

1955



PROPELLER- BLADET



Bästa läsare!

Återigen har vi denna underbara vår här, vintern släpper sitt grepp, sipporna börjar att titta upp och vi börjar planera för sommarens fröjder och utflykter. I detta nummer medföljer inbjudan och anmälningsblankett för vårens kamratträff med årsmöte som går av stapeln i Västerås söndagen den 8 maj och till vilken vi hoppas få stor anslutning.

Så tackar vi för de insända artikelbidragen och hälsar flera medarbetare välkomna.

Alltså på återseende i Västerås söndagen den 8 maj.

Redaktionen

"Rom byggdes inte på en dag".

Vi känner nog igen uttrycket i rubriken. Det citeras ofta i sådana sammanhang där tålmod och planering på lång sikt äro nödvändiga betingelser för en utveckling.

Att komma framåt, få det bättre och känna tillförsikt inför framtiden är en naturlig strävan hos varje människa, kanske i symmetri hos unga människor. Bland förutsättningarna för att kunna nå den önskade positionen måste finnas en rätt utgångspunkt och ett aldrig slappnande ansvar för den egna personliga utvecklingen. Ingen kan möta sin morgondag utan att räkna med att också den har ett krav på de egna krafternas fulla utnyttjande.

Den personliga utvecklingen är en procedur som har något av "Rombyggande" över sig. Men den kommer genom tålmod och ständigt aktgivande på sig själv och upphör ej vid passerandet av en viss åldersgräns utan fortsätter hela livet igenom.

Dessa tankar "kom för mig" när jag möttes av önskan att skriva några rader i Propellerbladet. Ty det ger mig tillfälle att skriva en hälsning till goda värmor. Och jag vet att många av Er tänker med stort ansvar på Er framtid. Icke sällan har dessa tankar varit samtalsämne mellan många av oss.

Det är mycket viktigt att minnas huruvida framtiden icke blir klart utstakad på en gång. Den som vill nå en god position måste ha detta som ett mål för en strävan på lång sikt. Även om mödan synes vara stor och vägen lång så lär dock erfarenheten att den som låter sig ledas av en lugn och sansad syn på denna fråga säkrare nå sitt mål än den som låter sig ledas av tillfälliga nycker, osäkra förflyttningar och chansartade omkastningar. Livet är inte bara åren fram till de tjugofem och trettio. Det kommer många dagar därefter och deras krav på ökad trygghet är större än man tänker på i ungdomens lyckliga år.

Framtiden skapas icke enbart av materiella värden utan också av andliga värden, sådana som en god arbetsgemenskap, en sann och ärlig livs-syn, ett rakryggt och karaktärsfast uppträdande, ett hjälpsamt och förstående sinnelag, lojalitet och ansvarskänsla.

Ett gott samspel mellan materiella och andliga värden ger stil och resning och medverkar till en gradvis fulländning av personligheten. Denna karakteriseras av en inre mognad, som ger resning och förtroende, skapar tillit och aktning. I det långa loppet är det dessa egenskaper som skänker de flesta människor både trygghet och harmoni. Förunderligt stimulerande blir också den atmosfär som omger dem. Man anar att de förstått huruvida dag lägges till dag i ett ansvarsmedvetet uppbyggande av "Rom".

Med hjärtlig hälsning till alla FFV-värmer.

Er tillgivne vän

Erik Tunås

En f.d. FFV:elev, 86 Sören Håkansson, tjänstgör sen tre år tillbaka i Ethiopiska flygvapnet, och han har sänt följande skildring av en företagen semesterresa.



På två hjul genom "Negus" land.

Klockan är omkring sju och utanför mitt fönster har det tropiska mörkret sänkt sig som en ridå över de av solen brundbrända höjderna. Torrperioden har obönhörligt satt sina spår i växtligheten, sedan de sista dropparna regn för länge sedan sugits ur den torra jorden. På mitt bord ligger två stora kartblad vilka skall vara mina vägvisare de närmaste tre dagarna och nätterna. Med mitt finger följer jag den röda randen norrut på det första bladet, linjen är stora huvudvägen till Eritrea och dess huvudstad Asmara. Jag stannar vid namn såsom Debra Berhan, Mussolini Pass och Debra Sina. Vägen slingrar sig fram som en darrig blyertslinje uppför och nedför de väldiga bergsmassiven, ned i djupa dalgångar och ut mot Dankali öknens lågländ, där zebbor, struts och andra representanter ur den Etiopiska djurvärlden ännu lever sitt liv lika såsom århundraden tillbaka.

Jag går ut i den svala och mörka kvällen för att göra en sista inspektion på min 250 cc BMW som står utanför min altan och väntar på att bli lastad och igångsparkad. Jag känner på de tre bensintanks-locken, går ännu en gång över verktyg och annan utrustning samt hoppas att de tjugofem laglapparna skall räcka till på den 1.200 km långa färden. I en månad har jag arbetat med mina extra tankar för bensin så nu skall det inte behöva bli bensiinstopp i första taget, tio liter i huvudtanken och tjugotvå i de övriga bör räcka i minst 800 km och fullt så långt är det ej till nästa tankstation.

