

**F**lygförvaltningens verkstadsskola i Västerås, FFV, eller som den hette under de första åren "Lärlingskolan för yrkesarbetare till flygvapnets flygverkstäder", FFL, startade som ett provisorium år 1942. Den fick permanent karaktär 1947 och kom f o m 1954 att ingå i flygförvaltningens underhålls-avdelning.

Skolan har haft till uppgift att utbilda flygplan-, flygmotor- och telemon- törer samt instrumentmakare för flyg- verkstädernas behov. Som elever till

skolan antogs efter särskilda lämplig- hetsprov ynglingar i 15–17 årsåldern. Utbildningen omfattade två års ut- bildning vid skolan i Västerås följt av två års praktisk tjänstgöring vid flot- tiljverkstäderna eller vid någon av de centrala flygverkstäderna.

Första årskursen omfattade grund- läggande utbildning av verkstadsk- araktär vari ingick c:a 15 timmars teori per vecka. Andra året innefattade teoretisk och praktisk fackutbildning med inriktning på den aktuella yrkes- grenen. Under tredje och fjärde åren

gavs huvudsakligen praktisk utbild- ning enligt särskild plan vid flygverk- städerna. Den teoretiska delen anord- nades därvid som frivillig kostnadsfri korrespondensundervisning.

Den första tiden kunde antalet ele- ver i en årskurs uppgå till ett tjugotal. Behovet ökade med åren, speciellt in- om telemontörfacket och ett årskulls- intag på 60 elever var inte ovanliga i slutet av 50 och början av 60-talet.

Utbildningen var kostnadsfri för eleverna. Under de två första åren fick de även kost och logi på skolans

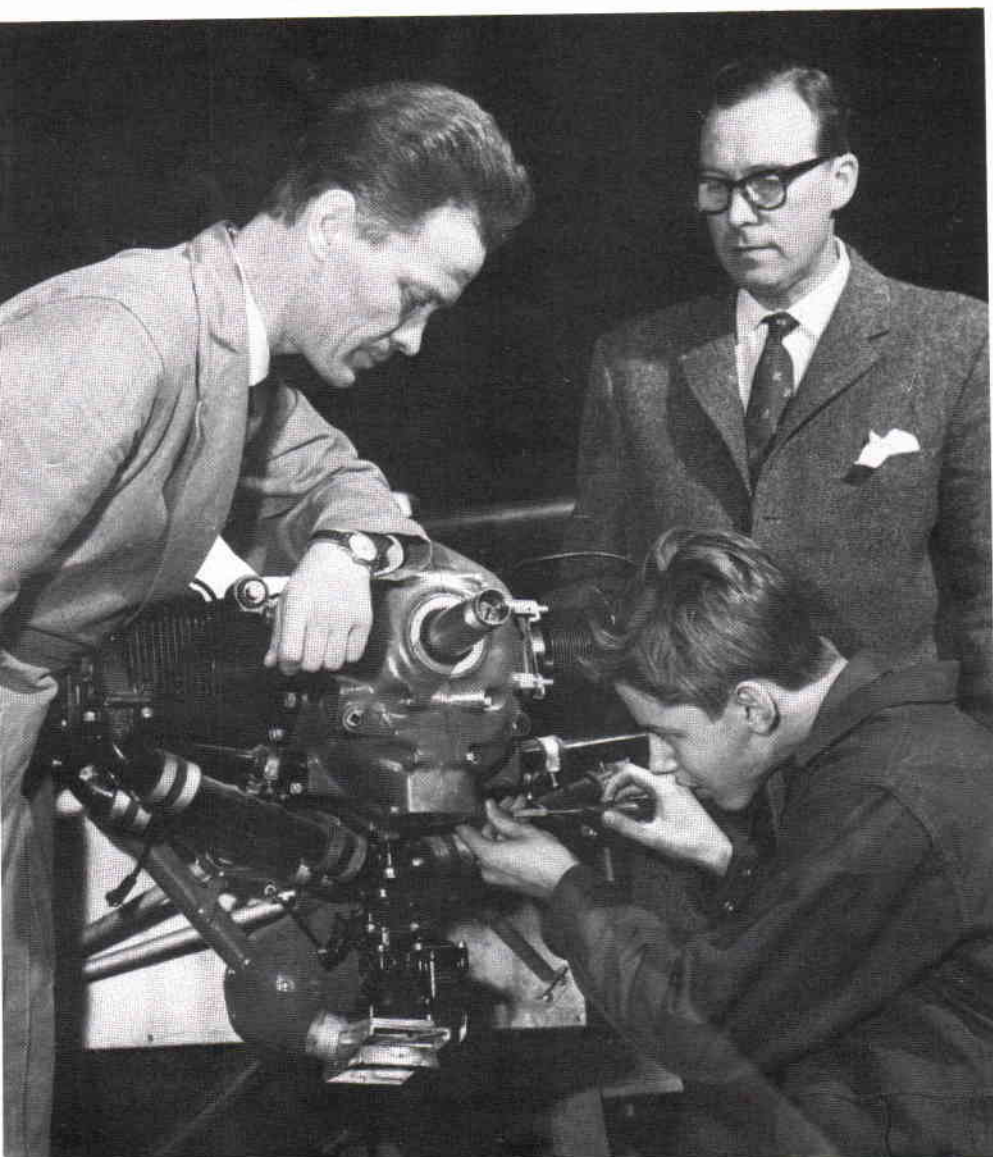
**I ett jubileumsnummer som detta kan flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås inte undgå att uppmärksam- mas på grund av den stora betydelse som den haft för materielltjänsten inom flygvapnet.**

