner fram till vraket. Det blir rapport så klart och vi fick var sin vecka i buren av överste von Arbin, Tångstabonden kallad. Han beklagade sig att reglerna hindrade honom att sätta in oss över midsommarhelgen. Någon månad efter att jag muckat bodde jag ju kvar på flottiljen, och en kväll satt löjtnanten som satt dit oss i vakten när jag skulle in. Han ville förklara varför han måste rapportera att vi inte stått exakt vid vraket, men jag var naturligtvis fortfarande förbannad och sa ungefär. Du kan dra så långt åt helvete som möjligt och tilltala mig aldrig mer. Öppna grinden och släpp in mig. Han gjorde inga fler försök. Veckan i buren var dryg, jag sov mycket och

hade byltat på mig massor med kläder innan jag inställde mig, och de använde jag som madrass på dagarna när man bara hade den kala britsen. Eftersom jag skulle simma för F3:s stafettlag i garnisonsmästerskapen fick jag permis en timme om dagen för att träna. En värnpliktig vakt med laddad kpist följde mig till bassängen och kollade så jag inte skulle rymma.



Under en manöver på F1 i Västerås skulle fänrik Olof starta med en J28 efter att larmet gått, men i hetsen fick han en så kallad våtstart, motorn får en massa bränsle men startar inte. Efter ett nytt försök går motorn igång men då tar allt bränsle på marken under planet eld.

Meken på kärran får tag i

brandsläckaren, och jag som är elmek rycker på eget bevåg in och tar bort bromskloss och galler för luftintaget på min sida och ger klartecken Olof är redan i luften när vi kommer på att ett galler sitter kvar på planets andra sida, och piloten får order att landa snarast. Vid landningen lossnar gallret som studsar i banan och upp och skadar vingen. Det blev nytt besök hos Tångsta-bonden, som skulle utreda incidenten. Jag klarade mig utan skuld men lärde mig att helst inte göra något spontant utan bara det man blev tillsagd.

Vid nästa stora manöver hade vi på min division fått tolv helt nya fältflygare som ännu inte var influgna på Vampiren. Under manövern skulle de flyga landet runt med SK16 och kolla andra flottiljer och krigsflygfält, och jag blev beordrad att följa med som elmek och även hjälpa till att varmköra motorerna. Jag tyckte ju att det var jätteroligt och dessutom få flygtillägg med nio kronor om dagen. Vi disponerade fem plan med sex fältflygare, en officer, en flygtekniker och två värnpliktiga varav jag var en. Vi flög en vecka med ett gäng sen bytte vi till de sex andra fältflygarna andra veckan. Övernattade gjorde vi på olika flottiljer, ibland flög vi i formation, ibland enskilt. Killarna, som var gröna, fick dessutom åka hem och visa upp sig om vi passerade nära deras hem. Det kunde bli rejäla uppvisningar på lägsta höjd ibland, och när vi skulle iväg gällde ordern ”Bind fast bagaget ordentligt”. När vi flög över Vänern i rote en gång passerade vi en skuta på så låg höjd att rotetvåan försvann bakom skutan ett ögonblick. Det låg kölvatten efter planen. När det var långa sträckor vi flög fick jag ibland ta hand

om spaken, speciellt om vi flög rotetvåa. Vid ett tillfälle när vi var på väg till F15 i Söderhamn fick vår rotetvåa läckage i hydrauliken till propelleromställningen. Det blev en kraftig oljerök från motorn, vi hade långt kvar att flyga och piloten såg inget framåt för allt blev inoljat, även glasytorna. Min pilot fick dirigera honom ända fram till landningsbanan och det var en spännande resa under en timme eller så.



När jag muckade i september efter ett år var faktiskt första gången jag smakade sprit, och jag hade bestämt redan innan att supa mig full och det var inte så svårt. Det var absolut inget att yvas åt, men nu var det gjort i alla fall.

F3 efter lumpen

Dagen efter muck var det bara att gå till instrumentverkstaden och börja jobba igen, hämta sina grejor på divisionen och flytta in i mitt egna rum men fortfarande på F3. Det nya var att nu fick vi ett modernare flygplan, nämligen J29 Flygande Tunnan. Det blev kurser och inskolning på betydligt modernare instrument. Jämfört med de engelska kluddiga och dåliga scheman och ritningar var ju SAAB:s motsvarigheter underbara att jobba med. Det blev en del mer elektronik i 29:an men med dagens mått mätt var det fortfarande rudimentärt. Det mest kvalificerade var gyroplattformen (givaren) till pilotens basinstrument, horisontgyro och kompass, den satt i bakkroppen och signalerna överfördes via kablar till indikatorerna på panelen. Att deviera (justera) kompassen var ett enkelt jobb, men min förman klarade det inte. Man behövde några gubbar som vred planet runt ett antal varv och normalt tog det 20-30 minuter att klara av. Min förman kunde hålla på många timmar och till sist gav han upp och bad mig om

hjälp. Han var mycket snäll och jag utnyttjade det här och fler liknande episoder och blev nog en aning stöddig och odräglig med tiden.

Jag fick ansvaret att sköta de två Linktrainers som fanns på F3, de stod i en egen liten byggnad. Som gammal segelflygare var det extra intressant att provflyga Linkarna efter varje översyn och jag ”flög” dem så mycket att till sist kunde jag kytprogrammet utantill, jag kunde parera kytten innan de uppstod. På F3 vid den här tiden jobbade vi kollektivare 4 timmar på lördagarna medan alla tjänstemän var lediga, och det retade vi oss naturligtvis över. Därför blev det extra långa pass i Linkarna på lördagarna.