Det känns kyligt trots skinnjacka, fodrade byxor, stövlar och stört-hjälm. Ja, så har det stora äventyret börjat, som endast två svenskar förut har gjort, att färdas med motorcykel från Addis Abeba till Asmara. Där skall jag tillbringa några semesterdagar innan jag fortsätter ned till Massaua och Röda havet på det underverk till väg som Italienerna har byggt bland de väldiga bergen. Där nere skall jag stanna i tio dagar för att andas havsluft till avkoppling från Addis tunna luft på 2.000 meters höjd.

De första femtio km in till Addis går kvickt undan på den fina vägen, väl inkommen till staden stannar jag och väntar på de fyra bilarna som också skall delta i färden. De misstänksamma infödda poliserna tittar nyfiket och undrande på min cykel och min klädsel, själv är jag lite rädd att de skall fråga efter tillstånd för att vistas ute vid den här tiden på natten, klockan är tre, men de säger inget, bara tittar på hjälmen med BMW märke och de svenska flaggorna. Så kommer bilarna och färden fortsätter genom staden och ut över de stora Entotto, bergen mot Debra Berhan. Det är ohyggligt kallt på höjderna och jag sitter med benen uppe på motorn och ena handen mellan tanken och cylindren. Så kommer till slut den efterlängtrade soluppgången och efter en halvtimme åker handskarna av, sedan börjar det att bli riktigt skönt trots fartvinden.

Vägen börjar nu att bli allt besvärligare och besvärligare, djupa diken och stora stenar, så man får sitta och perera den tungt lastade cykeln för att ej gå omkull. Den låga farten gör att värmen börjar att bli besvärlig så jag stannar vid en uttorkad flod och byter om till shorts och sedan klättrar vi vidare "min maskin och jag".

Kontakten med bilarna tappade jag redan innan gryningen och beräknar att jag skall vänta in dem vid Mussolini Passet som skall komma efter cirka femtio km körning eller omkring en och en halv timma. Vägen är fortfarande mycket dålig och ingen bättring tycks det bli men det är en fantastisk natur den slingrar sig fram igenom, bergen reser sig skyhögt till höger och avrunderna breder ut sig hundratal meter under till vänster. Här och var möter man infödingar med åsnor och klövjehästar de tittar förskräckt och undrande på den underliga tingesten som dundrar fram på de s.k. vägarna, de vänder sig om och mumlar "abet", "abet". En och annan väldig truck passerar man också, de mal sakta men säkert fram längs vägarna, de äro deras förstörare men samtidigt dess välgörare, funnes ej dessa Italienska drivers så skulle vägarna vara oframkomliga på de flesta ställen i landet. De kan tillbringa dagar, ja veckor för att reparera vägen som blivit bortspolad av en natts skyfall uppe bland bergen, som väl är så har de ej samma uppfattning om tid och väg som våra svenska långträdare chaufförer.

Plötsligt tycks landskapet försvinna i en enda stor avgrund till höger om mig, det måste undersökas och jag kör av vägens knaggliga stenrösen och stannar på en liten grön grässlätt vid vägkanten. Det känns skönt att få sträcka på benen ett litet tag, och jag går ut mot ravinen. Den syn som möter mig är så överväldigande så det är omöjligt att beskriva så att det till närmelsevis överensstämmer med verkligheten. Det är som det väldiga bergemassivet hade spruckit, och över tusen meter nedanför mina fötter breder sig ett grönskande landskap med sina runda infödingsbyar ut sig. Bergets lodräta vägar äro beklädda med mossor och blommor i alla regnbågens färger. Jag sitter där länge innan jag kommer mig för att ta fram färgbildskameran för att föreviga det hela.

Några bilar syns inte till, jag har tydligen klarat mig bättre med min stålhest än vad jag själv trott från början. Musolini Passet hägrar så jag fortsätter min färd och efter fyrtiofem minuters körning öppnar sig det väldiga svarta hålet i bergväggen, det är den stora tunneln som inleder passet. Tunneln är nog nära tre hundra meter lång, och den går rakt genom berget och ut mot nedfartsvägen till den lilla byn Debra Sina. Jag slår på strålkastaren när jag passerar denna högsta punkt på vägen till Asmara, i andra ändan av tunneln är det rest en minnesskrift över de Italianare som föll offer för de strapatser, malaria och oroligheter som följde vägbyggarna där de drogo fram med sina maskiner i denna ödemark för cirka tjugo år sedan.

Långt nere i dalen skymtar ett litet samhälle och längre bort kommer Dankali Ökenen med sina väldiga savanner. Vägen slingrar sig längs bergskanten i tunnlar och andra fantastiska byggnationer ned till byn och slättlandet.