**Författaren som själv har ett förflutet vid Västeråssko- lan tecknar här en bild av verksamheten genom åren.**

Text:  
Rolf Hjärter  
FMV:FuhD



# Flygförvaltningens



elevhem samt en mindre flitpenning. Elevhemsverksamheten drevs i KFUM regi. Under praktikåren ut- gick sedvanlig lärlingslön.

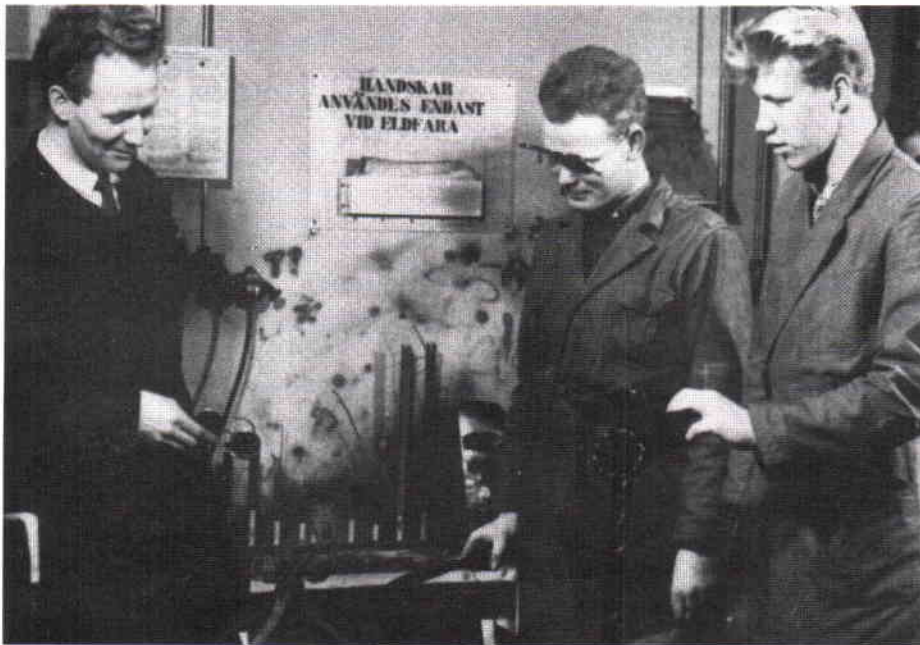
Som ett led i en ökad samordning med den civila yrkesutbildningen överfördes skolan 1968 till det allmän- na yrkesutbildningsväsendet och fick skolöverstyrelsen som huvudman. Flygförvaltningen kunde då se tillba- ka på drygt 25 års unik utbildnings- verksamhet.

## Bakgrunden

Från slutet av 1930-talet börjar en snabb tillväxt av Flygvapnet, både organisatoriskt och materiellt. Beho- vet av yrkesutbildad personal vid underhållsverkstäderna blir allt större samtidigt som möjligheterna att rek- rytera är små då någon yrkesutbild- ning i statlig eller kommunal regi inte förekommer vid denna tid.

Inom KFF Materielavdelning vet man att förutsättningen för den plane- rade och beslutade flygmaterielens användning är att yrkeskunnig under- hållspersonal finns på plats. Avdel- ningens dynamiske chef Nils Söder-

*Yrkeslärare Bengt Norbäck instruerar en flygmotorelev med rektor Ove Ahlgren i h som intresserad åhörare. Bengt Norbäck är fortfarande verksam vid skolan i dess nuvarande form nu som huvudlärare.*



Yrkeslärare Erik Färnlöf med glimten i ögat tillsammans med några elever i smedjan. Erik Färnlöf är sedan mitten av 60-talet verksam vid CVM numera FFV Materialteknik i Linköping.

på något befintligt FV-etablissemang med kvalificerad verkstadsmiljö. Valet av Västerås med både flottilj och central flygverkstad, blott 12 mil från Stockholm synes inte ha varit alltför svårt.

En sjöhangar vid CVV avdelades för utbildningen. Civilingenjör Sven Nylinder som fick bli skolans förste rektor svarade för den teoretiska och praktiska utbildningen. Till sin hjälp hade han verkmästaren vid CVV, Nils Lindström.

De första eleverna, 20 unga grabbar, anlände i febr 1942. Nu fanns skolan, lärarna och eleverna men ytterligare en funktion och en viktig sådan måste lösas. Hur ta hand om eleverna på deras fritid, med allt vad detta innebar av ansvar, fostran, kost och logi?