En dramatisk episod hände vid ett tillfälle då jag och två gubbar till, en el- och en flygplansmek, höll på att modifiera alla J29:orna på F3 genom att sätta in en extra eluppvärmd vindruta. För att göra det måste vi lyfta ur katapultstolen och hela instrumentpanelen samt en del sidopaneler, allt för att installera det nya paketet med ledningar, omkopplare mm. När vi satte tillbaka stolen rev vi av misstag ner en syrgasslang som satt fixerad med fyra klämmor. Vi hittade bara två klämmor trots ivrigt sökande, så jag kollade ett antal andra plan och i några hittade jag syrgasslangar med tre klämmor men inga med bara två. Jag plockade en klämma ur ett annat plan, satte den i vårt plan och avslutade jobbet. Endast någon timme senare startade två fältplygare med två plan, ett av dem vår J29:a. Kort senare kom en av piloterna tillbaka, uppjagad och chockad, för den andre killen med vårt plan hade störtat vid Söderköping. Vi i modifieringsgruppen var övertygade om att det var vårt fel i flera dagar ända tills haveriutredningen visat att det varit fråga om överdriven lågflygning, killen hade flugit in i en hög tall.

Ett annat svårt haveri inträffade på F13 i Norrköping när fyra J29:or i formation under flygning i moln flög rakt in i berget, tack vare ett fel i gyroplattformen i ledarplanet. Det blev orsaken till mitt livs första tjänsteresa då jag fick åka till

F13 Norrköping och modifierade alla deras plan. Man fick traktamente, bara det var ju stort och lite märkvärdigt.

Ingenjörsexamen.

En av de unga flygmekanikerna på F3 pluggade på kvällarna i något som hette LSTA, Linköpings Stads Tekniska Aftonskola, den var 6-årig och ledde fram till examen som institutsingenjör. Det verkade så pass intressant att jag anmälde mig till nästa årskurs hösten 1954. Jag tyckte inte att flygmeken verkade speciellt duktig, tyckte nog att kan han så kan jag. Studierna, speciellt matten startade på ganska låg nivå så i varje fall första året gled jag med utan att anstränga mig, tur var det för schemat var tufft. Vi läste fyra lektioner mellan klockan sex och tio fyra kvällar i veckan. Högre upp i klasserna blev det vissa terminer fem kvällar i veckan och en termin gick vi till och med några lektioner på lördagarna.

Dessutom hade vi många läxor och så det vanliga jobbet med fulla veckor.

Tillkommer så småningom familjeliv med fru och barn. Idag är det svårt att fatta hur det kunde fungera, och hade jag inte haft bil och en förstående fru hade det inte gått.

När jag avverkat tre läsår startades det ett tekniskt gymnasium i Linköping med en styr- och reglerteknisk linje och för äldre elever fanns möjligheten att gå två år på kvällarna och läsa sista året på heltid. Det här passade mig perfekt och jag sökte in direkt. Var man inte nöjd med en ingenjörsexamen så kunde man läsa vidare till teknologie magister, som åtminstone en av mina klasskamrater gjorde. Vi var bara elva elever i klassen och jag var bland de tre äldsta. Skolan låg i änden av Slöjdgatan i fem nybyggda och jättefina baracker. Under hela tiden låg jag med mina betyg i topp tre, men en av oss tre var outstanding och han blev min bäste klasskompis och vi labbade och pluggade ihop. Han hette Åke Lobell och var ett geni, han pluggade minimalt men hade alltid högsta betygen. I engelska var jag dock absolut inte topp tre, snarare sämst i klassen. Min vänlige docent tyckte att till den sista tentan borde jag läsa mer på det och det området. Jag svarade att det lönar sig inte, jag kommer att köra i alla fall. Gör nu som jag säger, sa läraren, jag har tänkt på Ekelund när jag satt ihop den här tentan. Lydde och fick väl godkänt som betyg.

Efter sammanlagt fem års kvällsstudier var det dags att plugga på heltid så jag sökte stipendier och studielån. Det blev nobben, min styvfar tjänade för mycket.

Jag skrev en ny ansökan och förklarade mitt förhållande till gubben och att jag hade en familj att försörja, utan dessa pengar blev det inga studier alls, det var bara att lägga av. Då fick jag ett lån på 2000 kronor och något liknande i stipendier, inte mycket all leva på i ett helt år.

När det drog ihop sig till examen i maj 1960 blev vi elever enormt eftersökta av industrin, det var högkonjunktur och många företag var på skolan och lockade med fina anbud. Självt hade jag tjänstledigt från mitt jobb som byråingenjör på CVM och lockades dessutom av dem med ett uppdrag i USA. En kväll kom en avdelningschef från SAAB ELEKTRONIK hem med ett anbud. Jag var inte hemma så han kom in och satt och väntade länge. Han ville ha in den ”ansökan om anställning” som jag redan fått och fyllt i, och nu blev jag ångerköpt. Jag ville till CVM och Amerika. Mitt lönekrav hade jag fyllt i, det var 1475 kronor i månaden som redan det var högt, men i smyg ändrade jag det nu till omöjliga 1775 kronor. Till min förvåning ringde SAAB nästa dag och jag fick vad jag begärt, och för pengarnas skull accepterade jag.

Bildar Familj

Det hände mycket mer på 50-talet. Nyårsafton 1951 förlovade IB och jag oss på Motala Statt. Varför vi hade så bråttom minns jag inte, men troligen var vi kära och ville flytta ihop, men en lägenhet den här tiden var mycket svår att få tag i. Det fanns en kommunal bostadsförmedling och väntetiden för par utan barn var minst åtta år. Jag köpte min första bil, men mer om det kommer i ett senare kapitel.