Väl nedkommen åker jag fram till en hydda där jag kan få en bit mat, dessförinnan måste jag skaffa en polis att klara av min motorcykel från alla nyfikna infödingar i byn, de formligen strömmar till från alla håll och kanter. Efter det jag ätit och tankat över lite bensin rullar jag vidare nedför serpentinvägen mot slätten och djungeln. Vägen sänker sig hastigt ned från det nära tre tusen meter höga passet till Dankali som ligger på något mer än tusen meter. Värmen tilltar ganska kämbart ju lägre ned man kommer samtidigt som vägen blir allt sämre och sämre, väldiga högar av sten och jord ligger överallt. Stora partier av vägen är under reparation av ett amerikanskt vägbolag vars stora gula maskiner skymtar här och var. Sakta men säkert går BMW:n vidare och efter cirka sextio km från Debra Sina passerar jag den stora och ståtliga stenbron över Arsu-flodens kristallklara vatten. Eftersom jag ligger väl till i tidtabellen så beslutar jag mig för att ta ett bad i väntan på bilarna.

Efter nära nog en timma utan att sett skynten av mina färdkamrater rullar jag vidare på den knaggliga vägen. Vegetationen börjar nu att bli mycket kraftig och på sina ställen går vägen som i tunnlar under väldiga trädkronor. Man kan lätt förstå att denna plats är ett paradys för många djur, däribland leopard, som lär vara ganska talrik här. I flera timmar åker jag i denna djungel, och här och var rinner lite vatten i de nära nog uttorkade floderna.

Man möter här och var några kvinnor, som går och släpar på de tunga vattenkrukorna och vattensäckarna, så fort de får se motorcykeln försvinner de in i bushen där de gömmer sig för den konstiga tingssten på vägen. Vid flera tillfällen stannar jag för att fotografera dem, men det är omöjligt, jag mutar dem med pengar och konservburkar, som i vanliga fall brukar gå bra, men det är omöjligt att få dem stå still så länge och så nära kameran så att det går att föreviga dem. Det är en ståtlig syn att se dessa människor, då framförallt kvinnorna med dessa mängder av hals- och armband, samt deras vackra kroppar, sist men inte minst deras ~~estetik~~ om civilisation och elände.

Vägen börjar åter igen höja sig och en blick på kartan säger mig att det endast är hundra km kvar till Dessi där jag tänkt övernatta. Nu är vägbanan åter ganska bra och det rullar undan i god fart upp mot de bergstrakter där staden skall ligga. Det börjar nu bli lite svalare i luften så att det är åter tid att rigga om

i lite varmare kläder, och nu är det även tid att börja se sig om efter bilarna, jag bromsar in några mil efter Simmipasset ute på ett slättland där det ligger en och annan liten by i närheten av vägen. Det går nära en och en halv timma innan jag ser det första dammolnet borta på vägen och efter några minuter äro vi alla samlade igen.

Färden fortsätter och snart dyker ett litet samhälle upp framför oss, det är Combolcia där vi tankar och tittar till våra fordon, innan vi klättrar vidare den tjugotvå km långa och branta vägen upp till Dessi. I Combolcia går det även ut en väg över Dankaliöknen och till den lilla hamnstaden Assab vilken vid unionen mellan Ethiopien och Eritrea åter har börjat att få liv i sina gamla kajer.

Vi når Dessi efter en etapp på en skaplig väg med en underbar utsikt från bergvägen där den slingrar sig fram. Så kommer vi in i staden och några poliser skyndar fram när vi kör upp på det lilla torget, jag frågar på italienska efter ett hotell och de visar oss iväg till stadens SIAAO hotell, dit vi anländer efter att ha tillbringat femton timmar vid styre och ratt. Det smakar gott med spagetti efter att ha fått tvätta av sig det värsta resdammet.

Trött och nöjd över dagen kryper jag ned i den DDT bepudrade sängen och somnar in med motorljudet ännu ringande i öronen.

Klockan är sju, det är dags att sticka vidare mot norr, vi äter ej, utan bestämmer oss att rasta efter några mil då det blivit lite varmare i luften. Vår färd i dag skall enligt beräkning vara den svåraste och längsta av de tre etapper som resan skall taga. Det är flera stora och svåra bergspass vi har att besegra och vägen höjer och sänker sig oupphörligt mellan 3.000 och 1.000 meter.

Solen tittar nu fram och det är dags för mat och punkteringslagning, framför oss ligger nu det första passet upp till Ualdia. Efter att ha klarat av passet samlas vi åter tillsammans vid bron över Hamid floden. Så rullar vi vidare mot det stora och mäktiga Alomatapasset där lastbilarna måste gå med polis och militär eskort till skydd mot skiftas överfall. Skiftas är en kvarleva från kriget då stammarna där uppe i bergstrakterna gjorde överfall mot de vapen- och livsmedels transporter som italienarna hade längs landsvägen. Överfall förekommer ännu, men i mycket liten omfattning och är nära nog på fullkomlig avskrivning, men man jagar gärna upp sig själv när man skall färdas i dessa trakter.

Så passerar vi den raserade bron i närheten av Amora Ghedel där vi passerar flodens trettio centimeter djupa vatten, men flodbotten är fin så det går bra. Har man varit ute och åkt i Ethiopien ett tag så förundrar man sig ej över sådana små detaljer på vägen som en rasad bro eller vägbank på några hundra meter, vad tiden lider så har bilarna skapat en liten extra väg vid sidan. Det är ej ovanligt att man ser stora stenar och träd som saset ned på vägen från de höga bergssidorna, och de ligger där utan att någon tar notis om saken, bilarna bara gör en sväng ut i bushen så att det så småningom bildas en ny väg.

