

SAABS MEKANISKA YRKESSKOLA

- En antologi

Redigerad av Inger Westerlund



Foto Per Kustvik.

Denna uppsats består av texter, av mycket varierande längd, skrivna av en lång rad författare under en lång tidsperiod. Texterna har sammanställts och redigerats av Inger Westerlund, som också är en av författarna. Läsaren ombeds ha förståelse för att upprepningar kan förekomma. Bilderna har tagits från arkiv i Yrkesskolan och Flygets hus av Erwin Kågander, bildarkivarie i Veteranklubben Saab.

Saabs Mekaniska Yrkesskola

**Av Anders Widengren, Saab,
Linköping den 18 maj 1942**

I avsikt att fylla bristen på yrkeskunnig arbetskraft vid Saabs verkstäder och även i fortsättningen säkerställa rekryteringen av yrkesarbetare har Saab sett sig nödsakad planera en egen mekanisk yrkesskola. Genom skolans verksamhet skulle dessutom rekryteringen av arbetsledare i viss utsträckning underlättas.

Utbildningstiden skulle bli 4 år. Varje år skulle antagas ca 15 elever, så att skolan i utvecklat stadium skulle komma att omfatta ca 60 elever. Detta antal har beräknats vara fullt tillräckligt för att ej blott täcka den naturliga avgången inom företaget utan även räcka till en viss nyrekrytering.

För att vinna inträde i skolan skulle fordras, att den sökande är lägst 14 år och högst 16 år och har genomgått minst 7-klas-sig folkskola. Företräde skulle givas åt söner till vid företa-



Anders Widengren.

get anställda. Det är dessutom meningen, att de sökande skola få genomgå såväl teoretiska som psykotekniska inträdesprov. En första gallring måste dock företagas, och denna uttagning skulle kunna ske på grundval av sökandes folksko-lebetyg, med särskild hänsyn tagen till vitsorden i matema-tik, modersmål, teckning och slöjd. De teoretiska proven böra speciellt omfatta mate-

matik och modersmål och de psykotekniska en anlags- och karaktärsprovning, således ett lämplighetsprov. De psykotekniska proven skulle anordnas enligt Minnesotametoden. Visst avseende skall även fästas vid ynglingens kropps-konstitution och allmänna uppträdande.

De 15 ynglingar, som vid inträdesproven bäst klarat dessa, få påbörja en 4 månaders provotid vid skolan. Om lärlingen under denna tid visat sig lämplig för fortsatt utbildning, utväxlas efter provotidens slut kontrakt mellan hans målsman och företaget.

Beträffande den praktiska utbildningen, så skola lärlingarna de två första åren uteslutande sysselsättas inom yrkesskolans lokaler. De böra dock under denna tid ha arbetat i materialförråd och verktygsförråd - 4 veckor i vardera - för att lära känna mate-rialens och verktygens namn och användning. Under det tredje året skola de utplaceras på de olika avdelningarna inom verkstaden.



Skolans första lokaler.

Här få de dock ej omedelbart specialisera sig på något visst yrke, utan de komma att förflyttas mellan de olika verkstadsavdelningarna, så att de erhålla en så mångsidig utbildning som möjligt. Samtidigt bliva de i tillfälle att lokalisera sig. Det tredje året böra de även hava arbetat i verktygshärden och i svetsningen. Först under det fjärde året skulle de kunna få specialisera sig i den gren, som bäst lämpar sig för deras intressen och anlag. De skola dock fortfarande sortera under skolan och sysselsättas efter den fastställda planen.

Den teoretiska undervisningen kommer att förläggas till dagtid - möjligen med undantag av yrkesritning - och pågå under de tre första åren med ca 40 undervisningsveckor per år. Under det fjärde året kommer ingen teoretisk undervisning att äga rum. Lärlingarna i klass IV skulle i stället kunna få hålla kortare anföranden (ca 15 min) om någon arbetsoperation, som särskilt intresserar dem (t.ex. skavning, svarvning, svetsning osv.). Dessa föredrag skulle lämpligen kunna förläggas till lördagens sista halvtimme, och förutom skolans föreståndare och eleverna i klass IV borde t.ex. skolans inspektör vara närvarande. Antal teoritimmars per vecka skulle bliva under första och andra året 6,0, under tredje året 4,5, dvs. totalt 660 timmar. Härtill komma för gymnastik och idrott 2,0 timmar resp. 1,0 timme per vecka. Totalt 200 timmar. Den teoretiska undervisningen för tredje årsklassen skulle helt kunna förläggas till lördagar, vilket ur planeringssynpunkt vore att föredraga.