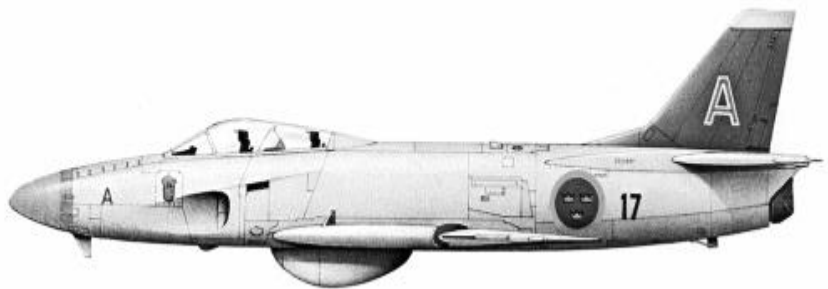
En av mina kompisar från Arboga, Torparn, kom från F18 Tullinge till F3 som fältflygare 1953. Han var som vanligt mest intresserad av att spela poker, och som vanligt vann han alltid. Varje månad efter löningen åkte han upp till F18 och spelade av sina gamla polare en massa pengar. En flygning slutade dock illa för Torparn, under en övning i luftstrid blev han påflugan bakifrån av ett annat plan som han aldrig såg. Det blev en rejäl smäll, Torparn i sin stol flög ut ur planet, rakt igenom huven men utan raketladdning, plötsligt vaknade han upp efter smällen sittande i sin stol på 5000 meters höjd, utan flygplan och förstod ingenting. Han klarade sig men han nekade att flyga något mer, och så småningom fick han sluta i flygvapnet. Då emigrerade han till Kanada och blev skogshuggare bland jätteträden i Alaska. Naturligtvis spelade han snart av resten

av skogshuggarna massor av pengar där de bodde i sina läger. Det slutade med att några ”vänner” en dag fällde ett jättestort träd över Torparn så att han strök med. En av mina vänner från FFV har dock talat med några släktingar till Torparn och de påstod att det var inte riktigt sant, det hade gått till på något annat sätt. Hur som, det var alltid spännande att vara i närheten av Torparn.

Försökscentralen

Medan jag pluggade och före min ingenjörsexamen hann jag pröva livet som tjänsteman på både FC och CVM, ett par viktiga steg i min karriär. Någon gång runt 1955 sökte FC, Flygvapnets Försökscentral, en instrumenttekniker. Sökte och fick jobbet och var helt plötsligt ”tjänsteman” med lönegrad 15 och flera andra förmåner. Jag lärde mig mycket i en liten grupp, vi var bara tre. En stor del av jobbet var att utföra miljöprov på nyutvecklade apparater och komponenter och skriva testprotokoll och rapporter. Att prova i flygmiljö betyder att prova saker under vibrationer, skakningar accelerationer, värme, kyla och fukt samt lågt lufttryck och är mycket mer än det låter. Ett sådant prov var t. ex att prova jaktradarn till Lansen i Karolinska Institutets stora centrifug i Stockholm. Den är i första hand avsedd att prova piloter i, men i andra änden av centrifugen kan man installera apparater. Jag som skulle manövrera radarn fick sitta nära centrum för att undgå höga g-värden, men snurra fick man. Efter ett långt pass i rotation märkte jag inte när rotationen stannade och då blev jag överraskad när det plötsligt stod en gubbe jämte mig. Hur hade han kommit dit, i min hjärna var det fortfarande full fart?

Vid ett tillfälle var en Lansen nere över Öland och provsköt raketer. När piloten efter skott och sväng skulle räta upp planet gick inte spaken



att få tillbaka till neutralläge, han fick flyga i stora cirklar till F12 i Kalmar, stiga till högre höjd och fälla huven. Som sista åtgärd fick han order att dra så mycket han orkade i spaken, satt den fortfarande fast fick han hoppa. Han gjorde så och fick loss spaken. Kontrollen efter landning visade att en kvarglömd strålkastare fastnat i en rodertrissa och mekanikern som glömt den fick sparken. Några månader efter detta hittade en kontrollant en annan lampa i ett plan, han frågade

om det var min och jag nekade. När jag sedan tittade i min verktygsväska så saknades lampan. Med mycket otur kunde det ha varit mitt fel nästa gång. Jag sprang till järnhandeln och köpte en ny lampa.

FC disponerade ett stort engelskt bombplan, en Lancaster, som användes som flygande provbock för motorer. Efter en mycket dramatisk flygning med eld i planet hoppade två av besättningen från lägsta tänkbara höjd med fallskärm, men två blev kvar när planet gick i backen. IB som jobbade på CVM på andra sidan staketet fick höra att det var jag som gått åt, men det var min vän från FFV, Stellan Gagner och piloten.

Den gången jag vek mig i ett kraftigt cumulusmoln i Arboga var jag rädd för att knäcka vingarna på mitt flygplan, en gammal Grunau Baby. På FC fick jag vara med om att prova hållfastheten i en sådan. Vi belastade vingarna till dess de gick av, och jag vill minnas att de knäcktes någonstans vid 12 G. Det är minst dubbelt vad en otränad segelflygare utan G-dräkt klarar. Hade jag vetat det när jag flög hade jag varit mycket lugnare.