Så skyntar nu Alomata och vi samlar oss nu för att kunna klämma oss över passet. Vi gör upp en plan att jag med motorcykeln skall hålla mig några hundra meter före bilarna för att kunna varna dem om någon vägspärr eller dylikt skulle dyka upp bakom någon av de hundratals hårnålskurvorna i passet. Ju högre upp man klättrar ju mer imponerad blir man av denna vägs skönhet och fantastiska byggnad. Stup på hundratals meter följer vägens ena sida, och väldiga gröna bergväggar på den andra.

På många ställen måste bilarna stanna och svalka sig, för att krypa uppför på ettan och tvåan i den branta och nära tre mil långa backen stoppar inte kylsystemet för. Toppen är nådd och under oss breder det Etiopiska landskapet ut sig med sina slätter och berg. Vägen har nu till vår glädje blivit riktigt bra och kilometrarna rinner undan. En punktering har jag endast haft och tack vare kardandrift så klarar man av en sådan sak på cirka tjugo minuter. Nu går vägen upp och ned för bergssidorna och den ringlar sig fram som en trampad mask. Det börjar att skymma lite när vi passerar Mai Ceu och närmar oss Toselli-passet. Inom några minuter har tropikernas svarta mörker fallit och vi är tvungna att skynda på för att klara av det värsta av stigningen innan det blir nermörkt. BMW:n segar sig allt högre och högre, men det börjar att gå så mystiskt tungt, punktering igen. Det är inget annat att göra än att börja laga för andra gången i dag. Bilarna passerar mig och det är nu i det närmaste svart. Jag har lagom hunnit att få av hjulet då två vildar kommer fram ur mörkret, de är som vanligt beväpnade med spjut och knivar och deras klädsel utgöres av ett enkelt tygstycke runt kroppen. De stannar och jag växlar ett hälsningsord med dem och de svarar på samma sätt, samt sätter sig några meter från mig, de pratar lågmält med varandra samtidigt som de håller ett öga på mig. Själv vågar jag ej lämna mina grejor med ögonen för att det stjåls ganska friskt här nere, och är det frågan om en viltso som kan lurats upp så finns det ju ingen barmhärtighet. Så sätter jag tillbaka hjulet samt tankar över lite bensin och allt är nu klart för att åka vidare, men med ens reser sig männen och ställer sig framför mig och så säger de det italienska ordet "bensina" samt håller fram tom flaska. Med lätt hjärta ger jag dem flaskan full med bensin, och så fortsätter min färd i mörkret med en trevlig upplevelse rikare.

Tosellipasset är fantastiskt i sin storlek, och högt uppe ser jag några små ljuspunkter röra sig längs bergväggen, det är bilarna som sakta klättrar allt högre och högre mot bergstopparna. Efter en körning uppför passet som jag sent kommer att glömma träffas vi åter. Vårt nattläger når vi inte förrän vid tio tiden på kvällen, och det är den lilla byn Quiha där jag finner det smutsigaste hotell som jag någonsin har skådat, det döps genast till hotell "Premetivo". I ett kombinerat tvätt, toalett och mat-rum stoppar vi i oss lite spagetti. Det är nog tur att det är så skunt i lokalen annars misstänker jag att det skulle vara svårt att få i sig maten, men det slinker ned och smakar gott. Efter en blick på de s.k. rummen bestämmer jag mig för att ligga ute på gårdsplanen, där åtminstone jag får ligga i fred för loppor och andra mindre trevliga hyresgäster på hotellet. I sovsäcken stoppar jag ned så mycket jag kan av mina tillhörigheter för att de inte skall komma bort under natten.

Klockan visar på halv fem när jag åter igen öppnar ögonen, det är då dags att börja den sista etappen av färdan. Den första större plats är Adigrat, som ligger fyrtio kilometer söder om den Eritreanska gränsen. Vägen är nu bra och det märks att man närmar sig ett land som varit i händer på vita i många år.

I ett strålande vackert väder rullar jag in över gränsen till Eritrea och med ens så blir vägen utmärkt och landskapet förändrar karaktär. Här och var ligger det små vitkalkade samhällen, vägs skyltar och ortsnamn börjar också att synas till, folket går undan utan att man behöver ligga på signalen hundratala meter innan man når upp dem.

Bland väldiga berg slingrar sig vägen fram och man måste förundra sig över det fantastiska arbete som vägbyggarna här har lagt ned, och vilka svårigheter de har haft att övervinna för att kunna dra fram i ett landskap som detta.

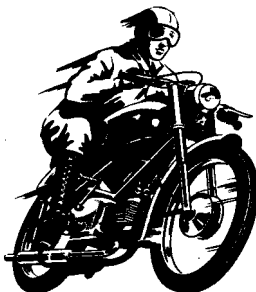
Städer och byar såsom Senafe, AddiCaish och Sagansite passeras och ju närmare Asmara man kommer ju bättre blir vägen. Så dyker Decamere upp, det ser ut som en utbombad stad, när man åker längs huvudgatan så ser man bara tomma och övergivna europeiska hus, så gott som samtliga av de hundrade affärerna står tomma, och alla glasrutorna är sönderslagna, husväggarna börjar att ramla sönder för all åverkan de utsatts för, sedan italienarna lämnade staden.