Skolans föreståndare får det första året svara för all teoretisk undervisning. I ämnena: arbetsstudier, yrkesekonomi, yrkes- och arbetslagstiftning samt yrkeshygien skall dock vederbörande avdelningschef eller den, han förordnar, hålla populära föredrag. Till hjälp vid den praktiska undervisningen får föreståndaren som medhjälpare första året en verkmästare och andra året även en förman.

Några ord om yrkesutbildning vid Saab Av Anders Widengren

Det är ju givet, att ett företag som Saab haft mycket besvärligt och fortfarande har stora svårigheter att anskaffa folk. Saab är ett ungt företag. Ungt, inte bara i betydelsen nystartat. Flygindustrin är ju en av våra allra yngsta industrier. Detta har givetvis gjort sitt till. Dessutom har Saab expanderat oerhört snabbt. Alla dessa faktorer har haft och har en ogynnsam inverkan vid rekryteringen.

Saab har hela tiden anlitat Arbetsförmedlingen, men trots att de gjort och gör sitt allra bästa, visade det sig - och detta redan från början - att det var svårt att få yrkeskunnigt folk. Och så är fortfarande fallet. Behovet av välutbildad arbetskraft är följaktligen stort och kommer med all säkerhet att växa i fortsättningen.

Det var då helt naturligt, att den tanken skulle komma upp, att Saab självt skulle ta på sig omsorgen och kostnaderna för en yrkesutbildning i egen regi. Ett steg i denna riktningen gjordes också för ca 5 år sedan, i och med att den s.k. "Nitarskolan" startades. Lärotiden i denna är ca 14 dagar, och den nyanställda nitaren får där - förutom praktisk utbildning i allt, vad till nitning hör - även ca 8 timmars teori, omfattande i huvudsak genomgång av de gemensamma verkstadsreglerna samt föreläsningar i verkstadsorganisation. Vidare får de lära sig att "rätt läsa och förstå" ritningar. Dessutom utdelas till samtliga ett kompendium - kallat "Instruktion för plåtslageriarbetare" - till självstudium. Men Saab nöjde sig inte med bara detta. Steget togs fullt ut, och på sensommaren 1942 kunde portarna till Saabs Mekaniska Yrkesskola slås upp för att ta emot den första kullen lärlingar.

Avsikten med Yrkesskolan är i huvudsak att utbilda verktygs- och maskinarbetare för Saabs verkstäder. Dessutom skulle genom skolans verksamhet rekryteringen av arbetsledare i viss utsträckning underlättas, så att förarbetare och förmän skulle tas bland de bättre av eleverna. Utbildningstiden är 4-årig, och då varje år ca 15 elever antagas, kommer skolan att i utvecklat stadium omfatta ca 60 lärlingar. Detta antal har beräknats vara fullt tillräckligt, inte blott för att täcka den naturliga avgången inom företaget utan även räcka till en viss nyrekrytering.

Inträdesåldern är lägst 14 år och högst 16 år, undantagsvis även 17. Att vi satt åldersgränsen så lågt, som vi gjort, beror till största delen på att

vi önska ha pojkarna minst 3 år i följd i skolan, och således slippa plöttra sönder - speciellt den teoretiska undervisningen på grund av avbrott för värnplikten. Övriga fordringar är, att den sökande genomgått minst 7-klassig folkskola. Ansökan till Yrkesskolan sker på särskild blankett, och en första gallring företages på grundval av den sökandes folkskolebetyg, med särskild hänsyn tagen till vitsorden i räkning, modersmål, teckning och slöjd. De på så sätt utvalda få sedan genomgå såväl teoretiska som psykotekniska prov. De teoretiska proven omfattar räkning och modersmål. För den psykotekniska prövningen användas de s.k. Minnesotaproven. Dessutom fästes avseende vid ynglingens kropps-konstitution och givetvis vid hans allmänna uppträdande. Dessa båda prov föregås av ett enklare förhörssprov, varvid en del s.k. förståndsfrågor ställas till den sökande. I detta sammanhang skulle jag vilja nämna, att vi, då fredliga förhållanden inträtt, fundera på att som ett led i en rationell rekrytering av arbetskraften införa psykotekniska prov för Saabs verkstäder i övrigt. Detta är ju för närvarande ej aktuellt, då tillgången på arbetskraft nu är så knapp, att man praktiskt taget tvingas att ta, vad man får.