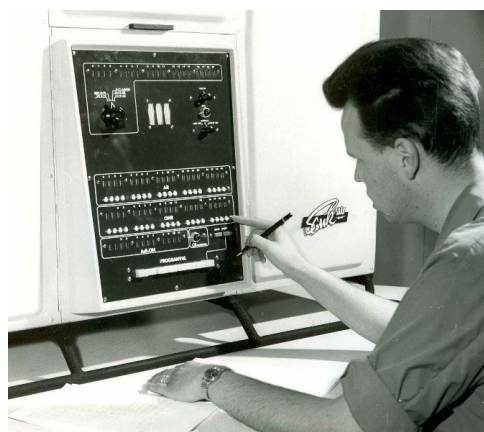
CVM igen som verkstadsingenjör

Nästa steg i karriären blev när de sökte en biträdande verkstadschef till CVM instrumentverkstad, titeln i byråkratin var ingenjör med lönegrad 21. Det var ett rejält skutt för mig, och i skolan var det flera år till min examen med samma titel. Känslan att återvända till verkstaden där jag några år tidigare gått som lärling var stolthet. Eget kontorsrum och när chefen var borta fick jag delta på veckomötena hos styresman som var högsta chef på CVM. Det fanns en enorm respekt för honom, om vi startade ett möte klockan 9 så samlades alla verkstadscheferna utanför hans dörr och någon minut före ringde man på dörren och väntade på klarsignal. Jobbet var roligt och lärorikt, jag blev ju involverad i alla problem och alla nya slags instrument och apparater som skulle underhållas. Den stora producenten av gyroinstrument inom Sverige var AGA på Lidingö, och där var jag ofta för att studera nya instrument. Vid ett sådant tillfälle blev jag presenterad för mannen bakom hjärtlung-maskinen som AGA höll på att utveckla. Den här mannen var så uppslukad av sitt arbete att han hade en säng på sitt kontor och där sov han över flera gånger i veckan när det blev sena kvällar. Jag vet inte om han lever idag, knappast troligt, men han skulle naturligtvis ha varit mycket nöjd och stolt av att veta att den maskinen räddat 1000-tals liv runt om i världen.

Ett precisionsarbete jag fortfarande är imponerad av är hur vi lärde oss att slipa in styrventilerna till roderservon till J34, ett engelskt flygplan. På FFV hade jag haft respekt för en tiondels millimeter, nu polerade vi med toleranser som mättes i ångström och då talar vi om milliondelar av en millimeter. Avvikelser i planhet mätte vi med optiska plan-glas och kollade med ljusvåglängd som måttstock.

Datasaab

På Datasaab, som då hette SAAB Elektronik, blev jag gruppchef för några gubbar och vår huvudsakliga uppgift var att kolla tillförlitligheten på olika komponenter. Blev de inte godkända fick de inte användas i SAAB:s apparater. Det var ingen större skillnad mot vad jag gjort på FC, men det var annan personal med massor av civilingenjörer och tekniska licentiater. Det kändes respektfullt till dess man upptäckte att de var som vanliga människor, de också. De här gubbarna höll på att tillverka Sveriges första transistoriserade datamaskin med benämningen D2, en meterhög låda med en radda lampor som blinkade. Mer än så visste jag inte, lådan var bara mystisk och hemlighetsfull, och så skulle det förbli ett bra tag framöver.



Vi samarbetade en hel del med SAAB Elektronik i Göteborg, och våra möten hölls oftast på onsdagar för då gick SAAB:s eget flygplan en tur fram o tillbaka morgon o kväll. Det var ju bekvämt och man kände sig lite märkvärdig att få åka i direktionsplanet, ganska ofta ihop med någon direktör.

Jag höll på med det här jobbet i några år, och det hade blivit rutin när vi började tillverka provapparater till SAAB:s flyg. Vi behövde en kontrollfunktion och vi behövde en funktion för att underhålla alla Datasaabs mätinstrument. Jag blev nu sektionschef med ett tjugotal gubbar och en sekreterare, men något större lönekuvert kan jag inte minnas att det blev, jag var stolt ändå.

Fortsättning följer i nästa års Pb.

4706 Göran Ekelund



Kalle Småland

I förra Pb berättade 4307 Sigvard Hansson om sina praktikår på CVM där han träffade på verkmästare Karlsson som gick under namnet Kalle Småland. Här kommer några anekdoter om honom.

Det berättades en annan historia där Kalle Småland kom att figurera i samband med en annan typ av kontakt med ordningsmakten, Det hände ibland under den ljusare årstiden att han cyklade från bostaden i Malmslätt in till sitt ordinarie helgbesök på restaurangen DRUVAN i Linköping. Vid ett sådant tillfälle hände det att hans cykel var försvunnen när han efter en väl genomfestad kväll kulle hämta den där den varit ställd. Han lyckades stoppa en förbipasserande polisbil vars besättning undrade vad det var frågan om när de lade märke till hans något överförfriskade tillstånd, varvid följande samtal utspann sig: ALLTSÅ, JA VELL ANMÄLA ATT DI HAR STULAT MIN CYKEL,..VA! En polis tog fram sitt anteckningsblock och frågade vilken färg cykeln hade? ALLTSÅ...DÄ Ä LA EN RÖ VA! Nästa fråga gällde om det fanns några speciella detaljer som kunde underlätta identifieringen: Svaret blev: ALLTSÅ...JA MÅSTE LA TÄNK EFTER ETT TAG...VA? Efter en stunds tänkande kom det fram: JO, JA VET! – DÄ FANNS INGEN POMP PÅ HAN! (Pump)

Anm. Vid denna tid fanns det nästan aldrig en pump på en cykel. att finna någonstans. Antingen var pumparna stulna, eller också var de avplockade för att inte bli stulna, Poliserna som kände Kalle Småland sedan tidigare lär ha haft roligt åt svaren!