### Samarbetet med KFUM och Flygförvaltningen

Hur frågan om elevernas omhänder-

# verkstadsskola i Västerås



Verkstadsskolan var inrymd i denna byggnad, från början en "beredskapslada", tillhörig CVV och belägen vid Johannisbergs flygfält c:a 5 km söder om Västerås stad.

tagande utanför själva skolverksamheten löstes och därmed ett värdefullt samarbete mellan Flygförvaltningen och KFUM kom att inledas berättas bäst av Erik Tunås som var verksam under 40 år i KFUM i Västerås. Hans redogörelse är hämtad från FFV Kamratförenings eget organ, Propellerbladet.

"En höstdag 1941 kom en representant från Kungliga Flygförvaltningen på besök för att efterhöra KFUM:s möjligheter att ordna in- kvartering av 20 elever i planerad yrkesutbildning. En rundringning till hyresvärdar och servicebyråer gav intet resultat. FF accepterade förslag om annonsering som ledde till kontakt med fastighetsägare vilken kunde erbjuda en nyrenoverad 6-rumslägenhet, ljusa tapeter, parkettgolv, vackra rum. Men – en "familj" med 20 vuxna pojkar, nej, det passade inte. Nästa försök blev Johannisbergs gård, där herrgårdsbyggnaden då endast disponerades av en eller flera råttfamiljer. Uppslaget intresserade FF och så dök flygdirektör Olle Thunell in i bilden, han kom i "kronbil" och gav skjuts till den gamla herrgården vid Mälarstranden, naturligtvis även till Lövudden, då en sommarvilla, två vandrarhemsbyggnader, ett par småstugor och ett utedass. Men där fanns idrottsplan

berg – sedermera general – ville ha en snabb lösning av problemet. Olle Thunell chef för verkstadssektionen och tillika stor idealist, får uppdraget att organisera utbildningsverksamheten. Thunell engagerar i sin tur Stig Ögren vid samma enhet för uppläggning och genomförande.

Efter ett intensivt funderande på olika alternativ beslutas att inrätta en central verkstadsskola i Västerås som på sikt skall organiseras som central för all yrkesutbildning av underhållsverksamheten på FV flygmateriel.

### Starten

Beslut om FFV togs redan 1940. Då man inte hade någon tidigare erfarenhet av liknande verksamhet inrättades skolan som ett provisorium och fick ingå som en del av Flygförvaltningen.

Eftersom skolan skulle ha hela Sverige som upptagningsområde och alla flottiljerna som avvärdare var det praktiskt att förlägga den till mellansverige med närhet till dess organisatoriska huvudman i Stockholm. Vidare var det lämpligt att kunna repliera



och badmöjligheter, vilket i kombination med herrgårdsbyggnaden kunde bli en bra miljö. Så följde kontakten med Västerås stad, nu kommun, som var herrgårdens ägare. Min följeslagare i fin uniform gjorde intryck och på Thunnells intresse för att Johannisberg skulle bli elevhem med KFUM som samarbetspartner gick ej att ta miste. Och så blev det. Reparationer för 4 000:– (fyra tusen) kr. skedde och i febr 1942 stod sekr Aron Hallman med fru Siri och sonen Gunnar i hallen och sa välkommen till 20 ungdomar från Pajala i norr till jag tror Malmö i söder. En snöboll var satt i rörelse.

Nog var det primitivt, men trivsamt och trångboddheten bara ökade samhörighetskänslan. Det gick ett par månader och så kom FF-önskemål: till hösten plats för ytterligare 20 elever. Ja visst, det fanns ju en vindsvåning. Ytterligare 8 000:– (åtta tusen) kr. och det blev golv, tak, målarfärg och toalettutrymme i det blivande bordtennisrummet samt tapeter och möbler i fyra rum. När augustimånen lyste för fullt då hade Johannisbergs-familjen 40 ungdomar jämte ställföreträdande föräldrar och deras medhjälpare.

Turerna från och till skolan vid, CVV, på andra sidan viken, gick med cykel och när höstvindarna blev för hårda ryckte F1 bussen ut, jag tror med gengas, i tidig otta för att hämta och när skymningen kom blev det retur. Utbildningen omfattade vad till kommande yrke hörde men också "takt och ton", stil och pli skulle det vara.

Sommaren 1943 utökades transportmöjligheterna genom två tiohuggare, som forslade halva styrkan till och från skolan. En och annan f d elev påstår att hans kraftiga muskler är resultatet av den taktfasta rodden över Mälarens blånande böljor. Ibland berättar äldre Västeråsare att de från hamnen såg detta trevliga inslag på Västeråsfjärden.

