



# PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 82 Årgång 71



# 2020

# ***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. 076 – 808 45 54
- \* Ledamot: 6441  
Carl-Gustav Carlsson, Hässelby Rytterne, 725 92 Västerås. 0220 – 420 92
- \* KFUMs representant:  
Anette Hedberg Björklund, Lövudden, 725 91 Västerås. 021 – 18 52 20
- \* Suppleant: 5325  
Jan Welin, Vretvägen 35, 732 32 Arboga. 0589 – 136 49
- \* Suppleant: 5716  
Per Åke Angelöf, Ekholmsvägen 74C, 589 25 Linköping. 073 – 998 22 82

Medlemsavgiften för år 2021 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro: 34 02 04-7

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

E-post: [ffvk@ffvk.se](mailto:ffvk@ffvk.se)

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.



**Omslagsbild: Arkivcentrum i Arboga, där vårt arkivmateriel skall förvaras  
Foto: Lars Petersson, Kolbäck. ([inphokus.com](http://inphokus.com))**

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|        |  |                       |
|--------|--|-----------------------|
| Sid 1  | Ett annorlunda år  | Styrelsen             |
| Sid 2  | Kamratträffen som uteblev och årsmötet som blev via brev!        | 6336 Leif T Larsson   |
| Sid 4  | Protokoll från årsmötet  | 5858 Åke Tedesjö      |
| Sid 7  | Uppdrag i Turkiet  | 5826 Åke Hännestrand  |
| Sid 14 | Sommarparadis för 60 av 1000                                     | Ur VLT 1960           |
| Sid 15 | Historien om Optands Flyg- och Lottamuseum                       | 5732 Kjell Landgren   |
| Sid 19 | Mer om U-balken  | 6336 Leif T Larsson   |
| Sid 20 | Mopedresan sommaren 1959   | 5858 Åke Tedesjö      |
| Sid 23 | Piratkopierad stjärna  | Ur Klassiker          |
| Sid 25 | Händelse i Dayton USA, juni 1965                                 | 5846 Hans Nordberg    |
| Sid 26 | Minnen från tiden som flygsoldat                                 | 5703 Arne Brahm       |
| Sid 28 | Från instrumentmakare till avvecklingsansvarig för fpl 37 Viggen | 5840 Roine Larsson    |
| Sid 32 | Nostalgiska tankar   | 5836 Eilert Josefsson |
| Sid 33 | Tage Tuvhedens spännande livsresa                                | 5834 Tage Tuvheden    |
| Sid 38 | Ett litet problem – en möjlig lösning                            | 6060 Bengt Svensson   |
| Sid 40 | Annonsnostalgi   |                       |
| Sid 42 | Föreningsfakta   | 5746 Rolf Olsson      |
| Sid 43 | Vi minns 4929 Karl Gardh   |                       |
| Sid 44 | IN MEMORIAM  |                       |

## Ett annorlunda år!

Vid vår ålder trodde vi nog att vi varit med om det mesta. Men lagom till att vi i styrelsen förberedde utskicket av inbjudan till årets kamratträff drabbades vi av en ny verklighet, Corona-pandemin. Vi nödgades ställa in träffen och sköt årsmötet framför oss. Och som ni nu vet så slutade det med ett årsmöte via brevröstning. Hur det avlöpte framgår av protokollet längre fram i bladet.

Det annorlunda årsmötet hade dock det positiva med sig att deltagandet blev rekordstort med 184 röstande!

Allt är inte annorlunda i år, utan propellerbladet kommer här som vanligt! Även om vi i styrelsen inte kunnat eller vågat träffas som vanligt, det formella årsmötet den 8 september och våra möten skedde och sker via Skype, ett bild och ljudmöte framför datorn.

För arkiveringen, som kräver fysiska möten på plats i Västerås, hoppas vi på en normal vår!

**Med önskan om en God Jul och ett Bättre Nytt Kamratår!**

## Styrelsen



## Kamratträffen som uteblev och årsmötet som blev via brev!

Detta annorlunda år och dess konsekvenser för kamratträffen började för styrelsens del redan under hösten 2019. Lövudden såldes och vi visste inte hur nye ägaren skulle driva anläggningen. Vi bestämde ändå dagar för träffen efter garderingen om att kunna nyttja de lokaler som KFUM har kvar.

Efter att i början av året ha träffat nya ägaren till Lövudden Anders Gellerstig, lugnades vi och så även oron över hur vi skulle göra med arkivet. Kamratträffen skulle kunna genomföras på Lövudden och arkivet skulle få en ny plats i källaren.

Då vi träffades för första styrelsemöte på Lövudden i februari konstaterades att lokalen där vi hade vårt arkiv tömts på allt KFUM-materiel. Det enda som fanns kvar var vårt materiel om än något omrört. Vi fick tillgång till och flyttade vårt arkiv till tre rejält rymliga skåp. Ett nyinstallerat kodlås i entrédörren förde med sig att vi fick problem att låsa anläggningen när vi skulle lämna huset.

Vid årets andra styrelsemöte i början av mars började problemen redan vid försök till inpassering. Omöjligt trots enträgna försök av oss sex livserfarna och seniora tekniker. Efter en telefonsupport med ägaren, som befann sig i Frankrike och hävdade att låset fungerar, gav vi upp. Vi siktade in oss på att åka hem med oförrättat ärende när vi hittade en olåst dörr i källaren till den tidigare scoutlokalen! Värmen var på och det fanns vatten, bord samt några fungerande stolar. Mötet med att planera kamratträffen kunde genomföras och bland annat togs beslut om offerter för hotell och catering. Däremot det planerade arkivarbetet och montage av lås på de tre skåpen kunde inte genomföras.



Källartrollen: 5858, 6060, 5746, 5325 samt 6336 bakom kameran. 6441 avvek tidigare

Några dagar senare var pandemin ett faktum och även Sverige var drabbat av covid-19. Kodlåset kasserades och när vi fått ut en nyckel trotsade Åke och jag Folkhälsomyndighetens reserestriktioner och gjorde en covid-säkrad insats för att få skåplåsen på plats.

Årets tredje styrelsemöte i slutet av mars fick genomföras via Skype, bild och ljudmöte via datorn. Vi hade då insett och beslutade att årets planerade kamratträff och årsmöte i maj måste ställas in. En information om läget i ett brevkort till alla medlemmar var nödvändigt där vi också hoppades kunna återkomma med ett nytt datum.

Vi träffades på distans för det fjärde mötet i början av maj då vi beslutade att kamratträffen skjuts till 2022 men vi tror och hoppas fortfarande på att kunna genomföra ett årsmöte i någon form.

Under de femte och sjätte styrelsemötena, naturligtvis även dom på distans, formade sig idén och beslut togs om att genomföra ett brevårsmöte. Ett utskick i augusti och formellt årsmöte den 8 september, för att uppfylla stadgarna som statuerar: Ordinarie årsmöte skall hållas varje år med jämnt årtal tidigast den 10 maj och senast den 10 september.

Trots allt blev årsmötet en succé vad gäller deltagarantal med 184 röstande, rekorddeltagande! Men lite ensamt för oss 5, som kunde delta via Skype, se bild och protokoll på följande sidor. Vi gick igenom sammanställningen av röstresultaten och stadfäste det i årsmötesprotokollet. Ett konstituerande möte klarade vi också av direkt efter så nu är vi inte en interim-styrelse längre.

### **Ett annorlunda årsmöte där vi saknade er medlemmar och avslutningen med FFV-visan!**

6336 Leif T Larsson



---

## **Protokoll fört vid det formella årsmötet den 8 september 2020 för Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening (FFVK)**

- §1 Årsmötet öppnades av styrelseordförande 6336 Leif T Larsson.  
Mötet genomfördes via en SKYPE länk av styrelsen för FFVK med deltagarna 6336 Leif T Larsson, 6060 Bengt Svensson, 5746 Rolf Olsson, 6441 Carl-Gustav Carlsson, 5858 Åke Tedesjö samt mandat och fullmakter från 184 medlemmar via inskickade röstsedlar.
- §2 Den utskickade dagordningen godkändes.
- §3 Till ordförande för årsmötet valdes 6336 Leif T Larsson.
- §4 Till sekreterare för årsmötet valdes 5858 Åke Tedesjö.
- §5 Till justerare av årsmötesprotokollet valdes 6060 Bengt Svensson och 6441 C-G Carlsson.
- §6 Kallelse med röstsedel till detta årsmöte har skickats ut till 502 medlemmar, med information om hur detta formella årsmöte kommer att genomföras, varav 184 har skickat in en ifylld röstsedel.  
Kallelse och röstsedel har också funnits på vår hemsida [ffvk.se](http://ffvk.se).  
Förfarandet godkändes av årsmötet.
- §7 Styrelsens verksamhetsberättelse för tiden 2018-04-01 till och med 2020-03-31 och kassarapporten för motsvarande period har bifogats kallelsen.  
Verksamhetsberättelsen och kassarapporten godkändes av årsmötet.
- §8 Revisorernas berättelse, som bifogats kallelsen, med förslag att:
- resultaträkning och balansräkning fastställs.
  - periodens resultat överförs i ny räkning.
  - styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för i frågavarande period.
- Årsmötet godkände revisorernas berättelse.
- §9 Därefter beslutade årsmötet i enlighet med revisorernas förslag att fastställa resultat- och balansräkning, att överföra periodens resultat i ny räkning, samt att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för i frågavarande period.