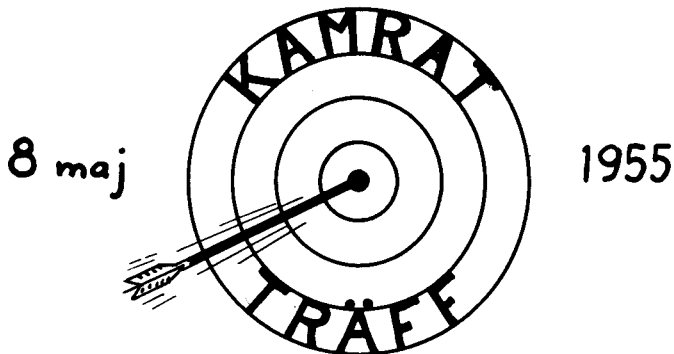
Så börjar nu Asmara att närma sig och därmed så närmar sig också min färd sitt mål. Under hela tiden har den lilla BMW maskinen tåligt arbetat i de väldiga backarna och på de dåliga vägarna utan att strejka någon gång.

Jag rullar sakta ned för huvudgatan i Asmara, en stad som ännu behåller sin europeiska prägel, rent och snyggt, stora och rejäla hus längs den palmbevuxna gatan.

Här slutar jag nu min skildring och min färd för denna gång, och sänder en hälsning till er alla, klasskamrater, lärare, elevhemspersonal samt gamla och nya FFV:are.

86 NÅKANSSON





Kallelse till kamratträff och årsmöte söndagen den

8 maj på Lövudden.

Härmed inbjudes Du till föreningens kamratträff och årsmöte söndagen den 8 maj 1955 med program enligt nedan.

Styrelsen har beslutat att resebidrag kan utgå med det belopp som överstiger kr 50:- (ev. kr 60:- beroende på mängden av ansökningar).

Medlemmar som f.n. fullgör vpl.-tjänstgöring erhåller resebidrag. Kom ihåg att lösa militär veckoslutbiljett om resan förläggas så att detta går.

Eftersom det är tio år sedan som de första eleverna gick ur skolan och fem år sedan 1950-års avgångsklass slutade skulle det vara roligt om dessa klasser kunde samlas mangrant, ev. till en särskild högtid på lördagskvällen den 7 maj. Vi uppmanar därför Er i dessa klasser, sätt Er i förbindelse med varandra och för personlig propaganda. Kontakta styrelsen om det är något Ni vill ha hjälp med. Och här följer program. Tag fru eller fästas med.

9.45 Korum.

10.00 Frukost à kr. 2:50.

10.30 Besök på verkstadsakolan.

12.30 Kaffe à kr. 1:50.

13.00 Årsmöte.

14.00-16.00 Idrottstävlingar. Tillfälle till bad och personlig samvaro m. m.

Fotbollsmatch mellan utgångna elever (oldboys) och nuvarande (småttingar) ska även i år äga rum. Småttingarna har revansch att fordra.

16.00 Middag à kr. 5:- och avslutning.

Betr logi vid Lövudden fästes uppmärksamhet vid att ankomst måste anmälas senast lördag kl. 21.00. Den som räknar med att anlända till Västerås senare måste i förväg underrätta sekr. Molin, tel 40888 om ankomsttid.

Anmälningssblankett (efter sid. 18) insändes till FFV-s Kamratförening, KFUM, Västerås, senast den 28 april 1955.



Vitsippsbacke i Johannisbergsparken.



SAXAT UR ÄLDRE BLAD

Som ännu ett bevis på den stora uppmärksamhet, som FFL röner i pressen, saxa vi här nedanstående reportage ur Skiljebo Allehanda.

Att nutidens ungdom har stora fördelar jämfört med den för ett tjugotal år sedan, vad beträffar deras yrkesval, övertygade vi oss om då vi här- om dagen besökte Flygförvaltningens Lärlingskola i Västerås.

Vi blevo mycket imponerade av den goda maskinella utrustningen, som är tillfinnandes i den ändamålsenligt inredda verkstaden, belägen inom CVV:s område vid stranden av den naturrika Mälaren.

Genom skolans föreståndare, Ing. O. Ahlgrens välvilliga föreorg stäl- lades till vårt förfogande som ciceron Ing. E. von Köhler, vilken på ett medryckande sätt gav oss många intressanta upplysningar om skolans verksamhet.

Vi stannade i stum beundran inför en skickligt utförd modellmotor, vil- ken vi togo i skärakådande, varvid följande dialog utspann sig:

"Är denna motor verkligen helt utförd här?"

"Ja!" svarade Ing. v.Köhler.

"Och fungerar den som en riktig motor?"

"Ja!"

"En sådan här är väl rätt dyrbar i den allmänna marknaden?"

"Jo vars."

"Vad kan den kosta ungefär?"

"Tja - - -"

"Ska vi säga 125:- kr?"

"Kanake."

Av ovan sagda torde framgå, att verkligt fina arbeten utföras.