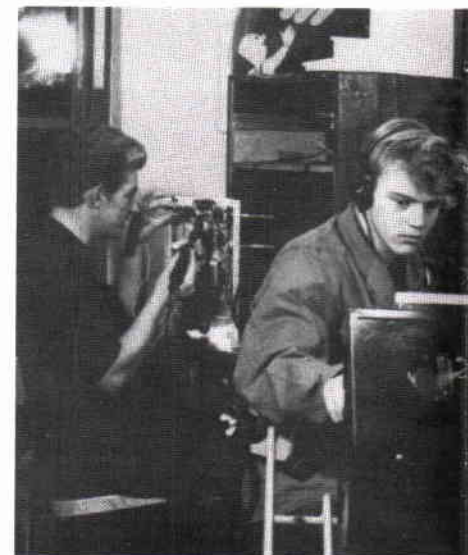
Ute i världen pågick kriget. I vårt skonade land hade vi små bekymmer men dock något, t ex ransoneringen. Hungriga ungdomar skulle mättas. En god hjälp blev grisar i svinhuset och massor av kanner i burar. Grisarna höll sig på plats men en och annan kanin smet ut bland buskarna. Infångade belönades med 25 öre, intill dess att det uppdagades att "smitarna" hjälptes ut av "någon" som gick förbi!

Skolan skulle nog kunna bli självförsörjande, sa rektor Nylander en dag. Det fanns ju både ladugård och öppen jord. Varför inte några kor och ett par hästar, plog,

harv med mera sådant. Nyttigt för eleverna att lära sig sköta. Vilken härlig syn, eleven på mjölkpallen, med ryktborsten i handen eller gående bakom plojen och de båda "kamparna". Men det blev bara en idé!"

### Verksamheten tar fart

Verksamheten slog väl ut och kunde fortsätta. Varje höst togs nya elever in. Antalet höll sig på 40-talet till c:a 20 elever per år. Urvalet skedde från början på grundval av skolbetygen där speciellt matematik och slöjd uppmärksammades. Snart tillkom inträ-



Folke Sundholm med en av telemontörerna. Funktionskontroll pågår av den egenhändigt byggda radiosändaren (Hartleykopplad oscillator) med hjälp av en gammal flygradiomottagare (FR2?).

desprov med tester av olika slag. Dessa skedde under våren på 5 eller 6 platser i landet.

Lärarkapaciteten utökades. Något år efter starten anställdes driftingenjör Erik von Köhler och 1944 tog Ove Ahlgren över som rektor efter Nylander. Lage Jarking anställdes samma år för de kamerala uppgifterna och som lärare i svenska och något senare även i engelska språket. Dessa tre blev verkliga veteraner och kom att betyda mycket för skolans utveckling och kontinuitet. Lage Jarking flyttade 1967 till annan verksamhet inom flygförvaltningen medan Ove Ahlgren och Erik von Köhler fortsatte vid skolan i dess nya form till 1977 då de båda pensionerades.

Samarbetet med KFUM konsoliderades. Från början hade det funnits tankar på att flygförvaltningen självt skulle ta över rusthållet men dessa av-

skrevs snart av olika skäl. När det gamla slottet, Johannisberg, inte längre räckte till uppfördes 1948 ett nytt modernt elevhem i närheten vid Lövudden.

Elevhem uppfördes även av KFUM vid Malmslätt och vid Ekbacken i Arboga för de elever som gick till CVM och CVA för sin praktiktjänstgöring under tredje och fjärde året.

En ny epok inleddes 1949 genom att skolverksamheten flyttades från CVV till andra sidan av Mälaren. Här fanns vid Johannisbergs flygfält en förrådslokal tillhörig CVV som kunde iordningställas för undervisning och

administration. Det som föranledde flyttningen var att skolhangaren vid CVV brann ner. Som kuriosum kan nämnas att detta skedde samma kväll, den 26 jan, som det nya elevhemmet vid Malmslätt invigdes.

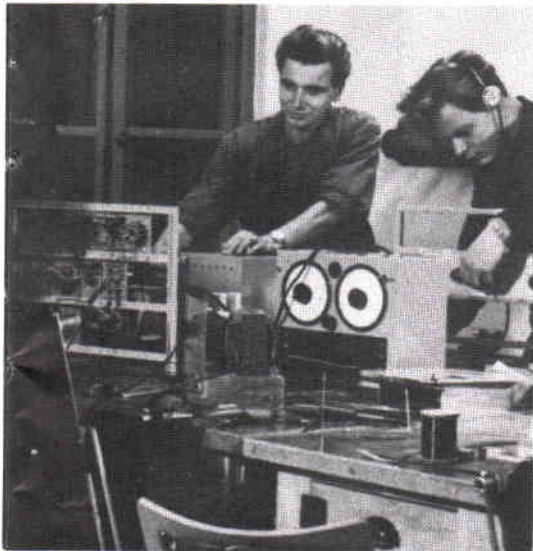
För eleverna blev det nu enklare att ta sig till skolan. Man fick byta ut den långa vägen till CVV mot landsvägen kring Johannisbergsfältet. Roddbåten kunde ersättas av cykeln.

### 50-talet

1949 blev ett märkesår även i andra avseenden. Från det att man tidigare koncentrerat utbildningen till flygplan- och flygmotormontörer samt instrumentmakare började nu telemontörsutbildningen att vinna insteg. Den skulle så småningom komma att dominera vid skolan vad gällde antalet elever. För att klara det nya utbild-

ningsbehovet anställdes teleingenjören Folke Sundholm. Han svarade ensam de första åren på 50-talet för såväl den teoretiska som praktiska utbildningen och fortsatte sedan att vara huvudlärare för denna gren tills höstterminen 1962 då han gick över till reservdelsbyrån i Arboga.