- 
- §10 Valberedningen 5732 Kjell Landgren och 5813 Börje Eriksson har presenterat sina förslag på valbara medlemmar.  
Till föreningens och styrelsens ordförande för en period om två år omvaldes 6336 Leif T Larsson.
- §11 Till ledamot i styrelsen för en period om fyra år omvaldes 5858 Åke Tedesjö och 6060 Bengt Svensson.
- §12 Till KFUM:s representant i styrelsen för en period om två år omvaldes Anette Hedberg Björklund. (Förslag från KFUM).
- §13 Till styrelsesuppleanter för en period om två år omvaldes 5325 Jan Welin och 5716 Per Åke Angelöv.
- §14 Till revisorer för en period om två år valdes 5713 Per-Ove Björkman (omval) och 5511 Lars-Ove Johansson (omval tidigare revisorsuppleant).  
Till revisorsuppleanter för en period av två år valdes 6109 Jan-Olof Björklund (omval) och 5853 Jens Rönnkvist (nyval).
- §15 Till valberedningen omvaldes 5732 Kjell Landgren (sammankallande) och 5813 Börje Eriksson.
- §16 Oförändrad medlemsavgiften på 100:- fastslogs för kommande period.
- §17 Inga förslag från styrelsen förelåg.
- §18 Inga stadgeändringar är föreslagna.
- §19 En motion från 5524 Roland Rehnäck har inkommit beträffande föreningens ekonomi.  
Den har inte behandlats av årsmöte eftersom den inte fanns med i utskicket till medlemmarna. Årsmötet sänder den vidare till styrelsen för utredning och hantering och kan om så erfordras tas upp vid nästa årsmöte.
- §20 Inga övriga frågor förelåg.
- §21 Detta unika årsmöte, under pågående Covid-19 pandemin, förklarades avslutat av ordförande 6336 Leif T Larsson.



**Vid Protokollet**  
5858 Åke Tedesjö



**Justeras**  
6060 Bengt Svensson



**Justeras**  
6441 Carl-Gustav Carlsson



**Årsmötet på Skype**



**Överst i högra hörnet lilla rutan ordf. 6336 Leif T Larsson  
Nedanför: 5746 Rolf Olsson, 6441 C-G Carlsson  
5858 Åke Tedesjö och 6060 Bengt Svensson**

## Uppdrag i Turkiet

Redan när jag 1960 påbörjade min tvååriga praktik vid avdelning 6 på F15 i Söderhamn, fick jag kontakt med den fackliga verksamheten. Det var målaren Sture Risell som någon av de första dagarna tog kontakt med mig och Ruben, 5822, som också var med på F15 då. Han lät oss förstå hur viktigt det var att vara fackligt ansluten och ingå i gemenskapen bland de övriga anställda vid verkstaden. Då var det FCPF som var aktuellt. (Försvarets Civila Personalförbund)

Så blev det och så fortsatte det under alla mina yrkesverksamma år. Då med undantag för åren som tekniker, fram till 1970.

När jag då hade beslutat mig för att lämna Flygvapnet och söka in till Lärarhögskolan, fick jag en annan yrkesinriktning. Som nyutbildad yrkeslärare fick jag 1971 anställning i Hudiksvalls Gymnasieskola, inom utbildningen för el/telereparatörer, så återupptogs mitt fackliga engagemang. Detta efter att jag noterat vilka skillnader i anställningsvillkor som förelåg mellan lärare i rent teoretiska ämnen och med oss som undervisade i mer praktiskt inriktade ämnen. Allt till vår nackdel.

Som vanligt när det gäller föreningar, blev det så att när jag framförde mina åsikter, tog det inte lång stund innan jag blev invald i lärarfackets styrelse.

Under åren blev mitt engagemang allt mer omfattande, till att också omfatta engagemang för fackliga kollegor i ett internationellt perspektiv. Det var så jag fick kontakt med Turkiet. Efter militärkuppen 1980 förbjöds samtliga fackliga organisationen för de offentliganställda. Många av de som tidigare varit engagerade i dessa organisationer, fängslades efter enbart summariska rättegångar.

Då i början av 80-talet, fick jag namnet på en av de fängslade lärarna och dessutom i vilket fängelse han satt. Vi var då några som beslutade oss för att göra något för denna kollega. Inte mycket kunde vi göra, mer än att få fängelsets personal att förstå att vi visste om att och vart han fanns. Vi skrev brev till läraren, utan hopp om att få något svar. Så blev det också, men vi fortsatte att skriva varje månad under några år. Vi vet inte hur det gick för den här kollegan, men vi fortsatte vårt skrivande med hopp om att han på något vis skulle få en

något bättre tillvaro, när fängelsepersonalen kunde inse att han inte var glömd utanför fängelset.

De som tidigare varit lärare i de turkiska skolorna, kunde i många fall, inte längre fortsätta sitt arbete. Många blev avskedade och andra sattes i fängelse. För att ändå försöka hålla kontakt med varandra över riket, startade de en ny organisation, "Föreningen för icke yrkesverksamma lärare". (EGIT-DER). En förening som inte hade facklig inriktning. Alla var ändå medvetna om att deras verksamhet var en förberedelse för att en dag kunna bilda en facklig organisation för lärare i Turkiet.

Dåvarande Svenska Facklärarförbundet (SFL), som jag tillhörde och satt i deras styrelse, hade kontakt med den organisationen. Tillsammans med andra organisationer i Europa, stöddes föreningen på olika sätt.

I april 1990 genomförde EGIT-DER en konferens i staden Izmir, med rubriken



"Lärardagar". Samtidigt skulle firandet av något som motsvarar Folkhögskolan i Sverige, genomföras. I Turkiet hette de "Byskolor". Jag blir inbjuden att medverka vid konferensen och var också ombedd att där hålla ett anförande med inriktning på skolor och då med Sverige och Turkiet som utgångspunkt.

Anförandet måste först godkännas av inrikesministern i Turkiet. Jag sände ner texten till mitt anförande, men fick aldrig någon reaktion på det. En kopia sände jag också till representanter för EGIT-DER.

På många ställen där jag reste, hade Olof Palme uppmärksammats. Som här i en förstad till Izmir. På flera ställen såg jag gator som var namngivna med hans namn. När folk jag mötte hörde att jag kom från Sverige, var det Olof Palme de nämnde i första hand och därefter Björn Borg.

Redan den 4 april anlände jag till Ankara. Jag skulle under tiden fram till 15 april genomföra en rundresa bland lärare i Turkiet och Kurdistan. Allt i syfte att efter

bästa förmåga informera om tänkta planer för en organisation för lärare i Turkiet. Planläggningen av den rundresan fick jag hjälp med av turkiska kontakter i Sverige.

Väl framme i Ankara, sammanträffade jag med den svenske ambassadören, för att informera om min tänkta rundresa. Med då är också EGIT-DER:s ordförande och internationella sekreterare.

Ambassadören avrådde mig att resa till den kurdiska delen av Turkiet. Staden Malatya som jag planerat att besöka var inte säker och den ort jag därefter tänkt resa till Gysselyourt, låg helt utanför kontrollerat område i den kurdiska delen av landet. Där hade skolorna blivit gerillans speciella anfallsmål under den senaste tiden. Anledningen sades vara att lärarna inte fick undervisa på det kurdiska språket och heller inte om kurdisk kultur. Det ansågs som ett svek mot det kurdiska folket och därför påstods PKK anfälla skolorna och deras lärare.

Resan till Gysselyourt genomförde jag utan några större problem. En del incidenter inträffade under rundresan, men det får jag kanske skriva om en annan gång.

Nu till uppdragets grundsyfte, vilket var att medverka vid EGIT-DER:s konferens i Izmir.

Det var den 15 april som Lärarkonferensen skulle genomföras.

När jag så kommer till Izmir, efter min rundresa, fick jag veta att myndigheterna inte godkänt EGIT-DER:s ansökan om att genomföra konferensen. Min ansökan att få hålla ett anförande hade heller inte godkänts.

### **Mina kontaktpersoner i Turkiet**

Organisationen beslutade att ändå genomföra konferensen med hopp om att min närvaro skulle göra att den inte avbröts av någon myndighet. Att jag fanns i Turkiet och att myndigheterna kände till min resa, hade jag uppmärksammat vid ett flertal tillfällen. Exempelvis när jag kom till Malatya blev jag hämtad med bil, vilken körde till ett litet



affärsområde. Där gick vi igenom lokalen snabbt och placerades på baksidan av byggnaden i en annan bil. Så skedde vid ytterligare ett tillfälle innan vi kunde fortsätta till Gysselyourt.

När vi kom fram till den lokal där konferensen skulle hållas, fanns ca 15 kravallutrustade poliser vid ingången. Jag stod där en stund och noterade att några civilklädda med öronsnäcka också fanns där. Att jag under hela resan varit följd av säkerhetspolisen, hade jag blivit informerad om och även själv vid några tillfällen observerat, med hjälp av den avslöjande öronsnäckan.

När jag kom fram till ingången, skulle jag gå uppför några trappsteg. Jag såg då att en man med mussla stod på trappan. Han hade också sin kavaj uppknäppt och jag tyckte att den verkar puta ut lite extra. Jag tog ett trappsteg mot den mannen, men ”råkade” snubbla och ramlar mot mannen. Jag tog stöd mot honom och då öppnade sig hans kavaj, under vilken hela arsenalen av utrustning visade sig.

Jag bad om ursäkt, men mannen blev mycket irriterad och tog ett steg åt sidan. Ryter något och då kom ytterligare tre personer, vilka jag tidigare inte observerat, fram till honom. Inte så genomtänkt tyckte jag. Han avslöjade då att han hade ytterligare personal med sig.

Något mer blev det inte av den incidenten, utan vi kunde fortsätta in i lokalen. En lokal fylld med ca 300 personer. Konferensen skulle ske i form av paneldebatt vilket då var en vanlig konferensform i Turkiet, fick jag veta. På podiet satt fem personer, men en stol var tom. Där var det tänkt att jag skulle sitta, men det fick jag inte. När jag kom in presenteras jag och får sätta mig på en stol på den främre raden. Konferensen började och en tolk försökte efter bästa förmåga få mig att följa med i debatten.

I en paus kom ordföranden för organisationen fram till mig och frågade om jag ville hälsa på deltagarna. Tal fick jag inte hålla. Inte heller komma upp på podiet. Jag fick en mikrofon och placerades i ett hörn vid dörren. Jag tackade för att jag fick vara med vid konferensen och framförde en hälsning från de svenska lärarorganisationerna och önskade dem lycka till i deras kamp för fackliga fri- och rättigheter. Jag avbröts då av en kvinna som stod bakom mig. Hon tog min mikrofon och sa: ”No more, police”. Jag tackade för mig och leddes ut ur lokalen. När vi kom ut till bilen som väntade på oss, fick jag veta att när jag nämnde

”fackliga fri-och rättigheter”, var en civilpolis på väg mot mig. Organisationen hade placerat ut vakter vid ingången, för att observera polisernas reaktioner och avbryta mig om det behövdes. När jag åter mötte organisationens ordförande sa hon sig vara mycket nöjd med det lilla jag framförde i min hälsning. Ingen av dem skulle våga använda de ord jag använde. Det var/är svårt att förstå att myndigheterna kan vara så rädda för det talade eller skrivna ordet. För oss i Sverige är yttrandefriheten så självklar att vi inte ens tänker på vilken värdefull frihet det är.