De 15 pojkar, som bäst klarat inträdesproven, få påbörja en 6 månaders provotid. Efter provtidens slut utväxlas kontrakt mellan å ena sidan Saab, å den andra lärlingen och dennes målsman, under förutsättning att erfarenheterna från provotiden å ömse håll äro tillfredsställande.

Detta, att pojkarna får ett kontrakt, gör - tror jag - att självförtroendet stärks och att de får en fördelaktig inställning till företaget.

Givetvis är det den praktiska undervisningen, som upptar större delen av skolschemat. De två första åren få lärlingarna sin utbildning helt inom yrkesskolans lokaler. Det tredje året bli de utplacerade på olika avdelningar inom verkstaden, där de för att få en så mångsidig utbildning som möjligt förflyttas mellan de olika verkstadsavdelningarna. Samtidigt bli de i tillfälle att lokalisera sig. De sortera dock fortfarande under skolan och sysselsättas efter den fastställda planen, som i medeltal omfattar per år: Filning, ritsning, borrar 20 veckor, svarvning 10, fräsning, hyvling och slipning vardera 4 veckor, avsyning och mätteknik 4, material och verktygsförråd under I och II året 4 veckor, verktygssmide och svetsning 4 veckor under III året. Först under det fjärde året få de börja specialisera sig i den yrkesgren, som bäst lämpar sig

för deras intressen och anlag. Denna överflyttning till en viss bestämd yrkesgren föregås av en ingående överläggning mellan yrkesskolans lärare och lärlingen. En god vägledning har man av de förlöpande anteckningar, som föras över lärlingens arbetsprestationer, uppförande och intresse. Det är givetvis av stor vikt, att den färdiga yrkesarbetaren hamnar, där han bäst passar, ty först då har utbildningen givit det bästa resultatet både för honom själv och för företaget.

Veckorna vid de olika maskinerna och vid bänkar förläggas ej i följd utan delas upp. Det har nämligen visat sig vid företagna undersökningar, att en uppövning med större mellanrum och repetitioner går snabbare och lämnar ett mera bestående resultat, än om övningsveckorna läggas i följd. Den praktiska undervisningen är dessutom så lagd, att lärlingen den första tiden får börja med vissa övningsarbeten i varje gren av yrket. Det finns således en övningsserie med stigande svårighetsgrad utarbetad för filning, svarvning osv. Efter en viss tid, som är beroende på lärlingens kunnet och intresse, får denne börja att utföra vissa detaljer till produktionen. Skolans behov av dessa produktiva arbetsuppgifter tillgodoses av verkstaden. Produktivt arbete bör förekomma i största möjliga utsträckning, då det ju är tillverkningsvärdet på detta, som skall hjälpa till att balansera kostnaderna för skolans drift. Dessutom är det bara en fördel, att lärlingen redan i yrkesskolan får bekanta sig med de arbetsuppgifter, som kommer att möta honom vid företagets arbetsbänkar och maskiner. För att inte tala om den tillfredsställelse och skaparglädje, han bör känna, vid tillverkningen av en nyttig produkt.

Lärlingen får också komplettera sin verktygsuppsats genom att själv tillverka körnare, ritspets, skarpmejsel, skruvmejsel, anslagsvinkel, fot- och krumcirkel m.m.. Dessa verktyg bli hans egendom. Den teoretiska undervisningen är helt förlagd till dagtid och pågår under de tre första åren under 40 veckor per år. Under fjärde året äger ingen teoretisk utbildning rum. Detta år få pojkarna i stället hålla ett par korta anföranden vardera om någon arbetsoperation, som särskilt intresserat dem. Auditoriet utgöres av Yrkesskolans lärare och kamrater. Den teoretiska undervisningen omfattar ämnena: Yrkesteknik, materiallära, maskinlära, yrkesräkning, yrkesritning, flygplan- och motorlära samt föreläsningar i arbetsstudier, yrkesekonomi, yrkeshygien samt yrkes- och arbetarlagstiftning.