År 1949 anställdes två andra uppskattade lärare nämligen Martin Nielsen på maskinsidan och Arvid Lundström som svarade för materielförrådet och bl a var ledare för driftvärdet. Som föreståndare för KFUM:s elevhem tillkom samma år David Molin som på ett föredömligt sätt svarade



Vy från telemontörernas praktiklokal, en trappa upp i byggnaden. Lägg märke till det gedigna oscilloskopet i förgrunden, en "äkta" Cossor.

för denna funktion tills avvecklingen var klar 1969.

Den nygamla lokalen iordningställdes för skolverksamhet. Eleverna fick hjälpa till. För den praktiska undervisningen tillkom avdelning för bänkarbete, maskinavdelning, snickeri, smedja, plåtslageri, hallutrymme för motor- och flygplansmontering, tele- och instrumentverkstad. För den teoretiska undervisningen ordnades tre lärosalar.

1947 hade skolan fått permanent karaktär och 1954 då flygförvaltningen omorganiserades kom den att ingå i underhållsavdelningens driftbyrå som egen sektion.

Mellan skolstart på hösten och avslutningen på våren gällde det att göra undervisningen så effektiv som möjligt. Kanske bidrog i viss mån en naturlig omsättning och utökning av lärare till önskad anpassning och förny-

else. På flygmontörinjen tillkom under mitten av 50-talet sålunda yrkeslärarna Bengt Norbäck och Erik Färnlöf, båda själva FFV-elever på 40-talet. På telesidan förstärktes samtidigt lärarkapaciteten med yrkeslärarna Bertil Söderberg och Frank Stage (sistnämnde avlöstes dock efter några år av artikelförfattaren). På instrumentmakarlinjen, som nu togs upp igen efter att ha legat nere en tid, tillkom Birger Björklund som yrkeslärare.

### Stränga ordningsföreskrifter

För upprätthållande av ordningen och för den gemensamma trevnaden fanns det en omfattande ordningsföreskrift fastställd. Här var det mesta reglerat alltifrån färdväg till skolan till boxningsträning på elevhemmen.

För mindre förseelser belastades eleven med en anmärkning, för större med en varning. Tre anmärkningar omvandlades automatiskt till en varning. Tre varningar medförde att eleven skiljdes från skolan. Enklare "straff" kunde också utdömas t ex potatissortering, lövräfsning eller utgångsförbud.

Det var kollegiet som fick agera "domstol" och utdöma straff och varningar vilket alltså ytterst kunde leda till att eleven fick avbryta utbildningen. Kollegiet utgjordes av rektor, lärare och elevhemsföreståndare. Elevhemsföreståndaren David Molin har i 1984 års propellerblad berättat om ett fall som kom att granskas av MO.

"Ordningsreglerna vid Flygförvaltningens Verkstadsskola var stränga. Och inte nog med det. De skulle efterlevas också! Vi på elevhemmen liksom även skolans rektor och lärare hade bestämda order från "högre ort". Det gällde att inpränta i elevernas medvetande att det var ett betydelsefullt led i deras utbildning, detta att lära sig lyda. "Ty" sade man, "i Flygets verkstader kommer de att stöta på mängder av bestämmelser. Det gäller att följa dem och rätta sig efter dem även om man inte förstår varför!"

En av de mest omdiskuterade paragraferna torde ha varit förbudet för eleverna att bruka alkoholhaltiga drycker! Man fick inte heller förvara sådana på elevhemmen! En och annan elev bröt mot denna bestämmelse och – i de fall det blev upptäckt – skickades syndaren hem påföljande dag! Dessbättre inträffade detta inte så ofta, men sista gången det hände drabbade det en elev i klass 2 någon gång i mitten av vårterminen. Det var den näst sista årgången innan skolan övergick till annan huvud-

man och samarbetet mellan Flygförvaltningen och KFUM upphörde. Det var ju hårt för den elev som, när han fullgjort en så stor del av sin utbildning, nu måste avbryta och resa hem. Hans pappa skrev ett brev till MO, en mycket vettig skrivelse, där han framhöll att han mycket väl förstod att ordningsregler och bestämmelser var nödvändiga, men att han ändå undrade om proportionerna i det här fallet mellan förseelsen och straffet med dess konsekvenser för eleven stod i rimligt förhållande till varandra! Eleven ifråga hade skött sig utan anmärkning, men nu hade skolans lärare vid en razzia (man letade efter försvunna verktyg) på elevhemmet påträffat en butelj i hans skåp innehållande några droppar av en "rusdryck". Och av denna anledning blev hans möjligheter till fortsatt utbildning och en anställning i Flygvapnet ödelagda!