Senare på kvällen blev jag inbjuden att delta vid firandet av ”Byskolorna 50 år”. Det första som mötte mig när jag kommer fram till lokalen där firandet skulle ske, var fem poliser som stod vid ingången till idrottshallen, där firandet skulle ske. Hallen rymde säkert ca 3000 personer, men här fanns endast ca 200 deltagare.

Jag fick senare veta, att utbildningsministern vid flera tillfällen skrivit till skolornas rektorer och uppmanat dem att notera vilka av lärarna som har kontakt med EGIT-DER. Det hade säkert skrämt bort många som annars kanske skulle ha deltagit. De flesta av deltagarna var troligen pensionerade och icke yrkesverksamma. Nere i hallen genomfördes dans, musik och diktläsning och vi närvarande var inte fler än att vi kunde sitta på den ena sidan av hallens läktare. På andra sidan av hallen, satt ytterligare 20 hjälmförsedda poliser, utrustade med visir, pistol, handfängsel och lång batong. Bland oss deltagande satt utspritt ytterligare 5 poliser, med samma utrustning.

Det riktiga firandet fortsätter senare i en restaurang. När vi kom dit var det redan mycket folk. Det här var inte ett möte, utan en middag med musik och dans. Lokalen fylldes allt mer och feststämningen lät inte vänta på sig. Här behövde lärarna inte vara rädda för att delta, trots att det säkert fanns civilpoliser i lokalen. Det faktumet störde dock inte feststämningen.

Här ombads jag också att hålla en förkortad version av det anförande jag var förbjuden att hålla vid konferensen. Anförandet hade blivit översatt till turkiska och delats bland deltagarna. Jag blev ständigt avbruten med applåder under mitt anförande. Det var en fantastisk känsla att få uppleva denna stämning. En man kom upp till mig på podiet med två glas Raki och ville skåla med mig. När jag tog innehållet i ett svep, jublade deltagarna.

Många kom fram till mig och kramade mig med tårar i ögonen. Andra gav mig sina adresser och ville att jag skulle skriva till dem. Andra gav mig adresser till anhöriga i Sverige som de ville att jag skulle kontakta. Jag kan nog aldrig förstå hur det kändes för dessa lärare att någon från Sverige kom hit till dem för att hålla ett anförande som stöd för deras kamp för fackliga fri- och rättigheter.



En av många hembjudningar jag fick. Inte enbart för att diskutera kring det kommande gemensamma arbetet, utan också för trivsel med god mat och dryck. Alla jag var i kontakt med var mycket gästvänliga.

### **Vad hände sedan?**

Efter att jag avslutat min resa, besökte en delegation från EGIT-DER inrikesministeriet och anmälde att de hade för avsikt att starta en fackförening för lärare. Samtliga arresterades omedelbart och sattes i fängelse.

Efter ett antal förhandlingar där advokater anlätades, frigavs de. Några år senare bildades lärarorganisationen. Vilken betydelse min resa i Turkiet och möten med många fackligt engagerade lärare, är svårt att säga, men alla såväl myndigheter som lärare, visste vad syftet med min resa var.

Jag kunde vid många möten med myndighetspersoner ta mig relativt stor frihet i mitt frågande. Det enda som kunde hända var att jag skulle kunna bli förklarad som "Persona non grata". Vad jag alltid fick ha i beaktande var att inte orsaka problem för de som jag mötte under min resa. De skulle bo kvar i landet och var ständigt utsatta för myndigheternas vakande öga. Det kunde för deras del räcka

med att fel valt ord vid fel tillfällen för att de skulle kunna åtalas för brott mot någon bestämmelse som de aldrig hade hört talas om. Nu har det gått 30 år sedan allt det här hände, men det är avsiktligt som jag inte nämner någon vid namn i det jag skrivit.

Den turkiska lärarorganisationen, EGIT-Sen, är nu ansluten till den globala organisationen Education International, varifrån de får starkt stöd för sin fortsatta kamp för lärarnas situation i Turkiet.

Nu när jag skriver det här, i oktober 2020, finns mycket kvar att göra för att förbättra situationen för landets lärare. Detta särskilt efter det som sades vara ett försök till militärkupp i landet 2016. Många lärare avskedades och fängslades efter påstått samröre med de som sades ha planerat kuppen.

Nu har deras lärarorganisation i alla fall stöd från andra organisationer på ett annat sätt än tidigare. Jag hoppas och tror att deras arbete efterhand kommer att visa gott resultat för landet och deras lärare. Ett land som vill utvecklas humanitärt, måste ge folket en bra skolgång och det får man med lärare som känner sig trygga och trivs med sitt uppdrag.

5826 Åke Hännestrand



### Faktaruta Turkiet

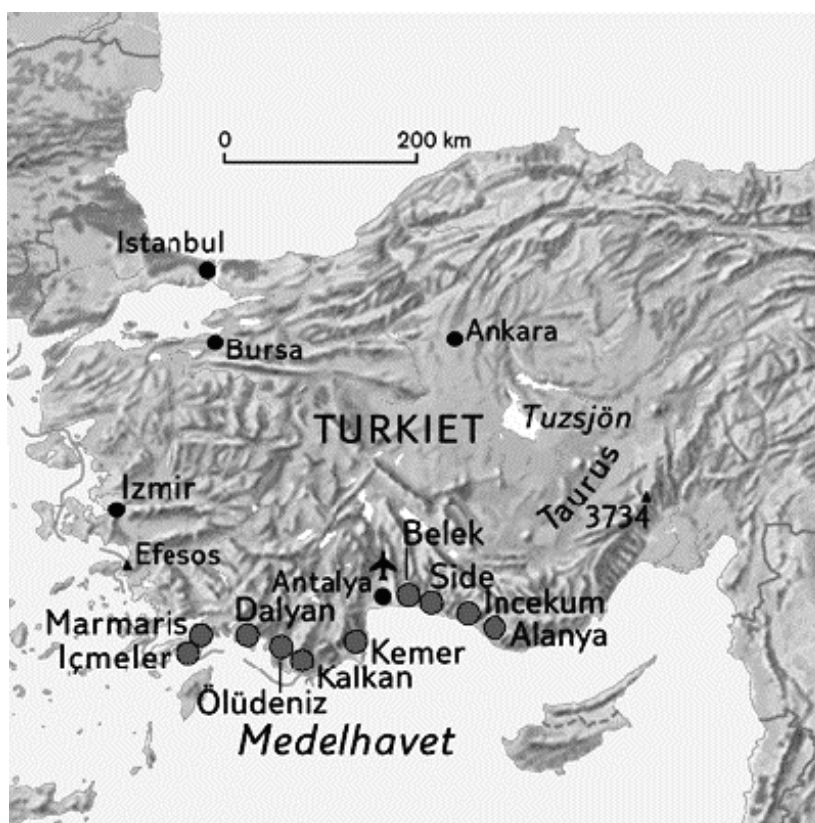
Republik

President: Erdoğan

Invånare 81 miljoner (2017)

Huvudstad: Ankara

Turkiets invånare är yngre och befolkningstillväxten högre än i EU-länderna. Omkring en fjärdedel av befolkningen är under 15 år





## Sommarparadis för 60 av 1000

*Denna artikel var införd VLT 1960*

Lördagen före pingst företog pojkar på KFUMs elevhem på Lövudden en segeltur med Torshälla som mål. Vädret var det allra bästa och en lätt bris fyllde seglen på de tre båtarna som efter ilastning av förnödenheter – framförallt mat – styrde ut på den solglittrande fjärden.

Båtarna är av barkasstyp med segelyta på 26 kvadratmeter och bortåt 500 kilo i kölen. Det är stabila farkoster – ursprungligen livräddningsbåtar – som rymmer 46 personer. ”Skeppare” på de tre båtarna var 5944 Ralf Wallander 5853 Jens Rönnkvist och 5846 Hans Nordberg.

På KFUMs elevhem på Lövudden bor pojkar från hela landet. De går alla i Flygförvaltningens Verkstadsskola för utbildning till telemontörer och mekaniker i flygets verkstäder. Skolan är två-årig men fordrar praktik i ytterligare två år. Bland 1000 sökande tages omkring 60 in på skolan – en hård gallring.

Under tiden pojkarna bor på elevhemmet har de alla möjligheter att utöva idrott och rekreera sig för på Lövudden finns det mesta.

På sommaren lockar de sju segelbåtarna, kanoter och roddbåtar. Löparbanor, fotbollsplan, ansatsbanor för hopp och tennisplan besöks även av många stadsbor. Inomhus kan pojkarna koppla av vid radiogrammofonen, i läsrummet eller vid TV-apparaten, om de inte vill öva musklerna i den atletiska salen.

Matsal, på samma gång samlingslokal med piano och möjlighet till filmvisning, bastu och en vacker friluftskyrka gör tillvaron på Lövudden i hög grad trivsamt.



## Historien om Optands Flyg- och Lottamuseum

Idén fick jag efter att 5857 Owe Willingskär lagt ut en gammal bild i vår Facebook-grupp, på en J 29a, som bogserades på gamla Frösöbron. Bilden har att göra med Optand! Trodde jag.

Vilket var helt fel. Detta var en bild från när de bogserade en J29a till Östersunds mässa EXPO NORR, som utställningsobjekt. Året 1959.

Men över till födelsen av museet, en mil söder om Östersund. Optand.

Där kan jag konstatera att det beror på många faktorer.

Människor med stort flygintresse, och samlarlust. (och övertalningsförmåga)

Hilding Andersson och Hans Björkqvist ägde dessa egenskaper.

### Hilding Andersson (1917-1991)

Hilding växte upp i Näs församling i byn Bjärme, som ligger högt upp nära himlen, med en vidunderlig utsikt över nejden. Byn Sinnberg syns väl, där jag själv bodde fram till augusti 1957, för att aldrig komma dit som fast boende något mera.

Gården Hilding bodde på,(Ol Ors gåln) blev långt senare köpt av en av de få kändisar därifrån, nämligen Bodil Malmsten. En annan Bjärmebo, som skrivit vackra ord om byn, som är så nära himlen. Hennes beskrivning.