Dessutom få skolradioprogrammen lämna tillskott till undervisningen. Oftast få pojkarna sedan efter ett dylikt föredrag en halvtimme på sig för att skriva ned vad de hört - en uppgift, som många klarat med gott resultat.

Antal teoritimmor för I klassen är 8,0, för II klassen 6,0 och för III klassen 4,5 timmar per vecka. Härtill kommer för gymnastik och idrott 1,0 timme per vecka och klass. Detta gör totalt under hela yrkesutbildningen 740 timmar teori och 120 timmar gymnastik och idrott.

Denna undervisningsplan förefaller kanske vid ett hastigt påseende vara alltför omfattande, men tar man i betraktande, att de 740 teoritimmorna endast utgöra ca 7,5 % av de fyra årens totala arbetstid, inser man, att detta är minimum av vad som behövs som komplement till det praktiska arbetet.

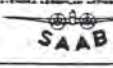
Under hela utbildningstiden erhåller lärlingen betalning, som under första halvåret utgår med 28 öre per timme. Timpengen ökar sedan successivt varje halvår med ca 5 öre, så att lärlingen under 8:e halvåret har en timpeng på 62 öre. Timpengen utgår för både teori och praktik. Vid kontraktets utskrivande insättes dessutom 120 kronor på sparbanksbok för lärlingens räkning. Detta belopp, tillika med en "flitpenning" av 4 öre per arbetad timme, tillfaller honom såsom gratifikation, då han genomgått den fulla lärotiden. Beloppet beräknas då uppgå till ca 500 kronor. Från och med sjätte halvåret får lärlingen, där så ske kan, arbeta på ackord. Detta verkar i hög grad stimulerande och höjer dessutom arbetstakten.

Självfallet är, att allt material för skolans såväl teoretiska som praktiska undervisning, bestridas av bolaget.

Som redan nämnts, finns även gymnastik och idrott upptaget på skolschemat. På grund av lokalbrist har dessa timmar hitintills tyvärr endast omfattat fotboll, bandy och terrängpromenader, men inom kort hoppas vi att lokalfrågan skall ha fått sin lösning, så att även gymnastiken kan bli omhuldad. Skolan har också en egen idrottsklubb, som är mycket livaktig. Samtliga lärare och elever vid skolan äro medlemmar däri. Klubbens angelägenheter sköta pojkarna själva om än under överinseende av skolans lärare. På så sätt få pojkarna också insikt i föreningstekniska spörsmål.

Fritidens ordnande ligger oss också varmt om hjärtat. Saab har skänkt skolan en fullständig uppsättning verktyg och maskiner för modellbygge, och två gånger i veckan mellan kl. 5 och 8 få pojkarna odla sina hobbies i Yrkesskolans lokaler. Givetvis är det, som sig bör vid en flygets yrkesskola, modellplanbygget, som lockat de flesta. Men även andra intressen finnas. Två av pojkarna t.ex. tillverkar en förbränningsmotor till modellplan, och en håller faktiskt på och knåpar ihop ett grammofoninspelningsverk. I detta sammanhang förtjänar omnämnas, att vi även försöker intressera pojkarna för ABF:s studieverksamhet, och hitintills deltagar i denna fritidsundervisning några elever från II klassen. I den utbildning, som Saabs Yrkesskola på beskrivet sätt vill giva sina elever, finns också en strävan att försöka dana deras karaktär och fostra dem till goda och ansvars-kännande medborgare.

Det vore givetvis förhastat, att redan nu fälla något positivt omdöme om de uppnådda resultaten vid skolan. Den är ju ännu så pass ny, den har ju endast varit i gång ca 1 1/2 år. Men så mycket kan jag dock säga, att hitintills har samtliga parter varit nöjda, och det är min förhoppning, att Saabs Yrkesskola i sinom tid skall bidra till att framskapa en skolad och yrkeskunnig arbetarstam.