Med anledning av det inträffade tillsattes en arbetsgrupp på Flygförvaltningen med uppdrag att granska och utreda fallet. Kommittén tog god tid på sig, kom och inspekterade skolan och elevhemmen, tog del av ordningsreglerna och efter en grundlig utredning kom vederbörande fram till följande:

"Någon gång för länge sedan, när Flygförvaltningens Verkstadsskola höll på att ta form och organiseras, fick ett krigsråd i Kungl. huvudkommunen i uppdrag att utarbeta en arbetsordning som skulle reglera förhållandet mellan Flygförvaltningen och skolan i Västerås. Denna arbetsordning hade aldrig kommit till stånd. Man konstaterade att skolans kollegium aldrig hade haft befogenhet att fatta beslut om elevers skiljande från skolan och undervisningen. Ärenden av sådan betydelse skulle hänskjutas till Flygförvaltningens representanter i Stockholm för avgörande! Men nu var det så dags... När utredningen var klar och besked kom hade Flygförvaltningens verkstadsskola upphört att finnas till!"

### Åren gick

Åren gick och varje höst kom nya elever till skolan som låg vackert inbäddad i malarlandskapet med skogen på ena sidan och flygfältet som sträckte sig mot de naturskönt belägna elevhemmen vid Mälaren på den andra.

Arbetet i skolan var intensivt. Förutom att tillägna sig de teoretiska kunskaperna skulle man hinna med alla de praktiska arbetsuppgifterna och proven. Proven för årsklass 1 kunde t ex bestå i att fila "passbitar", tillverka verktyg som passare, ham-



| Examensår | Yrkesgren             |                        |                   |                       |                   | Tot. antal       |
|-----------|-----------------------|------------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|------------------|
|           | Flygplan-<br>montörer | Flygmotor-<br>montörer | Flyg-<br>montörer | Instrument-<br>makare | Tele-<br>montörer |                  |
| 1945      | 7                     | 9                      |                   | 2                     |                   | 18               |
| 1946      | 10                    | 10                     |                   |                       |                   | 20               |
| 1947      | 9                     | 9                      |                   | 2                     |                   | 20               |
| 1948      | 7                     | 7                      |                   | 4                     |                   | 18               |
| 1949      | 6                     | 8                      |                   | 6                     |                   | 20               |
| 1950      | 7                     | 7                      |                   | 6                     |                   | 20               |
| 1951      | 6                     | 8                      |                   | 6                     |                   | 20               |
| 1952      | 4                     | 7                      |                   | 6                     | 8                 | 25               |
| 1953      |                       |                        |                   |                       | 26                | 26               |
| 1954      |                       |                        | 6                 | 3                     | 10                | 19               |
| 1955      |                       |                        |                   | 10                    | 16                | 26               |
| 1956      | 12                    |                        |                   | 4                     | 9                 | 25               |
| 1957      |                       |                        | 6                 |                       | 15                | 21               |
| 1958      |                       |                        |                   |                       | 21                | 21               |
| 1959      |                       |                        |                   |                       | 25                | 25               |
| 1960      |                       |                        |                   |                       | 44                | 44               |
| 1961      |                       |                        | 9                 | 10                    | 29                | 48               |
| 1962      |                       |                        | 14                | 9                     | 28                | 51               |
| 1963      |                       |                        | 9                 |                       | 33                | 42               |
| 1964      |                       |                        |                   |                       | 94                | 94 <sup>1)</sup> |
| 1965      |                       |                        |                   |                       | 49                | 49               |
| 1966      |                       |                        |                   |                       | 51                | 51               |
| 1967      |                       |                        |                   |                       | 42                | 42               |
| 1968      |                       |                        |                   |                       | 26                | 26               |
| 1969      |                       |                        |                   |                       | 36                | 36               |
| S:a       | 68                    | 65                     | 44                | 68                    | 562               | 807              |

Utexaminerade elever. Det stora antalet 1964 beror på att både de elever som togs in 1960 och 1961 utexaminerades detta år p g a att praktikanttiden skars ner från två till ett år fr o m 1961 års elevkull.

mare, tänger samt att svetsa ihop plåtar till "konstiga lådor".

Man kan gissa att dessa egenhändigt tillverkade praktiktaken i dag är kära ägodelar eftersom så många minnen är förknippade med deras tillkomst.

I årsklass 2 skulle man hinna med att göra laborationer och olika byggen. Telemontörerna fick konstruera och bygga förstärkare, snabbtelefoner och radioapparater m m.

Instrumentmakarna plockade isär och satte ihop olika flygplansinstrument och tillverkade även vissa enkla sådana.

Flygplan- och flygmotormontörerna arbetade med utrangerade stridsflygplan, t ex B18, J29, J33 och senare även med det första exemplaret av J32 Lansén. Under vissa perioder byggde man även segelflygplan vid skolan.

För fritidsaktiviteterna var väl sprjtt. På sommaren spelade man fotboll på Lövuuddens fina plan. Det badades nere vid bryggan på Lövuuddens och vid Johannisbergsbadet. Segelbåtarna strävade ut med fulla segel på lördagarna för att återkomma på söndagarna efter 24 timmar på Mälarens blå böljor. Besättningen bestod till 100 procent av elever. Tvåorna lärde upp ettorna som året därpå fick lära

upp nästa kull o s v i seglingens härliga konst.