Kalle Småland hade en egenhet vilken speciellt framkom när han tittat lite för djupt i glaset. När han gick och tänkte på någonting var han tydligen så involverad i detta att han undermedvetet utgick ifrån att alla andra i omgivningen tänkte på samma sak. Detta kunde ge upphov till märkliga funderingar bland folk som undrade vad han menade när han började prata om saker som var lösryckta ur något sammanhang han gått och tänkt på för sej själv. Man tyckte han ibland talade i gåtor!

Följande hände en helgdagskväll när ordinarie personbussen var på väg från Linköping mot Malmslätt på sista dagsturen.

Det var tyst i bussen. Bland passagerarna befann sej även Kalle Småland på

hemväg från krogen. Plötsligt bröts tystnaden av hans skarpa röst:

”CHAFFÖRN!” Inget svar kom. Chauffören hade varit med om liknande förr med honom och ville inte ha igång något resonemang. Efter en stund ljud rösterna ännu skarpare: CHAFFÖRN! Denne fann nu för gott att svara: Ja vad är det? ”ALLTSÅ---GRÅSPARVA Ä ALLT ENA SNÄLLA FÖGLAR-----VA!” ”JA!” svarade chauffören kortfattat. Efter en del småskrattande bland övriga passagerare lägrade sej på nytt tystnaden i bussen och de som kände Kalle Småland kunde notera att han hade ännu en gång roat och förvånat omgivningen med sina lösryckta uttalanden!

I Malmslätt fanns vid denna tid ett mindre s.k. ”mathak” där bl.a. en del av samhällets ungar ått, däribland även Kalle Småland. En annan trogen matgäst var en ung motoringenjör. Denne var organiserad helnykterist och hade därmed inte så mycket gemensamt med Kalle Småland än att de träffades rätt ofta på arbetsplatsen i samband med sin yrkesutövning.

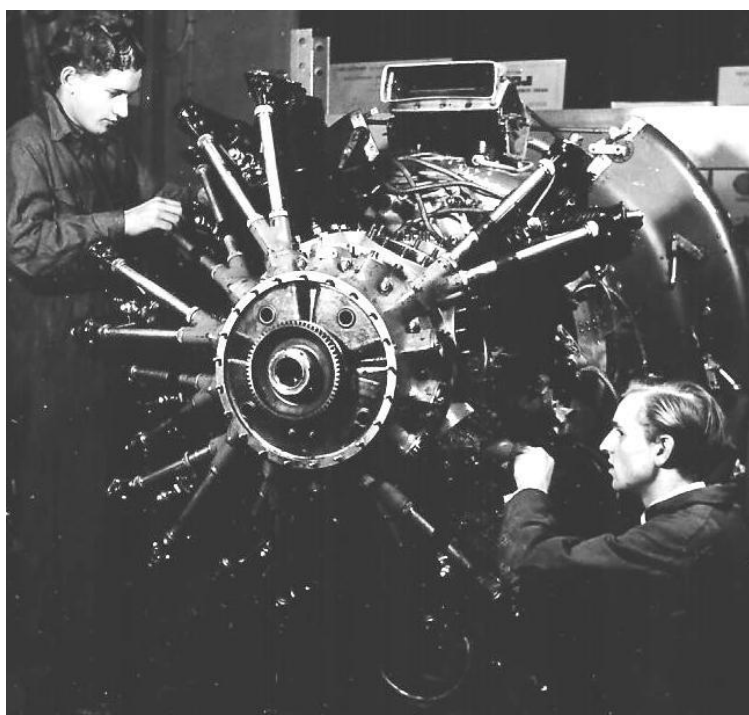
En söndagsförmiddag satt nämnde motoringenjör och åt sin frukost samtidigt som han läste gårdagens Dagens Nyheter som matstället bestod med. Han berättade följande: Plötsligt öppnades dörren och in trädde Kalle Småland och det både hördes och syntes att han var, vad man brukar kalla, ”dagen efter!” Där fanns ytterligare några matgäster, men i övrigt hade det varit tyst och lugnt i lokalen. Trots att vi var väl bekanta kände jag inte någon större lust att inleda någon närmare konversation med Kalle Småland under rådande situation eftersom denne kunde bli en aning jobbig i detta läge. För att slippa kontakt lyfte jag upp sin Dagens Nyheter så högt det gick där jag satt i mitt hörn och hoppades därmed att undgå bli upptäckt. Men där tog jag fel! Jag hade underskattat hans välkända goda iakttagelseförmåga. Jag hörde hur hans steg kom närmare där jag satt för att till sist stanna upp nära framför mig och jag kunde höra hur han andades. Jag hann att tänka – vad gör jag bäst nu i det här läget och vad kommer att hända? Svaret kom hastigt och överaskande! Han tog plötsligt tag i överkanten på tidningen och slet bryskt denna långt ned och sade med hög röst: ALLTSÅ...GOMORRON INGENJÖRN...SER UT Å BLI BRA VÄDER I DAVA! Därefter drog han upp tidningen igen, varefter han gick och satte sej vid ett bord i andra ändan av lokalen. Jag tyckte det kändes väldigt pinsamt och försmädligt! Han hade uppenbarligen velat demonstrera, att han sett mig och tolkat det som om jag inte velat hälsa på honom, vilket i och för sej var sant

denna dag. Jag skämdes rejält över detta och bestämde att aldrig göra om den här manövern i hans närvaro!