Hilding, etablerade sig som entreprenör på Frösön med lastbilar och grävmaskiner. Han kom tydligen att anlitas av våra tre stora regementen. I5, A4 och F4. Blev på så vis vän med alla dess chefer. Därtill ett brinnande intresse för att samla tekniska prylar.

Han samlade alla sakerna på andra sidan Storsjön. Ute på ett långt stort näs (Hammarnäs), där Indalsälven rinner ut i Storsjön. Inte långt fågelvägen, men långt bort via landsväg. Ca. 7 mil. Han lät uppföra hangar. Det var ju inte vanliga prylar han samlade! en J29 Tunnan, en J35 Draken, en SK16 samt ett segelflygplan PIK-5.

29an och 35an fraktade han på landsväg, men SK16 flög F4 dit och landade på isen utanför den lilla byn Gåje.

Från de andra regementena, fanns det också mängder av armeanalytiker.  
Frågan är, hur kunde han övertyga alla, att just han, skulle få alla dessa saker!

På åttiotalet hade han många visningar för olika grupper. Hilding berättade om föremål samt bjöd på ärtsoppa från en kokvagn. Åskådarna serverades vid långbord och fick spisbröd och ost som tilltugg.

Han var en privat museiman.

### **Hans Björkqvist (1940-2002)**

På TELEVERKET jobbade en inbiten flygentusiast. Hans Björkqvist. Televerket började sin avveckling av sin stora personalstyrka. Han blev en av dem, som fick erbjudan om förtidsavgång, och i samband med detta någon slags starthjälp för annan verksamhet. Detta nappade han på direkt.

Ett flygmuseum i Optand? Fyra plan fanns ju ute på Hammarnäset. Bra början.

Något om platsen Optand. Ett av våra många krigsflygfält 1940-1945. Gräsfält. Bemannat hela kriget med s.k. beredskapsgubbar. Till detta byggdes en liten matsal, kiosk, befälsmatsal för max 10 samt den största delen ett kök.

Där fick mannarna förplägnad. Men själva bodde de i usla jordkojor. Dessutom en mängd byggnader, som skulle få platsen att likna en bondgård. Blindfönster påmålade alla hus. Numera förråd.

Den s.k. Lottadelen fanns kvar fullständigt orörd. Även de andra husen. Kungen ägde hela området och F4 förvaltade det. El fanns.



Foto: Bo Thorhuus

Hans Björkqvist planerade och samlade pengar och lyckades få med F4 på idén. OK, kör igång.

Flygplanen krävde en hangar. Hans Björkqvist byggde en första etapp parallellt med Lottadelen. Så långt pengarna räckte den gången. Etapp två förlängningen, kom senare.

Ena ytterväggen för Lottadelen revs, för att besökare enkelt kunde knalla in. Därav namnet Optands Flyg och Lottamuseum.

Lottadelen är unik! Finns inget liknande kvar. Alla köksredskap, grytor etc. fanns där och i garderoben hängde förklädena, precis som om de slutade förra veckan. Helt orört.



Foto: Bo Thorhuus

Invigningen skedde 10 september 1994. Tyvärr fick inte Hans Björkqvist fortsätta sin vision många år, med fler flygplan och utveckling. Han avled 2002.

Men visst kom han in vid rätt tidpunkt! En som hade efterlämnat fyra flygplan – en som fick sluta tidigare än beräknat – ett gammalt krigsflygfält i träda – och en vänligt inställd flottilj.

Hela Garnisonen i Östersund avvecklades 2005.

Hans Björkqvist var väldigt vänligt inställd till oss FFVare. Lånade ut museet till våra träffar! Han kokade kaffe och bjöd oss på bullar och berättade. Fotade gruppbild på oss.

- Jag måste sticka nu, sa han en gång – Vem ska låsa, undrade vi?

- Det gör ju ni!
- Häng nyckeln på spiken därute – Han litade på oss.

Här slutar min redogörelse.

Hur fortsättningen blev för museet, tänker jag inte ge mig in på här. Bara början, om hur det startade.

Många år har gått sedan starten. Numera heter området TEKNIKLAND och flera nya byggnader har uppförts, där även nu arme ”grejerna” finns i egen byggnad.

Observera att Flyg och Lottadelen fortfarande är en egen separat enhet, som drivs av Svensk Flyghistorisk Förening SFF, avd. Jämtland/Härjedalen.

*Personer som varit behjälpliga för artikelns tillkomst:*

*Hilding Anderssons dotter Kristina Wadensjö,*

*Hans Björkqvists son Per Björkqvist*

*Bo Thorhuus*

*Eva-Britt Landgren Kjells svägerska*

5732 Kjell Landgren



## Mer om U-balken

Om jag minns rätt var bearbetningen av U-balken det vi började med på verkstadsgolvet. Den skapade mycken frustration och ångest men så här i efterhand i "vuxen" ålder kan jag förstå hur lärande den var både i hantverk och tålmod.

Vi utgick från en längre balk i råjärn, som skulle kapas till rätt längd. Jag vill minnas att vi då lärde oss nyttja stångsågen. Sedan planfilades den till räta vinklar och därefter till finare o finare ytskikt medelst kritning av filen, som var en metod för att filen inte skulle "hugga" och ta för grovt. Slutligen med remsor av smärgelduk på filen med mindre och mindre kornstorlek.

Nåde den som råkade få med ett filspån som repade ytan, då var det bara att backa och börja om igen.

Ritsa lärde vi oss sedan med att lägga upp ett rutnät i bestämda mått.

Därefter som övningsobjekt för körning (exakt i rutnätets skärningspunkter) och borrar i körnhålen (efter förborring med borr i tväreggens dimension) samt handgängning (med förtapp, mellantapp, sluttapp) naturligtvis vinkelrätt utfört.

Den användes även för att lära ut ytbehandling genom eloxering.

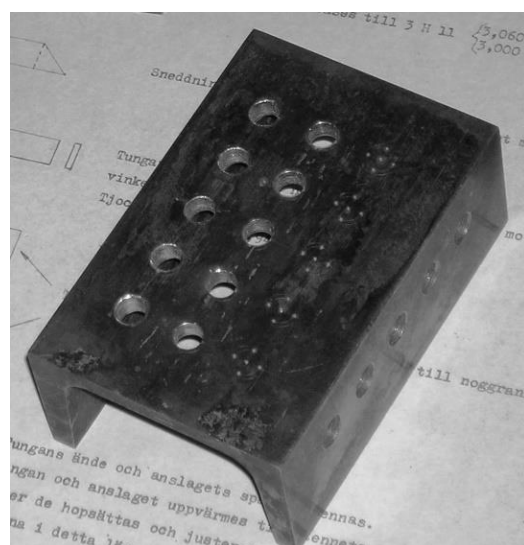
Och naturligtvis var nervositeten hög inför varje moments bedömning och betygsättning!

Med andra ord efter U-balken hade vi genomgått "elddopet" och behärskade många av metallhantverkets moment som kom till nytta vid kommande övningar (och i resten av livet).

Dessutom fick vi bearbeta en bit stång som bland annat gängades så den passade i balken och då blev det tydligt om balken var vinkelrätt gängad.

Föreningen har förövrigt min balk i förvar och den kan beses vid kamratträffarna.

6336 Leif T Larsson



## Mopedresan sommaren 1959

Moped eller andra motorfordon på skolan var inte önskvärda enligt ordningsföreskrifterna för elevhemmen.

*”Vi avråda bestämt från medtagande av motorcyklar eller MOPEDER”.*

som det stod i anvisningarna till nya elever på FFV.

Därför fick vi lämna våra älskade fordon hemma och ta med en cykel istället. Hårt men det fick gå.

Jag 5858 Åke och 5857 Owe var rumskompisar och pratade naturligtvis om att de så småningom måste kom till användning vid resorna till skolan och framförallt till den långa resan till gymnastiken på FTS på Viksäng på andra sidan stan.

Men hur skall det gå till? Fråga ”Molle” om lov var uteslutet.

Till vår förvåning så var det några i klass 2 som faktiskt hade mopeder.

Owe och jag bestämde att det får bli så att vi också tar hit våra mopeder och börjar åka. Sagt och gjort, nästa hemresa så skall det ske och mopederna kom på plats.

Vi hörde inget från varken skolan eller ”Molle” utan fortsatt och använde mopederna till och från skolan och på de långa resorna till stan.

Under vårterminen 1959 funderade jag och Owe om en längre mopedresa under sommarlovet.

Owe kom från Tystberga i Södermanland och jag från Tuna i Småland. Till Tystberga är det ca 150km och till Tuna 330km från Västerås.

Vår planering blev då att först köra till Owe's hem i Tystberga, övernatta där, och sedan åka till Tuna på den gamla vägen 280km. Dagsetapperna skulle då bli ca 5 timmar resp. 9 timmar plus ev. pauser.

Så fick det bli, midsommarveckan 1959 startade vi från Lövudden mot Tystberga Owe på sin Puch och jag på min Vicky.



Efter en övernattnig i Owe hem startade vi sedan tidigt på morgonen kl 6:30 för den långa etappen till Tuna och var framme först vid åttatiden på kvällen.

Sitta på en moped i nästan 14 timmar var naturligtvis påfrestande och tröttheten kom smygande så småningom. I Totebo, 12 km från målet, brakade det till när Owe körde rakt ut i terrängen och hamnade i diket. Yrvaken kom han upp oskadd och sade: *jag somnade visst.*

Väl framme var det lite mat och sedan i säng helt uttröttade.

Efter lite vila och bad var det dags att planera en vidare färd. Midsommaren stod för dörren och jag sade till Owe att största festplatsen här omkring är Timmernabben ca 85km härifrån och så fick det bli.

Midsommaraftonens morgon satte vi oss igen på våra mopeder fullastade med tält och annan utrustning för camping.

I Timmernabben var det dans och uppträdande. Något som fascinerade oss var en svajmastartist som 27m upp i luften gjorde en halsbrytande uppvisning.

Owe påstår att vi också träffade några ”goa flickor” men det har jag inget minne av.

Nåväl, efter två dagars midsommarfest var det dags att dra vidare.

Vädret som hade varit sådär, ändrade nu sakteligen sin karaktär.

Sommaren 1959 hade börjat.