På vinterhalvåret var det ishockeyns och bordtennisens tid samt tuffa handbolls- och basketmatcher i gymnastiksalen på Viksäng.

Cykeln skulle även hållas i trim året runt. På Lövuuddens fanns för detta ändamål en cykelverkstad. Cykeldelar var härvaluta, inte minst under krigsåren, och handeln med dem var livlig.

Härtill kom icke obetydlig intern föreningsverksamhet. Man bildade bl a en kamratförening och gav ut en egen tidning, Propellerbladet. Både föreningen och tidningen fortlever ännu.

På våren var arbetet som brådst. Dels skulle den teoretiska utbildningen och praktiktaken hinna med, skrivningar förberedas och genomföras samt betyg sättas dels skulle testning och intagning av höstens nya elevkull ske.

Årsavslutningarna på försommaren var kulmen på verksamheten och upplevdes säkert av såväl elever, lärare och elevhemspersonal som högtidsstunder. Speciellt gällde kanske detta de elever som då hade varit ute på praktiktjänstgöring under två år och som nu samlades till examen. Vackra tal hölls av rektor, elever och av tillresta chefer från flygförvaltningen.

Blommor utdelades och festmaten som KFUM stod för var alltid välförtjänt god.

## 60-talet och avvecklingen

I början av 60-talet kom plötsligt signaler om ett kraftigt ökat behov av elever på telesidan. Det gällde att få fram c:a 1 000 telemontörer på några få år. Bakgrunden var den kraftiga utbyggnaden av marktelematerielen. Stril 60 stod för dörren. De regionala televerkstäderna var under uppbyggnad och behövde telemontörer. Folke Sundholm m fl fick vässa ritstiften och börja skissa på en ny skola som skulle tas fram på rekordtid. Det fanns även långt gångna planer på och förberedelser gjorda att etablera en lärlingsskola i Växjö.

Lyckligtvis hann behovet korrigeras i tid. Dels genomfördes inte Stril-60 utbyggnaden i den takt som de första planerna innebar dels blev den nya transistoriserade telematerielen betydligt driftsäkrare än den gamla rörbestyckade som man dittills hade erfarenhet av. Man kan även peka på en förbättrad upphandlingsteknik som initierades av underhållsavdelningen och som innebar att större hänsyn togs till driftsäkerhetsparametrarna och vidmakthållandekostnaderna i materielanskaffningskontrakten.

I stället för våldsamt expansion kom så något senare andra signaler som så småningom skulle leda till att flygförvaltningen frånträdde huvudmanskapet för skolan.

Orsaken till att skolan 1968 övergick i annan regim grundade sig ytterst på vissa uttalanden från 1961 års riksdagsrevisorer som ansåg att försvarsanslagen inte skulle belastas med kostnader för denna typ av utbildning. Försvarsdepartementet tillsatte 1963 Krigsmaktens lärlingsutredningen vilken inte bara skulle behandla FFV utan all yrkesutbildning vid krigsmaktens industrier och verkstäder. Utredningen förordade i ett förslag 1967 en ökad samordning med den civila yrkesutbildningen. Detta resulterade i att riksdag och regering beslutade att fr o m 1 juli 1968 skulle försvarets yrkesutbildningar underställas det allmänna skolväsendet. För FFV del innebar detta att skolan i sin helhet med lokaler, lärare och elever övertogs av de lokala skolmyndigheterna i Västerås och att skolöverstyrelsen blev huvudman.

## Efterbetraktelse

Målet för verksamheten synes ha uppnåtts väl. Flygvapnet har genom åren tillförts ett stort antal kvalificerade yrkesmän. Yrkesutbildningen har även tjänat som en god grund för fortsatt utbildning till andra viktiga befatt-



*På fritiden under sommarhalvåret var segling på Mälaren med egna båtar en uppskattad verksamhet. Myteri lär någon gång ha förekommit.*