Ett annat exempel på Kalle Smålands excentricitet och oväntade infall berättades det att en kväll efter det att krogen stängde kom han på iden att åka och hälsa på sina mycket gamla föräldrar som ännu levde. De bodde i sin lilla stuga ända nere vid Aneby i Småland. Han stoppade en taxi och när föraren frågade vart resan skulle gå pekade Kalle Småland med hela handen och sade: ALLTSÅ....MOT ANEBY!

Det var ju midnatt och taxiföraren undrade om han fattat rätt? Men här var inte plats för någon kompromiss! ”MOT ANEBY!” upprepade Kalle Småland. Färden tog avsevärt lång tid och den lär ha skett i stort sett under tystnad eftersom Kalle Småland sov under det mesta av tiden. Väl framme vid föräldrarnas stuga i Aneby blev taxiföraren ombedd att vänta medan Kalle Småland knackade på. Ingenting hände trots många knackningar. Då gick han fram och tittade in genom en fönsterruta, men där var mörkt. Kalle Småland gick då tillbaka och satte sej i taxin och sade: INGEN IDE...DI SÖVER!....MOT LINKÖPING! Och så blev det. Det hann att bli morgon innan han kunde kliva av i Malmslätt. Det blev en dyr resa men Kalle Småland var stadd vid kassa och han betalade utan problem sade taxiföraren.

4307 Sigvard Hansson



Den röda tråden genom livet

Det hela började för 60 år sedan, närmare bestämt i augusti 1953. Då samlades en skara med ca 25 pojkar i 15-17-årsåldern vid Johannisbergs Herrgård i Västerås för att på allvar börja dana sina liv. Pojkarna utgjorde en väl utvald grupp med ungefär samma bakgrund och ungefär samma intressen. De hade ju alla fått gå igenom en noggrann inträdesprövning till Flygförvaltningens Verkstadsskola (FFV) och skulle bo på internat i Johannisberg det första året. Pojkarna kom från platser utspridda över hela Sverige och de flesta hade kommit på en enkel tågbiljett till Västerås som Flygförvaltningen skickat. De var alla förväntansfulla och taggade, men troligtvis också något nervösa och bortkomna inför det nya livet långt hemifrån.



Det var viktigt att snabbt komma igång med kamratskapet men att komma ihåg de namn man presenterar sig med är ju inte så lätt, som vi alla vet. Därför skapades smeknamn på de flesta, som var lätta att komma ihåg. Namn som ännu stundvis lever kvar är Jompa, Geting, Hampus, Faruk, Glader, Pajsarn, Greven, Hårfager, Bubnik, Bamsing, Källe, Gotte och (Vilsne) Viktor. Gud vet varifrån alla namnen kom, men de kom snabbt och man får räkna med att dras med dem hela livet, vare sig man vill eller ej. Ingen vågade protestera då i början, man kände ju inte varandra.

Det första året förflöt med mycket pluggande och mycket lärande i både teorin och praktiken. Men också, inte minst viktigt, med mycket fritidsaktiviteter och många roliga och nöjsamma stunder tillsammans. Ett detaljerat regelverk hade man naturligtvis att följa men det hindrade inte att ett och annat hyss något utanför gränsen kunde passera. Ett litet uns av Lundsbergsanda kanske till och med fanns men dock inga handgemäng med strykjärn som redskap.

Här lades nu grunden till en röd tråd med ett livslångt kamratskap.

Det andra året fortsatte i samma anda men nu med boende på Lövudden och kunskaperna och kamratskapet förstärktes ytterligare.

Efter skolan i Västerås med tillhörande praktiktjänstgöring på Centrala verkstäder och flottiljer blev de som så ville medlemmar i FFV Kamratföreningen, som då ordnade årliga kamratträffar i Västerås. Där fanns möjlighet att upprätthålla kontakterna.

Pojkarna, som förväntansfulla och målmedvetna hade samlats vid Johannisberg i augusti 1953 blev så småningom vuxna, välutbildade, stadgade och välmående pensionärer med ett rikt liv bakom sig. Den röda tråden med minnen från FFV-tiden har följt med hela tiden men ”pojarna” är nu återigen spridda över Sveriges land och de flesta har ingen i närheten att dela sina minnen med. Vid kamratträffarna har deltagandet från den egna klassen blivit alltmer gles.

Då kom Linköpings 53-gäng med 5316 Bengt ”Bubnik” Nilsson, 5303 Sven ”Jompa” Andersson och 5320 Rolf ”Kålle” Lindskog i spetsen på den lysande idén att ordna egna klassträffar. Dessa träffar fick inte kollidera med de ordinarie kamratträffarna, som nu arrangerades vartannat år. Konceptet skulle vara, att samlas en veckända i maj/juni, att fixa hotell och samlingslokaler från fredagen till söndagen samt ordna diverse aktiviteter, inte så mycket dock, det viktiga var att just bara träffas och umgås. Fruar och sambos skulle också vara med och förhöja trevnaden och stämningen. (Man kan gissa att Linköpingsfruarna Maj-Britt, Berit resp. Berit säkert hade ett finger med i spelet).

Sagt och gjort, 2007 skickades en kallelse ut med samling fredagen den 11 maj i Linköping. Detta visade sig bli en riktig fullträff. 15 ”elever” kom och tillsammans med fruar blev det 25 personer.