Vi vill nu besöka Öland när vi är så nära. Det gick en färja från Timmernabben men den var ganska dyr så för att spara pengar satt vi oss på mopparna igen och drog mot Kalmar 43km där färjan till Öland inte var så dyr.

Vi drog vidare upp mot Borgholm där vi gjorde en övernattnig innan vi åter styrde kosan tillbaka till Tuna. Sommaren hade nu verkligen slagit till. Sol från klarblå himmel och där satt vi som offer för UV-ljuset som brände sönder våra näsor på vägen tillbaka.

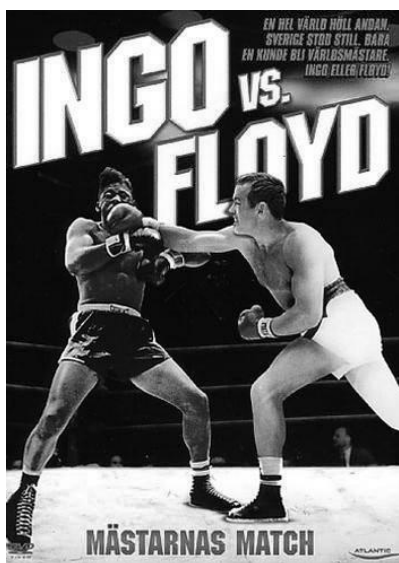
Tillbaka i Tuna blev det sol och bad i en närliggande insjö i några dagar.

Äntligen var det nu dags för Ingemar Johanssons VM-match i tungvikt mot Floyd Patterson.

Klockan fyra på natten mellan den 26-27 juni hade Owe och jag tagit plats på golvet framför mina föräldrars radiogrammofon. Matchen sändes inte på Sveriges



radio utan vi fick ratta in Radio Luxemburg där Lars Henrik Ottosson refererade matchen.



Glädjen var stor när Ingemar golvade Floyd redan i tredje rondan och jag rusade in i mina föräldrars sovrum och skrek att Floyd ligger på golvet. Pappa, som just vaknat, kom in till oss vid radiogrammofonen och säger lugnt ”*var ligger han*”? Nåväl efter sex golvningar bröts matchen och Ingemar Johansson var den nye tungviktsvärldsmästaren. Denna natt glömmer vi aldrig.

Sommaren med sol fortsätter men det blev dags för Owe att resa hem till sitt Tystberga. Vi hade gjort slut på vår kassa så vi fick jobb av min pappa att lasta på torrmjölksäckar på en lastbil och tjänade en slant.

Det var välbehövligt, speciellt för Owe, som måste tanka fullt för sin långa hemfärd 28 mil.

Owe berättade sedan att sista milen fick han tigga ihop till lite mer bränsle.

Sommaren 1959 innehöll allt man kan önska sig mopedresan, sol, värme och Ingomatchen.

Hur vi sedan fick mopederna till skolstarten i augusti är en annan historia. Jag vill minnas att jag polletterade den när jag tog tåget till Västerås.

Owe tog den hårda vägen dvs ytterligare 15 mil på moppen och fullföljde därmed sommarens mopedrutt till startpunkten.

5857 Owe Willingskär

5858 Åke Tedesjö



## Piratkopierad stjärna

Det var en fråga om liv eller död. Om en liten nations fortsatta rätt till självbestämmande. Och om flygmotorer. När andra världskriget bröt ut var det svenska flygvapnet illa rustat, med föråldrade flygplan och små möjligheter att utifrån köpa modernt material. Diplomati blev vårt främsta vapen de första krigsåren. Under tiden gjordes enorma ansträngningar att bygga upp luftförsvaret till något som faktiskt kunde bjuda motstånd mot eventuella Schmittar och Yakar.



Ett stort hinder var bristen på flygmotorer. Innan krigsutbrottet hösten 1939 hade flera kontrakt skrivits med den amerikanska flygindustrin om köp av både flygplan och motorer. Ett stort antal inbjudna amerikanska ingenjörer arbetade ända till årsskiftet 1939/40 i Sverige med att konstruera nya flygplanstyper, däribland Saab B17. Men USA utfärdade snart handelsembargo för krigsmateriel till Sverige.

SAAB spottade ut B17, men några motorer att montera i dem fanns inte. De 14-cylindriga Pratt & Whitney Twin Wasp-motorerna som beställts skulle aldrig levereras. Och att få till stånd licenstillverkning var bara att glömma. Situationen fick en tillfällig lösning när Sverige kunde köpa 170 Twin Wasp från Tyskland. Motorer ursprungligen beställda av Frankrike, men som blivit krigsbyte vid Tysklands invasion. Motorerna var av en äldre, svagare typ och antalet räckte inte långt i ett krig där stormakterna räknade sina flygplan i tusental.

Svenska Flygmotor gjorde då det otänkbara. Under stort hemlighetsmakeri piratkopierade man motorn. Förlaga hade man i de äldre motorerna som redan fanns i landet. De senaste uppdateringarna kunde kalkeras från motorer som suttit i flygplan som tvingats nödlanda i Sverige. Några ritningar fanns inte. Motorerna plockades isär. Delarna mättes upp, undersöktes metallurgiskt, nya ritningar framställdes. Med räknesticka, passare, linjal, bläck och papper. Åtagandet var enormt, det jobbades dag och natt.

Flygplanet på bilderna i reportaget om Saab 92.001 är av typen Saab B17A. Blå Johan, som individen heter, är världens idag enda flygdugliga B17. Flygplanet stod motorlöst mellan september 1943 och december 1944, när en spritt ny piratkopierad och svensktillverkad SFA STWC-3 kunde monteras. Då var det fem månader kvar av kriget. Och motorn var på god väg att bli föråldrad.



**Text Jon Remmers, Klassiker**

**Foto: Claes Johansson, Klassiker**

**Publicerat med benäget tillstånd från Klassiker, [www.klassiker.nu](http://www.klassiker.nu)**



**B17 som fanns på skolan som  
övningsobjekt**

## Händelse i Dayton Ohio USA, juni 1965

Jag befann mej på kullen vid bröderna Wrights memorial och såg in över Wright-Patterson airfield på bombplanen (B52) som stod parkerade på plattan. Ett ypperligt tillfälle att fotografera med mitt teleobjektiv, jag tog en del bilder och packade ihop utrustningen när en polisbil med rödljus kom körande upp för backen. Poliserna rusade ut ur bilen tog min kamera och slängde upp mig på motorhuven och visiterade mig.

Då förstod jag att det inte var så lämpligt att plåta flygbasen och såg framför mig en mörk cell. Jag fick ligga på huven och efter tag kom det en jeep med två officerare från basen.

Jag hade amerikanskt körkort och passet som officerarna tog, dom gick till jeepen och anropade basen via radio och till min förvåning sa dom till polisen att släppa mig och ge tillbaka kameran utan att förstöra filmen, gjorde honnör åkte därifrån.

Poliserna verkade lika förvånade som jag var. Enda förklaring jag kom på var att, i januari åkte jag över till USA för 12 månader lång data- och systemutbildning vilket innebar att jag på amerikanska ambassaden fick hålla i flaggan och svära eden att min farfar och jag inte var kommunist och att jag inte fick ta jobb i staterna efter utbildningen. Efter en månad blev jag via skolan kontaktad av US airforce som hade en tidningsartikel om raketstolen i 35:an på svenska och ville ha en översättning. Jag kom att tänka på Jarking och flygengelska lektionerna så det borde inte bli något problem? Jag fick ta hjälp av Derek en kille från Down Under, så det funkade. Han undrade om jag förrådde svenska flygvapnet, men jag sa att det var en tidningsartikel från en dagstidning. Det underliga var att man på CIA kände till att jag jobbat i svenska flygvapnet. Var det därför jag slapp repressalier för mitt fotograferande? Det var ju ändå under det kalla kriget.

5846 Hans Nordberg



## Minnen från tiden som flygsoldat

Uppmaningen att skriva något till Propellerbladet skapade lite bryderi. Vad skulle jag kunna bidra med?

Kjell Landgrens inlägg – Hur var det att göra värnplikten när ”kalla kriget” pågick? satte igång mina minnen från den tiden på F16 i Uppsala.

Efter examen från FFV i juni -61 var det dags för oss tre 5730 ”Berra”, 5746 ”Svarten” och jag 5703 ”Väddö”, som under praktikåren bott i tjänstebostäderna utanför F16-vakten, att i augusti flytta till en kasern innanför flottiljstaketet, för att ”ligga i lumpen”.

Stormakterna startade den ena krisen efter den andra t.ex. Grisbukten på Kuba, Berlinkrisen och Kubakrisen. Trots allvaret och risken för storkrig, kan jag inte minnas att vi påverkades mer än att vi fick någon extra vecka med beredskapstjänst.

En sak som hör till oroligheterna i världen, var flygkraschen i Ndola och som kom att beröra oss.



Den 29 september 1961 fick vi värnpliktiga åka till Domkyrkan för att se kortegen vid Dag Hammarskjölds begravning, med alla betydelsefulla gästerna från hela världen. Det kändes ganska spännande.

Under julen skulle vi, som i det civila bodde i Uppsala, fira jul som brandberedskapsstyrka på F16. De som bodde längre bort fick då möjlighet att vara hemma några dagar.

Jag var scoutledare i Gamla Uppsala sedan ett par år. Kårchefen var den färgstarke kyrkoherden och hovpredikanten Allan Svantesson, som också var flottiljpastor. Då kom någon på att jag som kände prästen, skulle försöka ordna så att vi – trots beredskapen – skulle få komma till julottan i Gamla Uppsala. Jag ringde honom och han lovade att prata med flottiljchefen. Efter en stund fick jag svar från Allan, att en buss skulle ta med alla som ville gå i julottan, vilket medförde att en ensam flottiljpolis blev kvar på flottiljen den här juldagsmorgonen.

Vi fick i alla fall ett skönt avbrott i den trista kaserntillvaron.

Under värnplikten var det arbete på televerkstaden precis som vanligt. Lönen var enda skillnaden – 2:50 om dagen.

Vi tre hade sökt till flygteknikerutbildning som nu flyttats från Västerås till Halmstad. Problemet var att kursen startade drygt en månad innan vi skulle mucka. Det löste sig efter en del skrivelser och vi fick dispens att avsluta värnplikten i förtid. Nu fick vi dessutom uppleva Tylösand och Östra stranden i ett Halmstad fullt med turister i juli. Vi kände oss också nästan som turister, då studierna i början inte var så betungande.