Vi övergingo nu till att intervjua en av eleverna för att få höra hans syn på saken. Vi föredrogo att besöka honom i hans rätta element och

skredo efter en diskret knackning in i verkstadens bekvämlighetsinrättning, vilken vi funno vara fullsatt. På grund av inrättningens proportionellt sett ganska blygsamma dimensioner. finna vi oss nödsakade att be två stycken gå ut, för att vi skola komma in. Då vi i och för erhållande av ett snapshot skulle utdraga vår kamerabalg, måste ytterligare en avlägsna sig.

På vår förfrågan hur pojkarna trivdes, kom svaret från en av de lägst sittande:

"Snark pu - - - Va??"

"Jo, vi undrar hur Ni trivs här?"

"Jo, det är bra, fast det är ju lite hårt att sitta underst förstås!"

"Förlåt, men vi menar på skolan!"

"Jasså, på skolan! Jo, det är världsfint, fullt rekorderligt!"

Då vi ansågo detta vara ett betyg så gott som något, lämnade vi den förhoppningsfulle eleven, emedan hans trötta ögonlock visade att detta var av nöden.

Då vi åter kommo ut i verkstaden och kunde börja andas ut, fångades vår uppmärksamhet av ett underligt buller, vilket tycktes härröra sig från en av maskinerna. Stundtals tystnade det nästan helt för att i nästa ögonblick stiga till ett fruktansvärt crescendo. Till sist kulminerade det hela med en skräll åtföljd av ett våldsamt rassel av växelhjul, vilka av allt att döma hastigt och lustigt befriades från sina kuggar.

Huruvida det var föraynen eller mitt sjätte sinne, som kom mig att kasta en blick upp i taket skall jag låta vara osagt.

Till min stora fasa fick jag se en järnstång av en arms tjocklek och tillvriden som en korkakrur slingra sig om en takbjälke samtidigt som ett verktygsaköp och en s.k. trätrall vände i takåshöjd för att börja nedfärden. Jag hann precis taga betäckning under en bastant arbetsbänk, då föremålen med en våldsamt skräll hammade på golvet en bit därifrån.

Till vår stora förvåning stod vår ciceron Ing. v. Köhler lugnt kvar bland all förödelsen som om ingenting hade hänt.

På vår förfrågan om vad, som egentligen hade tilldragit sig, upplystes hans ansikte av ett soligt leende och han sade på sitt vanligt anspråkalösa sätt:

"Åh, det var bara 58 Andersson, som höll på att svarva litet grand. Sådant vänjer man sig snart vid!"

Han tittade därefter med en medlidsam blick på den spiralvridna järnstången i taket och tillägger:

"Det skulle visst ha blivit en körnare, om jag inte tar fel."

Därefter tillropar Ing. v.Köhler en yngling vid namn Hallgren att taga ned järnstången, samtidigt som han beordrar en annan vid namn Dyhr att upplösa resterna av verktygen under svarvarna, enär denne är den ende av pojkarna, som kan gå rak under dessa.

Vi fortsätta vår rundvandring i verkstaden och komma så till avdelningen för leveransklara arbeten. Vi lägga här särskilt märke till en låda finputsade automatkörnare, vilka, omtalar Ing. v.Köhler, ursprungligen beställts av en av våra flygindustrier, men på grund av vissa smärre orsaker befunnits vara olämpliga för sitt speciella ändamål. De skola nu i stället levereras till Svenska Mejeriidkarförbundet inom vilken de skola användas vid märkningen av s.k. rummärkt smör, då de visat sig vara väl lämpade för ifrågavarande ändamål.

Därefter komma vi till avdelningen för de blivande instrumentmakarna och kunna steg för steg följa deras utbildning från de första trevande stegen till de mera avancerade arbetena, utförda av äldre elever.

Vi slå oss i samspråk med 17-åriga Kurt Jonsson. Denne tittar ett ögonblick upp från sitt arbete, en gräsklippningsmaskin av märket Harvester, vilken skall rengöras från gräs, döda rötter och andra föroreningar.

På vår förfrågan om hur man trivs med arbetet, svarar han att han trivs alldeles utmärkt, vilket också tycktes vara fallet med de andra instrumentmakarlärlingarna. Nästa vecka skall han för övrigt få övergå till mera komplicerade saker, nämligen en av de båda karbidlampor av typ Primus, vilka tjäna som övergångsarbete innan lärlingarna få övergå till det slutliga gesällprovet: Rengöring och ruckning av en praktfull dalaklocka. Denna skall vara i absolut gångbart skick, innan den lämnas tillbaka till dess ägare: Västerås stads pantauktionskammare.

Vidare omtalar herr Jonsson, att han som fritidssysselsättning håller på att tillverka ett sinnrikt äggkokningsur åt sin fästmo av typen PULLA.

Till sist begiva vi oss till verkstadakontoret för att få se en del andra förnämliga lärlingsarbeten.

Verkmästare Lindström spinner som en stor hankatt, då han demonstrerar en urmakarsvarv (made in FFL) med utrustning, en mängd olika verktyg såsom svarvstål av en tändstickas storlek m. m.

Därefter titta vi på en imponerande mängd svarvprov, samtliga utförda med största precision och ytterst väl ytbehandlade.