Flera i gänget hade inte setts på många år, men det dröjde inte lång stund förrän sällskapet blev som en enda stor familj. Fruarna kom också snabbt in i den något speciella jargongen och tillförde mycket glädje. Detta var kanske inte så konstigt, de har ju indirekt på något sätt gått igenom samma inträdesprov som sina gubbar. Helgen präglades av god mat och dryck, trevlig samvaro, många glada skratt samt intressanta besöksmål. Linköping är ju som klippt och skuren för detta gäng med sitt ”flygförflutna” och sitt förnäma flygvapenmuseum. Lite extra kul blev det vid besök på Flygvapenmuséet när guiderna visade sig vara två ännu äldre FFV-are nämligen 5219 Persson och 5221 Rosmark.



Är man i Linköping måste man ju också besöka Gamla Linköping där finns mycket att beskåda och som extra knorr fick man fikat serverat av självaste Ragnar Dahlberg.

Vid den avslutande middagen var alla överens om att detta var så fantastiskt lyckat att det måste fortsätta och med tanke på de uppnådda åldrarna borde vartannat år vara lämpligt.

Sedan dess har tre träffar ordnats: 2009 i Falun, 2011 i Arboga och 2013 i Varberg. Samma vinnande grundkoncept har gällt och lika trevligt har det varit varje gång.

I Falun och arrangerades festen av 5313 Sören ”Greven” Larsson och 5321 Sandy Rydje. 22 personer inklusive 12 ”elever” anslöt. Här bjöds bl. a. på en häftig upplevelse vid besök i Falu Gruva med dess historia, sina salar och sina gångar till 67 meters djup.

I Arboga fixades träffen av Arbogas egen 53.a 5325 Jan ”Viktor” Welin med fru Birgitta. Denna gång samlades också 12 ”elever” och 22 personer sammanlagt. Arboga med sin starka anknytning till flyget kunde bjuda på besök i Robotmuséet där den svenska robotutvecklingen kunde följas från början till nutid genom massor av intressanta modeller. (Obs detta gäller flygande robotar, inte gräsklippare). Ett besök vid Kanalcaféet vid Hjälmare Kanal, där god lunch serverades, blev ännu en höjdpunkt vid Arbogabesöket.

Långt ifrån flygverkstädernas Mecka ligger Varberg. Där bor 5304 Elis ”Geting” Bengtsson med fru Margit. De erbjöd sig vid förra träffen att ordna nästa, och det gjorde de med bravur. Som vid tidigare träffar blev alla, denna gången 20 deltagare inklusive 11 ”elever”, trevligt mottagna till en välordnad tillställning. Här fanns många platser att beskåda och uppleva: Varbergs fästning, Den berömde Bockstensmannen, Wictory Center, en nybyggd arena för innebandy, Kustsanatoriet Apelviken, Naturum på Getterön, för att nämna några.

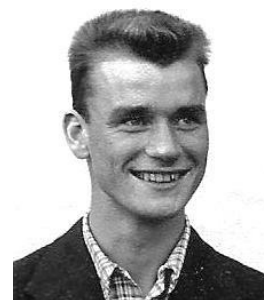
Alla träffarna hittills har bjudit på mycket god hotellstandard till hyfsade priser, fina samlingslokaler, god mat, jättetrevlig samvaro, fint väder och framför allt bevis på att den röda tråden med FFV kamratskap existerar.

För att något återgå till ordningen bestämdes vid slutsamlingen i Varberg att så många som möjligt av 53-orna ska träffas vid den ordinarie FFV Kamratträffen i Västerås redan nästa år. Den inträffar helgen 24-25 maj 2014. Det kan bli jättetrevligt att återigen få uppleva Västerås där den röda tråden började för 61 år sedan.

Hoppas vi ses då.

Kölingared i Västergötland september 2013

5312 Torbjörn ”Pajsarn” Kjellin med fru Inga-Britt



UPPROP – Elever som började på FFV 1961

Redan i förra årets Propellerblad fanns en första information om att det är dags för oss 61;or att samlas och fira att det nu är 50 år sedan vi tog vår examen i Västerås!

Vi som tar initiativet är tre FFV-elever med respektive som nu har träffats varje sommar under flera år hemma hos någon av oss, där vi samtalar bland annat om trevliga händelser från tiden på Johannisberg, Lövudden och i vår utbildning. För några år sedan skrev vi om våra träffar här i Propellerbladet.

Men vi vill gärna samla flera av våra kamrater, gärna med respektive, till en trevlig samvaro och ett bra tillfälle är att nu komma till Västerås den 24-25 maj. Det är den helgen som den årliga kamratträffen med årsmöte äger rum.

Ja det är alltså hela 50 år sedan vi 61;or fick våra betyg för att ge oss ut i olika verksamheter i första hand i Sverige, men för flera även utanför Sveriges gränser. Vi tog examen i Västerås efter vår treåriga utbildning inklusive ett års praktik och vi var den första årskull som omfattades av totalt tre års utbildning mot den tidigare fyraåriga.

Vi önskar kunna få möta fler av våra klasskamrater som började utbildningen år 1961, och därför är detta ett upprop till Er:

KOM TILL VÄSTERÅS DEN 24-25 MAJ 2014

Du har kanske någon av våra klasskamrater i Din omgivning, sprid därför detta budskap om vårt 50-årsjubiléum så det når så många av oss som möjligt.

Vi jobbar vidare och hoppas få till ett trevligt, enkelt och bra program för vårt jubileum.

Anmäl Dig med namn även på den/de personer som Du tar med Dig senast den 30 april till:

larsake.carlsson@karlsborg.se eller ring mig på 0705-41 54 62, 6111 Carlsson.

Alla som anmäler sig kommer att få ett detaljerat program (lördag em och söndag em) inom en vecka efter sista anmälningsdagen. Notera i anmälan om Du vill ha hjälp med att beställa logi samt om Du deltar i lördagens middag och söndagens lunch.