Det här blev inte så mycket Kalla kriget – upplevelser, men det var vad som dök upp ur mitt minne en regnig oktoberdag.

5703 Arne Brahm



## **Kalla kriget 1945 - 1991**

Sovjetunionen vs. USA  
Kampen om världsherraväldet



## Från instrumentmakare till avvecklingsansvarig för fpl 37 Viggen

Allt tog sin början 10 augusti 1958 med en resa till Västerås och okända äventyr. På centralen i Västerås väntade Molin med KFUM:s buss för färd till Lövudden. Där inkvarterades jag med 5834 Tage Tuvheden och 5841 L-E ”Professorn” Larsson.

På måndagen var det dags att ta itu med allehanda göromål: fila passbiten, göra passare och hammare m.m. varvat med lektioner i olika ämnen, en del tråkiga t.ex. Köhlers lektioner i materiallära. Lage Jarkings lektioner i flygengelska däremot, tillhörde de bättre.

De två åren i Västerås gick fort och snart var vi placerade på våra valda flygflottiljer. Jag hamnade på F6 tillsammans med 5806 Kenneth Borgström. F6 hade ordnat boende åt oss halvvägs till Kråk utmed Vättern, mörkt och blåsigt och inget vidare boende. Vi var rörande överens om att vi skulle från Karlsborg fortast möjligt, men vi är kvar fortfarande, jag i Karlsborg och Kenneth i Skövde efter att han bytt flygplan mot pansarvagnar på Miloverkstaden där. Själv var jag instrumentmakare fram till 1971 då jag även var utlånad till CVA Arboga, och vår gamla lärare Birger Björklund, där jag körde Centralinstrumentet.

Efter semestern 1971 sadlade jag om till att bli pappersvändare som kalendertidstekniker för att handlägga alla flygplan 32:s kalendertids- och drifttidsbundna enheter. Detta höll jag på med fram till 1981 då vår flygplanmästare Olofsson kom och undrade om jag inte var intresserad att hoppa över som beredare för flygplan 37, motor och raketstol.

Detta för att den som innehade tjänsten inom en snar framtid skulle gå i pension. Då man säger att man ska byta arbete minst tre gånger under sin livstid, beslöt jag mig för att tacka ja till erbjudandet. Jag hade denna tjänst själv efter att kollegan gått i pension.

Det gick bra beroende på att vi hade bra framförhållning då Pi styrde flygplanens drifttider och uttag med järnhand. Det var bara ett fåtal gånger jag fick planera om.

När man så här i efterhand ser i backspegeln, var det tur att jag kom in som beredare, för när beslutet kom om F6:s avveckling var jag redan inne i avvecklingen av fpl 37.

Året var juni 1992. Vi hade tagit in flygplan 37-022 för H-tillsyn vid flygverkstaden. Arbetet var påbörjat med avplåtning och urmontering av enheter, som skulle skickas till Central verkstad.

Men vid återkomsten efter semestern hade Hkv fattat beslut om att H-tillsyn på lågnummerflygplan inte skulle göras, varför tillsynen avbröts och vi fick demontera flygplanet på vitala delar, som var bristvara redan då.

Flygplanet tilldelades FMTS Halmstad för utbildning och skrovreparation. Flygplanet var det sista som lämnade F6 efter nedläggningsbeslutet och då med lastbil körd av skrothandlare Pettersson. Vid samma tidpunkt var fpl 37-309 utflugen för H-tillsyn som inte heller blev utförd. Flygplanet demonterades på F13 Norrköping och överlämnades till Aerotech TELUB Arboga för att användas vid en nyuppförd antennmätplats.

Senare var det stora diskussionsämnet var flygplanen skulle demonteras. Det fanns ett antal platser som var aktuella. F6, F13, FMV Resmat i Nyköping och F10. F6 och F13 föll bort tidigt, då ingen verksamhet tilläts finnas vid nedläggningsförband. Verksamheten i Nyköping föll sedan bort, för att lokaliteterna inte var lämpade för materiel som skulle återanvändas.

Vid möte på F10 lovade dåvarande flygingenjör Clas-Göran Bringdal att ställa upp med personal och 4 flygplansplatser för demonteringsverksamheten. Då var det inget att tveka om, utan demonteringen blev förlagd till F10, där demontering av flygplan 35 pågick sedan tidigare.



Det första flygplan 37 som togs in för demontering var 37-013, som påbörjades efter semestern 1994. Genomloppstiden för de första flygplanen var ca 4 månader, då väldigt mycket skulle demonteras. I stort sett alla UE och mycket



reservdelar skulle demonteras, som vid nybeställning skulle ta 18 månader att ta fram. Nästan varje dag var det akutbeställningar till något förband.

Vi pressade succesivt genomloppstiden, så att vi kom ner till 4 veckor och senare 3 veckor, då vi inte tog tillvara mer än miljömateriel. Som kuriositet kan nämnas att ett förband beställde 2 vingframkanter, en V och en H brådiskande, som tog lång tid att demontera, men när förbandet slutade flyga 37 låg de oanvända kvar i förråd och blev återlämnade och hamnade så småningom på Stena Metall i Halmstad.

Under åren har vi avvecklat försvarets 37 park– bestående av 108 ASJ 37, 17 SK37, 27 SH37, 27 SF37 och 149 JA37 totalt 328 flygplan. Efter demontering lämnades flygplansskroven till Stena Metall i Halmstad för fragmentering. Enligt en artikel i en kvällstidning blev det ölburkar av flygplanskrotet tänk på det när ni halsar en kall öl.

54 flygplan har havererat, varav 4 provflygplan. Två flygplan har deponerats för Veteranflyget vid SafHF på F7. Flygplan 37-098 och 37-809.

74 flygplan har fördelats till förband för brand- och urlyftningsövningar, till skolor och muséer varav

12 till utländska muséer i Spanien, Slovakien, Estland, Österrike, Ungern, Frankrike (2), Tjeckien,

Polen (2 resor beroende på att flygplanet inte kunde landa p.g.a. av vädret), England, Tyskland och

Holland. Avsikten var att ytterligare 2 flygplan skulle tilldelas utländska muséer i USA och Italien, om medel för detta kunde tas fram.

RM8 A och B avvecklades i samma takt, men vi demonterade och flyttade motorerna till Arboga. I de fall de hade drifttid kvar kunde behövande förband avropa lämplig motor, så att det passade till utgallring av flygplanet. Efter hand som motorerna hade full gångtid skickades motorerna till Stena Metall i Hallstahammar för att destrueras. Är det någon som har en RM8A i trädgården är det den jag saknar, har lagt ner ett hästjobb på att spåra den. Den har nog hamnat i Hallstahammar utan dokumentation, men det är nog preskriberat.

När vi drog ut flygplan 37-438 som det sista flygplanet som demonterats kan vi konstatera att en epok har gått i graven, men det lär dyka upp ett och annat flygplan från förband och skolor så än är inte alla avvecklade.

Till sist vill jag ge demonteringsgruppen på F10 och sedermera i Halmstad, som varit ett sant nöje att arbeta med under mina 13 år, en eloge för mycket gott samarbetet. Vi fick till sist uppleva lite av det goda genom uppdragen att leverera flygplanen till utländska museum.

Vi kunde konstatera att vi har det bra förspänt med lokaliteter och övrig materiel. En av de trevligaste resorna gick till Musée Européen i Montélimar. Krakow var också intressant, då vi fick göra ett besök i Auschwitz. Vi blev på alla ställen vi var mottagna på absolut bästa sätt. Då det var många som ville ha detta jobb, vill vi tacka Sven Scheiderbauer, som såg till att demogruppen fick detta uppdrag.

Nu har 37:an till himmelen gått.

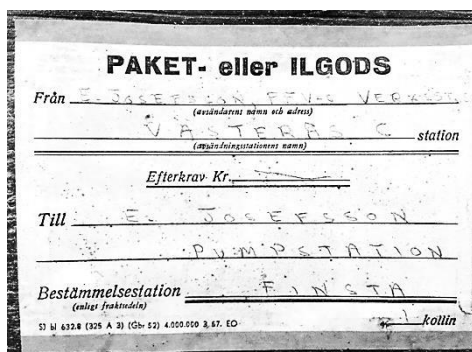


5840 Roine Larsson



## Nostalgiska tankar

Bilderna visar ett fynd som hittades i min lada, i samband med min flytt från Norrtälje till Mjölby. En stor resväska från FFV-tiden 1958-60, en väska som på den tiden var fylld med allt som behövdes vid FFV. Som ni kan se på adressslappen behövdes på den gamla goda tiden inte en enda siffra för att adressera! I dag får man ofta ett 20-tal siffror vid ett nätköp.



Om någon minns min drömbåge (Husqvarna 175 cc familje-MC med sadel och bönpall på bakskärmen med pakethållare bakom) och undrar varför jag inte tog väskan själv var orsaken enkel, nämligen att ekipaget med nämnda last blev en vobbler.

Var kan man träffa en FFV-klasskompis? Ett exempel: jag och min fru var på besök i Egypten för 40 år sedan och hamnade på ett av LM Ericssons "personalfritidshus" i Alexandria. Där dök en svensk upp, en svensk som bland annat imponerade med en frivolt vid Medelhavets strand.

När vi samtalande undrade jag var hans dialekt hörde hemma. Hans svar var Skåne, men att han hade utbildat sig i Västerås. När jag sa att även jag hade utbildats där förstod vi att vi var 5836 och 5828, vilket gav ett hjärtligt samtal. Han arbetade i Egypten med radiolänk och min svärfar med signalsystem (järnväg och väg), båda för just LM Ericsson.

Att 5828 Ivarsson var lite av en elitlöpare och att 5858 Tedesjö inte heller var så dum på att löpa minns jag, likaså Hans Ekman på cykel.

5836 Eilert Josefsson



## Tage Tuvhedens spännande livsresa

Inte visste jag att FFV skulle lägga grunden till en så spännande resa genom livet som jag har fått uppleva. Men det är inte bara jag, många av oss fick här den bästa tänkbara starten i livet.