Klockan närmar sig nu 1 och man kan förnimma en viss oro bland de annars så frenetiskt arbetande eleverna.

En del träna uppjuktning rörelser, under det andra äro sysselsatta med att med mejalar hugga ut startgropar i det hårda cementgolvet.

Precis på slaget 13 bryter ett s.k. råsvundavrål ut och vi kunna höra hur fönsterrutor krossas och se träskor och andra lösa partiklar virvla omkring i luften. Det hela slutar med ett unisont vrål: "Det är ärtor och pannkaka i dag på markan!!!!"

Detta varar endast ett par sekunder, sedan är allt tyst.

Vi passa då på att tacka för oss samt begiva oss skyndsamt upp till mässen för att om möjligt få en portion ärtor och pannkaka.

Hela anläggningen var imponerande och vi kunna inte annat än gratulera Sveriges ungdom till att ha möjlighet att genomgå en sådan förnämlig yrkesskola.

Knack Würst

CFV besöker FFV

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

Besöket ingick i den första inspektion av FV tillhörande verkstäder och institutioner, som företogs av general Ljungdahl såsom nytillträdande 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 samt överste Thunberg

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

KONTAKTMÄNNEN

Då en del ändringar har skett beträffande våra kontaktmän sedan den förra sammanställningen ber vi att få presentera dem här nedan. Egentligen skulle ju också deras väna anleten in, men det kanske blir en annan gång.

Så vill vi också uppmana våra medlemmar ute på flotttiljerna, uppsök kontaktmannen då det är något speciellt Ni vill ha hjälp med, han står säkert till tjänst med vad han kan göra, och i de flesta fallen är det grabbar som har några år på nacken och har varit på flotttiljen en längre tid, vilket borgar för att de äro insatta i lite av varje.

Och här deras namn:

F 1	Bengt Björk, c/o Helsing, Hammarby Sjöbage,	Västerås
F 2	Sven Erik Larsson, avd VI, F 2,	Viggbyholm
F 3	Lennart Svensson, Örsätersvägen 3,	Målslätt
F 4	Erik Färnlöf, 2:a div, F 4,	Frösön 4
F 5	Jan Malmqvist, Ljungbygatan 13,	Ljungbyhed
F 6	Arne Höög, Box 2792,	Karlsborg
F 8	Curt Jacobsson, avd VI, F 8,	Barkarby
F 9	Bertil Morén, avd VI, F 9,	Göteborg 1
F10	Holger Åkesson, Ekebygatan 3 b,	Ängelholm
F11	Arne Persson, 5:e div, F 11,	Nyköping
F12	Karl Erik Torenstam, Lagmanagatan 1,	Kalmar
F13	Hans Grönlund, Hagagatan 13 C,	Norrköping
F14	Rolf Guldstrand, avd VI, F 14,	Halmstad
F15	Tord Wuolo, avd VI, F 15,	Söderhamn
F16	Kent Josefsson, avd VI, F 16,	Uppsala
F17	Lennart Petersson, Strömmaslätt 5,	Kallinge
F18	Lennart Fogelberg, 3:e div, F 18,	Tullinge
F21	Erik Rönnbäck, Kallarvägen,	Bergnäset
FF	Erik Augustsson, Viggbyholmsvägen 68,	Viggbyholm
SAAB	Jan Wendel, Kungsbergvegatan 8 A,	Linköping

P.S. För att möjliggöra "de väna anletenas parad", uppmanas samtliga ovannämnda kontaktmän att till Propellerbladets redaktion, adr: Erik Augustsson, Viggbyholmsvägen 68, Viggbyholm insända sina "konterfej". Helst gängse polyfotoformat och inom rimlig tid. Den rimliga tiden slutar i och med september månads utgång.

FRI TT FORUM



Redaktionen har tänkt öppna en spalt avsedd för läsarnas insändare. Ni är välkomna med Edra bidrag. Korta och sakliga bör de vara. Endast signatur angives om så önskas. Förutsättning för att de ska komma i tryck är dock att författarens namn uppgives. Detta p.g.a. redaktionens ev önskan att få förtydligande el.dyl.

Sänd in bidragen till Propellerbladets redaktion, adr: Erik Augustsson, Viggbyholmsvägen 68, Viggbyholm.

Märk kuvertet med "Fritt Forum".

Och här följer den första insändaren.

BETYG OCH RING

Var gång, som jag får anledning att gå igenom mina skolbetyg och liknande papper, slår det mig att betyget från Kungl flygförvaltningens verkstadsskola, Västerås, är bra magert, inte bara med tanke på de låga vitsord som jag gjort mig skyldig till.