Hoppas att vi blir många som vill delta för att träffa kamrater vid vårt 50-årsjubiléum och för att minnas våra trevliga stunder vi hade tillsammans under flera år!

Hälsningar från ”Jubileumskommittén”

6104 Andersson

6111 Carlsson

6115 Eriksson



Östersundsträffen 2013

I vanlig ordning har det i höst varit en FFV-träff för de som bor i Östersund med omnejd.

Årets träff hölls hemma hos 5627 Bengt Håkansson på Frösön och var den 27:e sedan starten.

På traditionellt sätt var det gamla minnen som diskuterades kring fikabordet.

Vi som var där: 4704 Sven Björk, 5627 Bengt Håkansson, 5644 Karl-Åke Modigh, 5651 Jan-Erik Nowén, 5732 Kjell Landgren, 5740 Lennart Mowerare, 6047 Lars Nilsson, 6148 Morgan Nöjdberg, 6247 Börje Persson, 6450 Hans Eneroth, 6505 Per-Lennart Andersson samt 6603 Göran Olsson.

5732 Kjell Landgren



Hälsningar från KFUM i Västerås 2013

Föreningens verksamhet under året har i huvudsak varit ledarskap, gruppdynamik, lekens betydelse, vattensporter som fiske, kanotning, windsurfing och segling, hjärt- & lungrehabilitering, olika funktionsnedsättningar, KFUM-kunskap, barnpilotutbildning m.m.

Lägerverksamheten under veckorna: 26-31 för åldrarna 7-16 år. Snitt 25 barn/vecka. Första lägerveckan deltog barn som satt i rullstol. Varje barn fick ett lagat mål mat varje dag. Lägerveckorna var uppdelade i olika teman som t.ex. sommar OS, naturvetenskap/scouting, överlevnad, olika experiment, Graffiti & Body Art, rollspel m.m.

Barnen hämtades och kördes hem med KFUM Västerås populära och välkända röda dubbeldäckare. Londonbussen körs gratis av passionerade busschaufförer!

Ledarna har hjälpt till med att göra affischen till sommarens "Sommarkul". Under höstlovet anordnades en återträff med barnen som deltog på sommarens läger. En stor önskan är att läger anordnas under barnens olika lov som jullov, sportlov, påsklov, sommarlov, etc.

Det positiva i år är att föreningen har en mångkulturell, åldersöverskridande styrelse med människor som även kan ha en funktionsnedsättning.

Seniorverksamheten kallas för "SenIÅren" och är en grupp pensionärer som träffas varannan vecka. Följande verksamma sektioner som är mycket aktiva är Triangelföreningen, kvinnogruppen som pilgrimsvandrar, kapellet, scouting, Rävsnäs, segling, windsurfing, innebandy, HIF Anund, fastighetsskötsel m fl.

Föreningen har haft ungdomar från kommunen som har sommarjobbat på "Sommarkul". Några av dem har kommit in i föreningens verksamhet och kommer att erbjudas ledarutbildning m.m. Detta har varit mycket uppskattat från föreningens sida. Föreningen samarbetar med många föreningar.

Styrelsen för KFUM i Västerås

Camilla Bohm Coleman / vice ordförande

Larsowe Roman / KFUMs representant i FFVK

Föreningsfakta 2013

Nu är det dags igen för inbetalning av medlemsavgiften. Se bifogat inbetalningskort.

2012 gick det ut en påminnelse till 194 elever som inte betalat 2012 års avgift, av dessa betalade 12 st.

Även i år påminner vi de som glömt att betala genom att markera detta på inbetalningskortet.

Data för aktuellt år	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Tidningen har gått ut till adresser	712	725	738	757	735	748	733	739
Så här många har betalat m-avgift	515	531	516	542	535	539	535	540
Efter en påminnelse så här många		543	539	560	558	560	566	559

Via inbetalningskortet och mail kom det in 51 uppdateringar till vårt register.

Det går även bra att meddela ändringar via e-post.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan!

Inbjudan till kamratträff med årsmöte 2014

I vår är det åter dags för vår regelbundna träff dvs. en kamratträff med årsmöte som enligt stadgarna skall hållas jämna år.

2014 års arrangemang kommer att hållas i Västerås lördagen och söndagen den 24-25 maj.

Lövudden och Johannisbergs Herrgård är bokade för vår räkning.

På Herrgården kommer vår traditionella utställning att ställas upp.

Festlokalen i källaren kommer att kunna användas för någon form av aktivitet under lördagskvällen.

På Lövudden kommer söndagens korem, fm kaffe, lunch och årsmötet att hållas.

En separat kallelse med program kommer att skickas ut till alla medlemmar under april månad 2014.

Väl mött den 24-25 maj 2014 i Västerås!

Styrelsen

IN MEMORIAM

Sedan föregående Propellerblad har det kommit till styrelsens kännedom att följande personer har avlidit:

4105	Karl-Axel Jansson	2012-01-01
4202	Svante Dahlberg	2012-06-22
4210	Stig Ljung	2013-02-09
4312	Ingvar Larsson	2013-01-14
4404	Gunnar Lundberg	2013-03-07
4413	Rune Lundberg	2012-04-16
4616	Dag Mårup	2012-11-08
5844	Bertil Malm	2012-07-28
6028	Per-Gunnar Johansson	2013-04-02
6243	Karl-Erik Nordlund	2013-07-28
6412	Sören Bylander	2012-12-30
PS01	Ove Ahlgren	2012-12-11

Frid över deras minne





Luciafirande 1964



Högt spel 1964



Examen 1962