	VYV 003-7 10/9 -42 <i>ju</i>
<u>ORDNINGSMAN</u> åligger: <i>att före arbetstidens början läsa upp till klädrum och verkstadslokal;</i> <i>att ombesörja signaleringen;</i> <i>att mellan 0700 och 0730 snygga upp i klädrum och toilett (sopa och damma, rengöra tvålfat och dricksglas, tömma papperskorgen) samt dammtörka skolasal och föreståndarerum;</i> <i>att 1635 (lördagar 1230) igångsätta städningen av verkstadslokalen samt ansvara för städningens ordentliga utförande;</i> <i>att efter arbetstidens slut kontrollera, att samtliga fönster äro stängda och att ångkran vintertid är öppen;</i> <i>att biträda föreståndare och förmän vid ordningens upprätthållande i skolasal och verkstadslokal.</i>	

Minnen av "En förstaklassenselev"

Av Sven-Erik Ahlén

Under en av mina "hundpromenader" råkar jag en kväll ta vägen förbi Maskinskyltfabriken, eller "Skylten", som den kort och gott heter idag bland stan:s yngre musiker.

Jag stannar utanför och medan de många Watten dånar genom tegelväggarna står jag där och minns...

Jag ser den sömnige sjuttonåringen som i den gråkalla höstmorgonen på sin cykel passerar järnvägsövergången, ser honom släntra uppför trapporna och i det diminutiva omklädningsrummet dra på sig skyddsrocken. En ny dag har börjat på Saabs Yrkesskola!



Sven-Erik Ahlén. Foto Weine Linder.

Året är 1942, mitt under brinnande världskrig med ransoneringskort och avspärning. Då den grå uniformen var den vanligaste kostymeringen i Linköping och militären patrullerade gatorna för att hålla ordning på Ströget.

Vi var ett par tonåringar på samma avdelning på Saab som

ryktesvis hört att man planerade att starta yrkesskola, så vi gick till basen för att höra om han visste något. Jodå, han kunde verifiera sanningshalten i ryktet. Men, tillade han, intagningen kommer att ske efter psykologisk testning, så han bedömde just mina chanser som mycket begränsade. Det var under en tid då ledningsfilosofin var sammansatt av lika delar översitteri och bevakning. Ljusår från dureformen!

Hur det nu gick till så passerade jag tillsammans med 17 andra ynglingar de psykotekniska provens nålsöga och sålunda begav det sig att jag i kraft av den förste i bokstavsordning och med anställningsnummer 30001 blev den förste eleven någonsin i Saabs Mekaniska Yrkesskola, som den då hette!

Låt oss först kasta en blick på den fysiska miljön. Det kan möjligen förefalla en smula förvånande att företaget inte hade plats för sin skola på det egna industriområdet. Förklaringen torde vara att varje vrå av verkstäderna i Tannefors var ockuperade av ansträngningarna att ge innehåll åt Per-Albin Hanssons påstående till svenska folket vid krigsutbrottet - "Vår beredskap är god!"

Översta våningen på Maskinskyltfabrikens fastighet var, och är, en plåtklädd överbyggnad, indragen så mycket från huset i övrigt att det lämnar en halvmeter bred plåträna runt om. Det går kalla kårar efter ryggraden när jag tänker på att vi ofta använde den som kommunikationsled från fönster till fönster.

Längs en långsida på verkstadslokalen stod en rad arbetsbänkar under det att motsvarande långsida och ena

kortsidan utgjorde maskinverkstad. Den maskinella utrustningen var väl inte särskilt imponerande (det skulle dröja några decennier innan den numeriska styrningen gjorde sin entré på verkstadsgolvet) men där fanns ändå en pelarborrmaskin, ett par fräsar och supportsvarvar och en trött gammal kipphyvel i ena hörnet. Vägg i vägg med verkstan fanns en teorisal.

Vi startade vår karriär i verkstadsbranschen som bänkarbetare och jag har ännu i min ägo en anslagsvinkel, en krumcirkel och en huggmejsel som minne av mina första ansträngningar.

Varvat med verkstadsarbetet hade vi teorilektioner. Ämnena var yrkesteknik, materiallära, maskinlära, yrkesräkning och yrkesteknik. Min gamla betygsbok erinrar om att kvittot på våra ansträngningar droppade ner ganska tätt, och skulle attesteras av målsman.

Enligt villkoren för vår utbildning stipulerades en lön av 25 öre/tim, vilket således betydde en veckolön av 12 kronor för de 48 timmarna. Dessutom satte bolaget in 2 öre per arbetstimme i bonus som vi lyfte vid avslutad skolgång.

Jag vågar nog påstå att vår utbildning var ganska gedigen och allround, inte minst beroende på den praktik vi gjorde i produktionen, där vi till en början fick pröva på allt som hör verkstadsarbete till för att så småningom rikta in oss mot den specialitet där vi garanterades anställning efter slutad skolgång.