Jag placerades som instrumentmakare på F9 Säve i Göteborg på hösten 1960. En av de första uppgifterna var att försöka klarlägga varför J29 Tunnan råkade ut för så många flyghaverier. Redan 1958 hade jag på nära håll fått se haveriplatsen efter F9 piloten Jan Einar Bengtsson. Tidningen skrev att flygaren tog en ödesdiger risk. Piloten Jan Einar Bengtsson gjorde en ödesdiger felbedömning av sitt flygplans höjd över skogen. Det kostade honom livet.

Slutsatsen framgår av haverikommissionens rapport om olyckan. Inga skavanker fanns på planet, tillsynen var utan anmärkning, väderprognosen inför flygningen var korrekt. Ändå omkom Bengtsson. Hans J29 Tunnan störtade i skogen sedan ena vingen slitits av mot en hög gran. Nedslaget hade varit våldsamt. Jag var där några dagar efter. Området var genomsökt och avspärningarna borttagna. Plötsligt hittat jag hans vänstra handske. I handsken där fanns hans hand som han skulle ge gas med för att undvika olyckan. Efter denna upplevelse minskade mina tankar på att bli fältflygare. Vad som störde mig var att haverikommissionen gav piloten skulden till olyckan, vilket skulle visa sig vara fel.

Min uppgift när jag kom till F9 blev att söka finna orsaken till olyckorna med



J29:orna. Jag lärde mig något som jag har haft nytta av hela livet. När jag intervjuade flygförarna var jag noga med att berättade vem jag var och min bakgrund. De berättad då om sin bakgrund och ingenting i deras berättelse skulle komma att ligga dem till last.

På detta vis kunde vi närma oss varandra och bygga upp förtroende, då som nu bygger allt på förtroende.

Jag klargjorde för dem att inget av deras berättelser skulle komma att ligga dem till last. Med gemensamma krafter kunde vi minimera olyckorna. Det gick bra. De berättade att det var svårt att hålla reda på höjden vid dålig marksikt och i mörker. Orsaken var att de nya flygförarna hade svårigheter att avläsa höjdmätaren. Genom information kunde detta avhjälpas och detta informerades ut till flottiljerna. En som uppmärksamma detta var försvars- och utrikesminister Sven Andersson.

Natten mellan den 17 och 18 september 1961 omkom FN:s generalsekreterare, svensken Dag Hammarskjöld, i en flygolycka med DC-6B SE-BDYD från Transair.



Kort därefter meddelade min förman Gunnar Swanström att höjdmätaren från det störtade planet skulle komma till F9 för kontroll. Jag skulle vara honom behjälplig och komma att intyga vad vi kom fram till.

Det tog cirka fjorton dagar så kom beskedet till Gunnar Swanström om att det inte kommer någon höjdmätare till F9. Planet är nedskjutet! Gunnar sade: "Som du förstår får vi inte tala om detta!" Det har jag inte heller gjort. En "SVENSK TIGER". Men 59 år senare kommer sanningen fram enl. SVD 2019-01-13. Piloten och legoknekten Jan van Risseghem erkänner för vänner att han dödat Hammarskjöld.

Sanningen om Hammarskjöldmordet har varit känd sedan det utfördes. Så är det också om Palmemordet och Estoniaolyckan.

I mitten av 1960-talet kom statsrådet Sven Andersson på besök till F9, han frågade då efter mig då det kommit till hans kännedom att jag hade lyckats minska antalet flygolyckor med J29:an. Vi blev genast bekanta och vänner, hans

fru Rosa kom från min hembygd. Helt plötsligt frågade han mig. ”Skulle du vilja bli sommargranne med mig så skall jag hjälpa dig.” Och så blev det, Sven och jag blev sommarboende på den vackra Råssö i Bohuslän.

Kungliga Göta flygflottilj F9 i Göteborg verkade mellan 1940 och 1969. År 1967 sökte Tetra Pak i Lund efter utprovning- och utvecklingsingenjörer. Jag frågade min chef Eric Estulf, far till Boris i Flamingokvintetten och född ”söder om landsvägen”, vad Tetra Pak är? Han berättade att det är ett företag som försöker tillverka mjölkförpackningar i kartonger – i stället för glasflaskor.

Mycket tack vare FFV och Bengt Nordenskiöld fick jag anställning av familjen Rausing på Tetra Pak. På anställningsintervjuen kunde jag berätta att jag utbildats i Flygvapnet. Då sade Ruben Rausing: ”Men då är ju du en av Nordenskiölds pojkar. Då vet vi att du är en pålitlig och ärlig person och kan arbeta med våra hemliga projekt”. Kan du börja på måndag? – Nej, det kunde jag inte p.g.a. mitt avtal med Flygvapnet. Därefter påbörjade min anställning vid Tetra Pak och vi kunde tillsammans möjliggöra uppfinningen med aseptik. Tetra Pak blev en framgångssaga över hela världen. Sonen Hans Rausing och jag kom sedan att dela en värdefull vänskap för resten av livet.

Ingen kunde då tro, tänka sig eller förstå att 45 år senare försöker Palmegruppen att skylla Palmemordet på Hans Rausing, en av vår tids största företagsledare. Sannolikt var detta repressalier för Hans Rausing's starka motstånd mot löntagarfonderna i början av 1980-talet.

VTC – Volvo Tekniska Centrum i Göteborg, sökte utvecklings- och provningsingenjörer. Det lockade mig att flytta tillbaka till Göteborg och att börja bygga sommarstugan på Råssö.

Efter Volvo blev jag utvecklings- och provningsingenjör vid Plastic Padding. Sedan blev jag utvecklingsingenjör på Statens Skeppsprovninganstalt i Göteborg.

Mina föräldrar ville att jag skulle flytta hem och ta över mitt föräldrahem som ägts av samma släkt i många århundraden.

Jag fick sedan en tjänst som driftingenjör vid Va-verken i Trollhättans kommun. Mitt så älskade föräldrahem kom ändå inte att bli i min ägo, men det är en annan historia.

Efter vikariat under två år som renhållnings- och markchef i Vårgårda kommun, pensionerades jag vid 67 års ålder. Sedan 1982 driver jag företaget TT-Produkter med inriktning på forskning, utveckling och försäljning. Livet har inneburit rika upplevelser och lärdomar för en bondpojke med endast sjuårig folkskola.

Vi har blivit lärda att "EN SVENSK TIGER".

Samma läxa och lärdom borde också Sveriges regering, polisen och rättsväsendet ha lärt sig. Då hade Palmemordet och Estoniaolycka varit uppklarade. Om detta kan du läsa i min bok: SANNINGEN Olof Palmes död den 28 februari 1986 ISBN 978-91-519-1673-6.

Den person som har gett mig svaret och berättat sanningen om dessa båda ouppklarade händelser är bl.a. Tore Rainer som på 1950-talet var signalspanare i svenska flygvapnet. Han ingick i en av besättningarna som regelbundet genomförde topphemliga flygningar över Östersjön med amerikansk signalspaningsutrustning ombord.

År 1951 ertappades Sverige att vid två tillfällen ha kränkt sovjetiskt luftrum. Vid det ena tillfället var ett plan 2,5 nautiska mil (drygt 4,5 km) in över den baltiska kusten, och regeringen tvingades be om ursäkt på diplomatisk väg.

Under 1952 steg spänningen ytterligare då Natoplan upprepade gånger kränkte sovjetiskt luftrum och de svenska flygningarna ökade. Sovjetisk press började skriva om att Sverige gick Natos ärenden och påminde om ödet som ett amerikanskt signalspaningsplan mött och hade skjutits ner över Östersjön 1950.

Under förmiddagen fredagen den 13 juni 1952, mitt under en mycket het period under kalla kriget, försvann en av de specialutrustade DC-3-orna på väg hem mot Bromma flygplats efter att ha genomfört ett radarspaningsuppdrag.



Lyckligtvis var Tore Rainer inte med på denna flygtur. Ombord på DC-3-planet fanns åtta personer, var av fem från Försvarets Radioanstalt (FRA), tre från flygvapnet. Alla åtta var sedan försvunna. Tore Rainer tillhörde FRA.

Tre dagar senare deltog två svenska militära sjöräddningsflygplan av typ Tp 47 Catalina i försöken att lokalisera den förlorade DC-3-an. Ett av planen besköts av sovjetiskt jaktflyg och tvingades landa nära det västtyska fraktfartyget Münsterland som räddade de fem besättningsmedlemmarna.



Representanter för Flygvapnet och Sveriges regering hävdade att planets besättning var ute på en oskyldig navigeringsflygning i utbildningssyfte. Svensk press intog en hård antisovjetisk linje. Vilket man kan ha en viss förståelse för, då Sverige befann sig mitt i det ”kalla kriget”!

5834 Tage Tuvheden





## Ett litet problem – en möjlig lösning

I förra Propellerbladet beskrev jag ett problem som jag ”lånat” från tidskriften Radio & Television och som fascinerade mig då jag först läste det.

Mina tankar om alla förre detta elever säger mig att de allra flesta har löst detta, men för de som av en händelse inte haft tid eller kanske inte lyckats skall jag här presentera en möjlig lösning.

### Först en repetition av problemet:

Det var två kompanjoner som hade som en bredvidsyssla att på den tiden sälja transistorapparater. De hade dock lessnat på detta och det var troligen heller inte så lönsamt så hade för avsikt att avveckla verksamheten. De hade kontakt med en handlare i radiobranschen och diskuterade med honom om de kunde göra någon affär.

De kom överens med honom att byta deras lager av transistorapparater mot transistorer (det här var på 1960-talet). Överenskommelsen var att för varje transistorapparat de gav honom skulle de få lika många transistorer som totala antalet apparater de lämnade.

Överenskommelsen var klar och bytet skedde. De lämnade över transistorapparaterna och fick i utbyte att antal transistorer. Dessa var förpackade i kartonger som var och en rymde tio transistorer.

Nu var det dags att dela upp transistorerna mellan kompanjonerna.

De började fördela kartongerna. En kartong åt dig, en kartong åt mig, en kartong åt dig, en kartong åt mig. Så fortsatte de tills de närmade sig slutet.

Då lät det så här: En kartong åt dig och en kartong åt mig men den här sista är inte full. Men om jag får två transistorer från dig så har vi fått lika många.

Frågan är hur många radioapparater de lämnade ifrån sig.

### Här kommer mitt resonemang kring lösningen:

Den enda uppgiften om någon form av tal som man kan få fram av problemet är att den ene skulle få två transistorer för att de skulle få lika många.