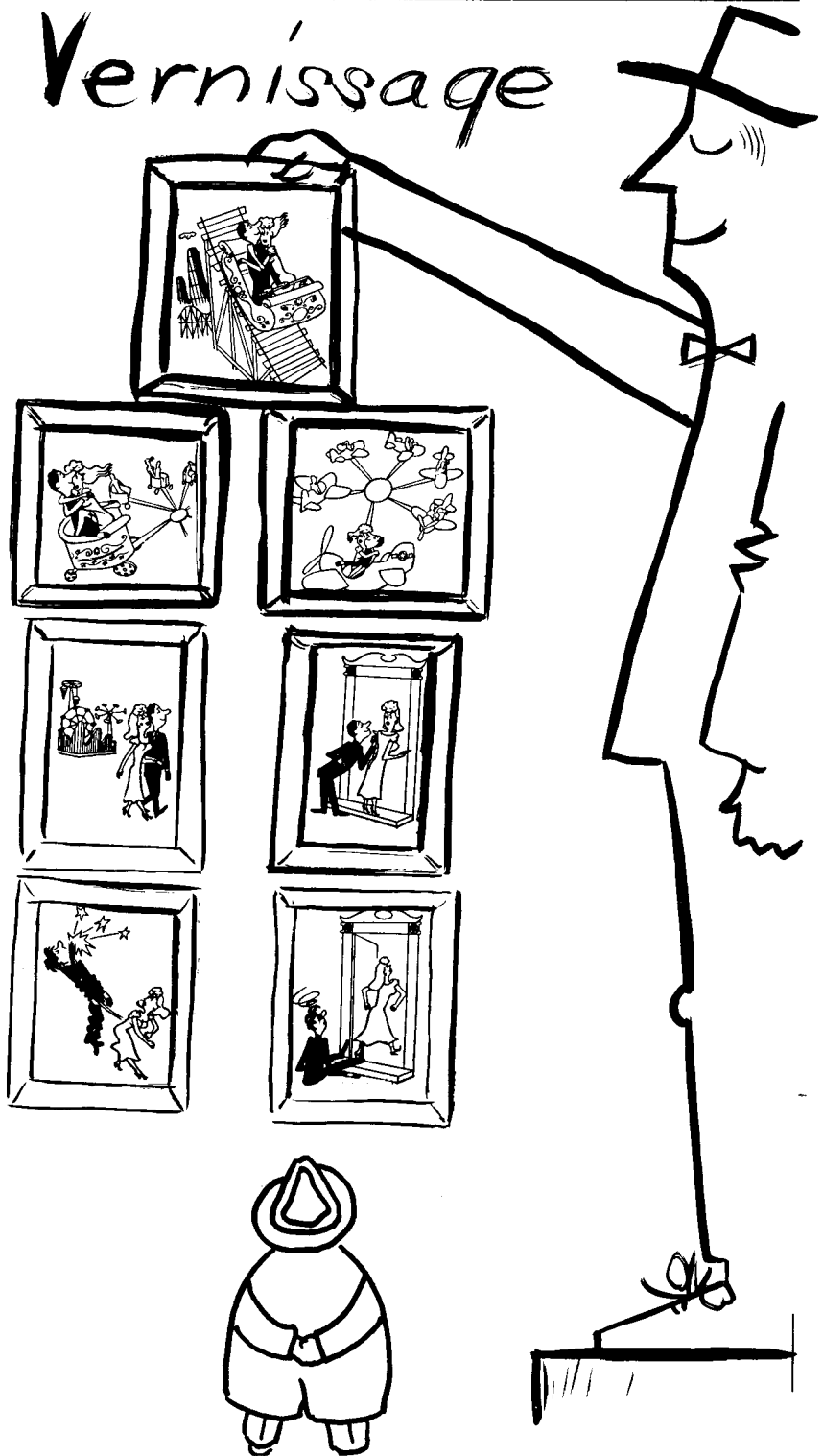
Skulle inte Avgångsbetyget kunna vara mer specificerat eller åtminstone innefatta även de ämnen och prov vilka återfirmas på resp terminsbetyg?

Ett papper som Du kära Bror ytterligare skulle kunna ha nytta av är ett Grundcertifikat (flygmek).

Till skolans ledning skulle jag vilja föreslå följande: låt eleven avlägga ovanstående prov i sista delen av avslutningsterminen. Då har han fått ett ytterligare bevis på sina kunskaper, som både FV och den civila marknaden uppskattar.

Efter de 4 år, som FFV-tiden tagit i anspråk, erhålles ett betyg samt en kamratring såsom synbarliga bevis på detta. Hur betyget tar sig ut har vi oss själva att skylla, men nog tycker jag att ringen skulle kunna göras betydligt trevligare och framför allt mer gedigen. Men ringen behöver inte varieras beroende på gren inom facket, detta skulle göra den betydligt dyrare. Den ring som f.n. finnes påminner mer om vilken ungdomsring som helst, än en skol- resp kamratring. Ni som har anlag och som kan rita lämna in Edra förslag till red.

Vernissage



ANMÄLNINGSBLANKETT

Undertecknad anmäler sig härmed att deltaga i FFV-s kamrat-träff söndagen den 8 maj 1955.

Jag önskar att inkvartering ordnas:

vid Lövudden à kr. 3:- i vandrarhus
på hotell (stryk det som ej önskas)

Följande måltider beställes:

söndag frukost à kr. 2:50 söndag kaffe à kr. 1:50
söndag middag à kr. 5:-
(stryk det som ej önskas)

Min resa t.o.r. till Västerås (exklusive sovavg) kostar kr

Önskar resebidrag med kr

.....
Namn

.....
Adress

.....



Hej, hej!!
Full rulle till Lövudden
den 8 maj !!!