Det vore frestande att säga något om den människosyn och de relationer som präglade livet på verkstadsgolvet för ett halvt sekel sedan men det faller kanske utanför ramen för berättelsen. Låt

mig bara konstatera att andan inne på skolan var en helt annan än den vi mötte under vår praktik. Och det var framför allt en mans förtjänst.

Man möter under sin livsvandring en handfull människor som tveklöst sorteras in på minnenas solsida, och för oss är Anders Widengren en av dem. Med en självklar auktoritet parad med omtanke, humor och vänlighet, umgicks han med oss många gånger bångstyriga tonåringar och utgjorde på det viset det vuxenföredöme som alla lärare borde vara.

Som lärare på Nitskolan

Av Agne Birgersson

I slutet av 40-talet var Nitskolan stationerad på lite olika platser. En tid i Hall I intill dåvarande målarverkstaden. Vi hade även nitskola utanför Saab, nämligen i Svenska Maskinskyltens lokaler på Oskarsgatan (det som tidigare hade varit Yrkeskolans lokaler) sedan flyttade vi tillbaka till Saab och Hall II för att efter ytterligare en period flytta ut till läktaren i Hall I.

På den tiden var det ont om arbetskraft som ville börja på Saab, så vi fick söka folk i Norrland. Det gick inte så bra, de trivdes inte här nere i Linköping, så efter skolans slut ville de flesta flytta hem igen. Då gjordes det ett försök att anställa och utbilda kvinnlig arbetskraft. Det visade sig att många av flickorna var mycket duktiga och klarade arbetet bra. Tyvärr stannade inte så många någon längre tid så det täckte inte behovet på sammanbyggnadsavdelningarna. Produktionen var ju i full gång med flygplan 29 och året var 1951.

Arbetskraften föreföll att vara slut i Sverige så det blev att söka sig utanför landets gränser - i första hand till Italien och staden Turin. Jag var med därnere under fyra dagar och hjälpte till att ta ut de som fick erbjudande att börja på Saab. Vi hann också med att roa oss ordentligt, så den resan blev minnesvärd. Italienarna kom till Linköping ett 20-tal i taget för en utbildning på vår Nitskola i omkring tre veckor, därefter ut i produktionen. Efter detta Italienäventyr anställdes folk från Tyskland. Det var mycket bra yrkesfolk som kom, så de klarade utbildningen tillfredsställande och blev verkligen duktiga nitare. Efterhand kunde man anställa svensk arbetskraft igen och utbildning på Nitskolan fortsatte tills man fyllt arbetskraftsbehovet på Saab och då lades Nitskolan ned för denna gång och jag flyttade över till produktionen.

Industriskolan - Historik 1942-1967

Av Erol Ström

Skolans tillkomst

Under 30-talet hade det byggts flygplan på flera platser i Sverige, Limhamns Flygindustri, Sparmann Essingen, CV Malmslätt och inte minst ASJ:s Aeroplanavdelning, men de flesta av dessa flygplanstyper var byggda av trä och duk, endast metall i stomme och beslag.

De flesta som då sysslade med flygplan "tänkte" i dessa material. När sedan B 5 och B 3 började byggas voro dessa i lättmetall och nitade konstruktioner och erfarenhet av detta byggnads sätt var mindre god. Så länge det fanns tillgång till snickare var detta inget problem, de hade lätt för att ställa om sig och det var inte allt för stor skillnad att bearbeta lättmetall i förhållande till trä, men det var sammanfogningen som våldade bekymren. Det visade sig därför påkallat att starta en Nitarskola vid Saab-Linköping 1938, den omfattade 14 dagars praktisk utbildning och av dessa ägnades 8 timmar åt teori. Var och en fick dessutom till självstudium Saabkompendiet "Instruktion för plåtslagare". Samtidigt hade en utbildning av plåtslagare startat vid Saab Trollhättan, elevunderlaget var här mestadels ungdom från stenhuggardistriktet i Bohuslän.

Dåvarande Överingenjör Hugo Bertler hade 1937 varit "over there" med en delegation och då fått idén för en yrkesskoleverksamhet inom företaget, och vid hemkomsten togs också detta förslag upp med företagsledningen. Kungliga Flygförvaltningen sade dock vid detta tillfälle nej till att kostnaderna för skolan skulle slås ut på flygplanen och frågan bordlades, endast "Nitarskolan" fortsatte.