Beskrivningen av delningsförloppet ger vid handen att de fått ett jämnt antal askar (en åt dig – en åt mig etc.) men att den sista asken inte var full. Eftersom

askarna normalt innehöll tio transistorer kan man av detta räkna ut att den sista asken bara innehöll sex. Av detta får man klart för sig att det totala antalet transistorer man fått måste sluta på siffran sex.

Vet vi något mer?

Jo – beskrivningen av delningsförloppet ger oss också besked om att de hade fått minst sex kartonger med transistorer.

Eftersom överenskommelsen var att de för varje transistorapparat skulle få lika många transistorer som totala antalet transistorapparater de lämnade. Detta innebär att det totala antalet transistorer de skulle få måste vara en jämn kvadrat.

Vi har nu en väldigt god insikt i vilket tal som kan svara för det antal transistorer de fått – det måste vara en jämn kvadrat som slutar på siffran sex och är större än femtio.

Nu är det bara att ”räkna” ut vilka tal som ger en kvadrat som slutar på sex. De tal som ger kvadrater som slutar på sex har själv en sista siffra som antingen är fyra eller sex.

Tyvärr kan man nu konstatera att det finns flera lösningar på problemet utifrån de uppgifter vi har tillgång till. Efter lite funderande och eftertanke om prisbilden på transistorer och apparater vid denna tid kan man tänka sig följande möjliga lösningar:

|              |     |     |     |     |      |      |      |      |
|--------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| Apparater    | 14  | 16  | 24  | 26  | 34   | 36   | 44   | 46   |
| Transistorer | 196 | 256 | 576 | 676 | 1156 | 1296 | 1936 | 2116 |

Ledsen att inte kunna ge ett mera exakt svar – men det som fascinerade mig var att man utifrån till synes inga uppgifter alls utom att någon skulle lämna två transistorer kunna genom lite tänkande och matematiskt förståelse komma fram till om inte ett exakt svar så något som kan liknas vid ett.

6060 Bengt Svensson



## Annonsnostalgi

Dessa annonser har de flesta av oss sett i vår ungdom och kanske det var inkörsporten till flygvapnet för dig?

### Flygvapnets sommarkurser för pojkar.



Vid flygvapnet ordnas under sommaren 1954 3-veckors kurser och läger för pojkar.

*Sommarkurser* för ynglingar som har planer på att välja flygaryrket. Tid 28/6—17/7, i Linköping och Karlsborg dock 2/8—21/8. Till kurserna kan de söka som är födda under åren 1934—1938.

Kurser ordnas vid F 3 (Malmslätt), F 4 (Östersund), F 6 (Karlsborg), F 7 (Såtenäs), F 8 (Barkarby), F 12 (Kalmar), F 13 (Norrköping), F 17 (Ronneby) och F 21 (Luleå).

Förmåner: Fri resa till och från kurserna, fri förläggning, fri mat, överdragskläder och mössa.

*Sommarläger* för flygintresserade pojkar födda under åren 1939—1941. Tid 28/6—17/7.

Läger ordnas vid F 1 (Västerås), F 6 (Karlsborg), F 9 (Göteborg), och F 14 (Halmstad).

Förmåner: Mot en avgift av 50 kr erhålles förläggning, mat, överdragskläder och mössa. Deltagare bekostar själva sina resor intill en summa av max 20 kr. Skulle fram och återresan kosta mer än 20 kr bekostar flygvapnet överskjutande belopp.

Ansökan ställes till **Chefen för flygvapnet, Stockholm 80.**

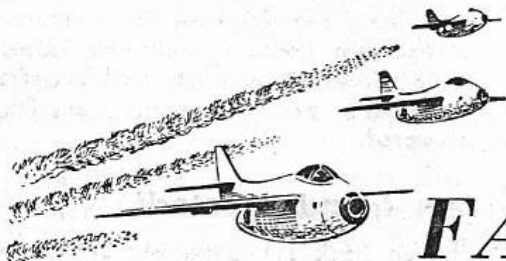
Följande handlingar bifogas:

- 1) Avskrift av senaste skolbetyg (i regel höstterminens).
- 2) Läkarintyg — dock endast för sökande till sommarkurs — som bl a skall innehålla uppgift om synskärpa och färgsinne.
- 3) Åldersbetyg.
- 4) Adress och telefonnummer.
- 5) Intyg om målsmans medgivande.
- 6) Uppgift om vart sökande önskar komma.

Ansöknings-  
tiden utgår  
**15 maj**



Efter **FOLKSKOLAN**



**FÄLTFLYGARE**

- Har Du bra betyg från folkskolan?
- Är Du född 1934—37?
- Är Du fullt frisk?
- Har Du ansvarskänsla och framåtanda?

Ansökningstiden  
utgår den  
31 maj 1954

Till Flygstabens personalavd. Stockholm 80  
Sänd mig broschyren om fältflygarutbildning.

Namn .....

Adress ..... Postadr. .... **Loo**

**FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ**



## Föreningsfakta

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

2019 gick det ut en påminnelse till 153 medlemmar (elever) som inte betalat 2018 års avgift, av dessa betalade 18 st.

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

| Data för aktuellt år                | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tidningen har gått ut till adresser | 596  | 598  | 618  | 651  | 680  | 689  | 707  | 712  | 725  |
| Så här många har betalat m-avgift   | 414  | 432  | 438  | 456  | 460  | 484  | 493  | 515  | 531  |
| Efter en påminnelse så här många    |      | 450  | 455  | 477  | 481  | 502  | 509  | 533  | 543  |

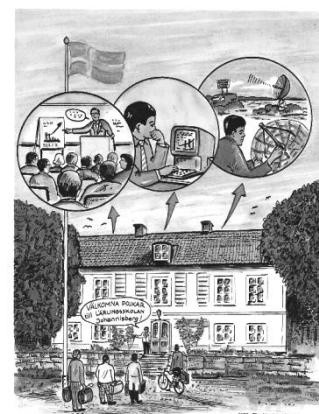
Via inbetalningskortet och mejl kom det in 66 uppdateringar till vårt register. Det går även bra att meddela ändringar via e-post till [rolf\\_arboga@hotmail.com](mailto:rolf_arboga@hotmail.com)

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

**Glöm inte medlemsavgiften 100:-**  
**Köp till boken 100:- och märket 25:-**  
**Pg 34 02 04 – 7**



5746 Rolf Olsson



FLYGFÖRVALTNINGENS  
 VERKSTADSSKOLA  
 1942 – 1968  
 En skola för livet...

## Vi minns 4929 Karl Gardh

Med stor sorg fick vi i början av året beskedet om att en kamrat har lämnat oss. 4929 Karl Gardh är inte med oss längre efter en lång period som styrelsemedlem. Åren 1976 till 1990 var han styrelseordförande och vid årsmötet 2014 utsågs han till hedersordförande. Saknaden är stor. Styrelsen deltog vid hans begravning den 18 februari 2020 i Arboga.



4916 Göran Lundström berättar och minns bl.a. en av Kalles många fina insatser. I tvåan 1950 valde vi Kalle som representant i en grupp där vi elever skulle få framföra synpunkter. Så här strax efter kriget fanns det fortfarande ransoneringar på vissa saker, bl.a. smör. Kalle agiterade kraftfullt för att vi skulle få extra tilldelning av smör till en hårdbrödsracka tillsammans med ärtsoppan på torsdag och så blev det.

5732 Kjell Landgren minns när Kalle för honom berättade följande på Lövudden för flera år sedan:

Hans pappa skjutsade honom från Ljusdal upp till Östersund 1949 för testen till skolan och hem samma dag, en resa på 40 mil.

Han kom inte in på skolan vid starten i augusti.

Sent, kanske september oktober, fick han ilbud om att han fick börja som reserv.

Med sin sjuåriga folkskola, låg han därför hopplöst efter när han kom till FFV.

Men, det löste sig. En annan klasskompis såg hans dilemma.

Han blev sidolärare åt Kalle. En smart kunnig kille, och tydligen en pedagog.

”Jag hade aldrig klarat mig utan honom”, berättade Kalle.

Naturligtvis har jag glömt vilken 49a det var.

Tänker också på vägen från Ljusdal upp mot Östersund.

Vilket elände det måste ha varit 1949. Grus smalt krokigt över Färila Ytterhogdal osv.

Åkte den sträckan 1955 med pappa som trettonåring till Uppsala. Minns hur hemsk den var. Övernattning Gävle. Norr om Gävle var en stor dubbelbomrad järnvägs korsning, där E4an går idag.

Tänker alltid på den, nu när jag kör i den viadukten.

Asfalt var inte uppfunnen i södra Norrland.

**IN MEMORIAM**

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

|      |                       |            |
|------|-----------------------|------------|
| 4205 | Folke Hellstrand      | 2019-12-31 |
| 4509 | Nils Erik Nilsson     | 2020-06-14 |
| 4608 | Lars Johansson        | 2018-12-27 |
| 4609 | Bengt-Olov Jonsson    | 2019-05-10 |
| 4715 | Gerhard Halldén       | 2020-07-27 |
| 4801 | Lennart Granevi       | 2020-01-19 |
| 4902 | Rolf Andersson        | 2020-01-31 |
| 4905 | Torsten Christiansson | 2014-08-02 |
| 4929 | Karl Gard             | 2020-02-02 |
| 5013 | Hans Holmgren         | 2017-05-14 |
| 5104 | Rolf Bergman          | 2020-05-16 |
| 5203 | Leif Bertilsson       | 2019-11-27 |
| 5323 | Lars Svensson         | 2019-05-22 |
| 5409 | Conny Johansson       | 2018-11-02 |
| 5503 | Lars Dahlström        | 2020-11-03 |
| 5504 | Leif Ekstrand         | 2019-09-09 |
| 55C3 | Kaj Eriksson          | 2019-12-12 |
| 5653 | Torbjörn Nyström      | 2020-08-05 |
| 5811 | Hans Ekman            | 2020-05-16 |
| 6025 | Christer Johansson    | 2019-12-03 |
| 6036 | Jan-Olof Klingsell    | 2020-03-10 |
| 6128 | Geije Johansson       | 2020-01-17 |
| 6232 | Rolf Larsson          | 2020-07-15 |
| PE12 | Hilma Wikström        | 2018-04-18 |

**Frid över deras minn**

# Båtlivet på Lövudden 1963-64