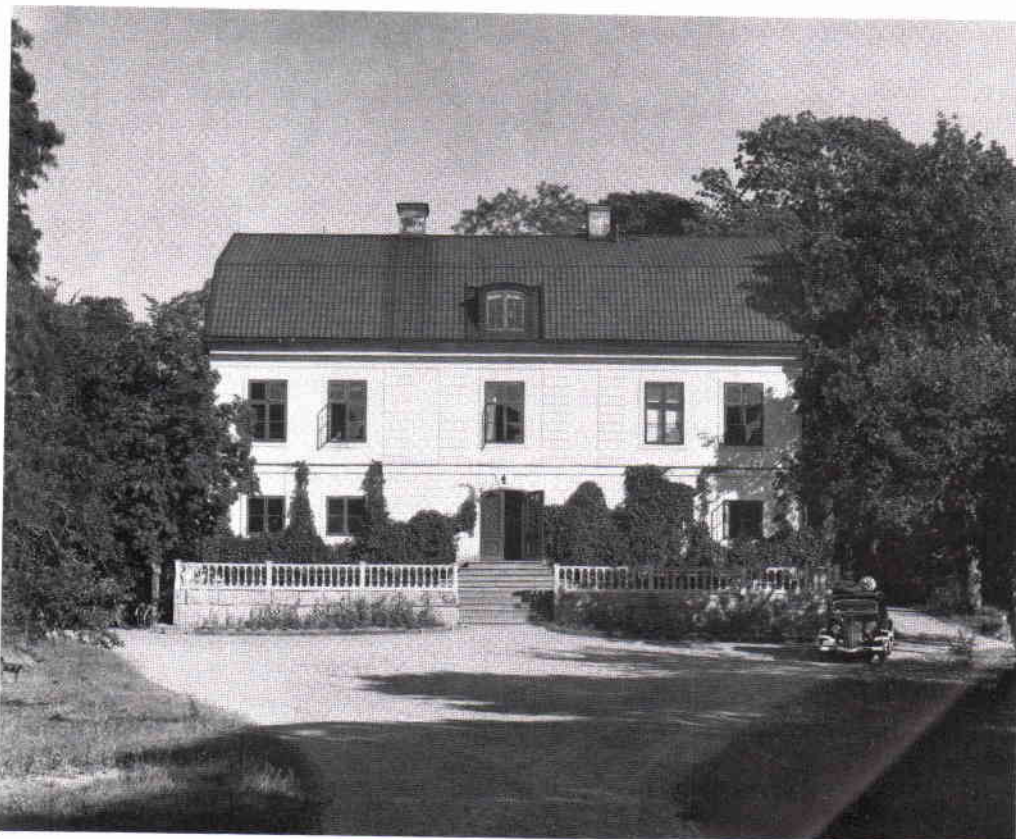
ningar inom försvaret som tekniker, ingenjörer, förmän och chefer på olika nivåer. FFV-arna har utgjort och utgör fortfarande en viktig del av FV. De har genom sina fina insatser lämnat ett värdefullt bidrag till FV utveckling och goda resultat genom åren. En del har naturligtvis lämnat FV men många av dessa är verksamma i den försvarsanknutna industrin.

Ett exempel ur verkligheten kan belysa detta. Avdelningsdirektör Sten-Inge Drie vid flygets underhålls-avdelning på FMV besökte för några år sedan Saab i Linköping för att diskutera driftsäkerhetsfrågor kring

JAS-projektet med Saabs experter Bertil Andersson och dennes chef Stig Persson. Det visade sig att samtliga gått igenom FFV-skolan och presentationen kunde ha gjorts på följande sätt "5705 Drie" – "4705 Andersson" – "4811 Persson".

FFV-eleverna var de än påträffas synes vara omtyckta såväl som yrkesmän som människor. Undertecknad som genom arbetet kommer i kontakt med många FFV-are har ännu inte mött någon som ångrar sina år vid skolan. Tvärtom är det år som man gärna minns och berättar om. Man vågar kanske därför påstå att det inte

*Johannisbergs gamla herrgård, från början biskopssäte, var sedan 1942 elevhem i KFUM regi för FFV-elever. 1948 tillkom ett nytt elevhem vid Lövudden. Även i Linköping och Arboga anordnades elevhem.*



bara är FV som dragit fördelar av verksamheten. En del av eleverna skulle troligen inte med de utbildningsmöjligheter som då förelåg ha kunnat skaffa sig en alternativ yrkesutbildning.

Förmodligen är det en lyckad kombination av flera faktorer som åstadkom de goda resultatet:

- Ett mycket bra elevurval med grabbar som var motiverade för undervisningen
- Bra undervisning och hängivna lärare
- En god kringmiljö eller som Ove Ahlgren en gång uttryckte det: Elevhemmen med sina föreståndare, husmödrar och annan självuppförande personal som i mycket blev en ersättning för far och mor, skapade en atmosfär av sund livs-åskådning, som eleverna tog med sig ut i livet.

Till slut vill artikelförfattaren be om ursäkt för att inte alla välförtjänta krafter som verkat för skolan kunnat namnges. Vidare ett tack till Stig Ögren och min medarbetare Stellan Olofsson (gammal FFV-are, 5848) som ur skilda synvinklar, Flygförvaltningens respektive elevens, gett mig värdefull information för denna uppsats. Jag tackar även kamratföreningens ordförande Karl Gardh som välvilligt ställt arkiv-exemplar av Propellerbladet samt gamla bilder till förfogande. ■

Mel. "Den svenske flottisten..."  
(Refrängen)

### FFV-visan

*Verkstads skolans glada gosse,  
glöm ej bort ditt FFV.  
Tänk att grunden till din framtid  
och ditt bästa väl och ve  
har du fått här på lektioner  
utav alla skilda slag  
För ditt kära fosterland  
har du nu knutit detta band,  
FFV, FFV.*

*Nu vi tacka för det sällskap  
som vi här av Er har haft.  
Nästa gång vi råkas åter  
ska vi ha det lika glatt.  
Och när vi se'n bliva gamla,  
kan vi oss tillbaka se  
för att minnas dessa år,  
som vi haft i livets vår  
vid FFV, FFV.*

FFV-visan är FFV-arnas egen skol-sång och brukar sjungas på alla klass- och årsträffar.