Erol Ström. Foto W. Linder.

Det hårdnade till på arbetsmarknaden och det blev allt svårare för arbetsförmedlingen att skaffa yrkeskunnigt folk till maskiner och arbetsbänkar. 1942 tog dåvarande överingenjören Hugo Bertler upp frågan på nytt om företagsutbildning och denna gång fick man även bifall från Kungliga Flygförvaltningen att kostnaderna för en sådan skola fick slås ut på flygplanen.

På hösten 1942 var skolan klar att taga emot sin första kull av lärlingar. Skolan fick namnet "Saabs Mekaniska Yrkeskola".

Skolans aktiviteter

När skolan startade 1942 var dess uppgift att tillgodose maskin-, verktygs-, reparations- och experimentverkstad med utbildad arbetskraft, allround, och för att underlätta rekryteringen av arbetsledare som skulle hämtas ur denna kategori. Detta har också skett i ganska stor utsträckning. Underlaget för utbildningen i form av arbetsinstruktioner, läroplaner etc. utgjordes av material som hade erhållits från Junkers fabriker i Dessau och från Tyska Luftfartsministeriet. Materialet bearbetades för anpassning till svenska förhållande och även med en viss anpassning efter schweizaren Carrads system. Man började med uppläggningsen av utbildningen på 4 år, 2 år på skolverkstad, 1 år på cirkulation i produktionsavdelningar och 4:e året på bestämd arbetsplats. Teorin utgjordes av 6 veckotimmar och var förlagda under de tre första åren.

Som framgår var inte skolans inriktning speciellt flygplanbetonad, det blev först 1946 när Nitarskolan överfördes till skolan. Under 40-talet hade en rad företagsskolor startats, Scania-Vabis, SKF, AGA, Penta Skövde, Kockums och Bofors och inom denna grupp skedde också ett intimt samarbete för utveckling av företagsutbildning. Man utarbetade de normer som sedan skulle bli gällande för svensk lärlingsutbildning. Den tiden när lärlingen fick sin utbildning genom att följa en äldre arbetare stod nu inför en radikal förändring, man började nu tala om systematisk yrkesutbildning.

Sveriges Verkstadsförening hade också kommit med och så småningom bildades olika arbetsgrupper som hade till uppgift att omarbета och utveckla befintligt material för anpassning till svensk industri och dess krav på utbildad arbetskraft. Det var arbetsinstruktioner i olika yrkesgrenar, bearbetning av teoriämnen så att de fick den praktisk anknyt-

ning som var önskvärd, utarbetning av läroplaner, kunskapsprov och övningsuppgifter, ja, allt vad som kunde räknas till en väl genomarbetad och väl upplagd systematisk yrkesutbildning.

Under alla dessa år av utveckling har personal från Saabs Industriskola varit engagerad i dessa arbetsgrupper och tack vare företagets snabba utveckling också kunnat ge värdefulla bidrag till detta arbete, som också medfört en utveckling på det pedagogiska området, man är nu i färd med att bearbeta materialet för programmerad undervisning. Någon förändring i skolans utformning skedde endast i två avseende under 40-talet. 1947 övergick skolan från att vara 4-årig till 3-årig, specialiseringen skedde nu redan i sista terminen av 3:e året. 1948 flyttade skolan från produktion till driftavdelningen där den kvarstod till 1960 då den återfördes under produktionsledningen. I början på 50-talet började en föreläsningsserie för arbetsledare, man hade nu också de första kontakterna med Arbetsledarinstitutet och samtidigt startades i samarbete med Hermods en grundkurs i yrkesteori, antalet elever var vid starten 145, som dock reducerades till 22 som avslutade med prov. Företagets behov av maskinarbetare var större än vad som täcktes av lärlingsutbildningen och en omskolning till maskinarbetare skedde, dessa kurser förlades helt på fritid och eleverna kom från förråd och sammanbyggnad där de arbetade på dagarna, allt under det att de omskolade sig på kvällarna. 1955 utformades arbetsledarutbildningen så, att den bestod av en grundläggande utbildning med sikte på att den skulle motsvara lärlingsutbildningens teoretiska del och kraven på intagning till den egentliga arbetsledarutbildningen blev, lärlingsutbildning, verkstadsteknisk grundkurs eller motsvarande kunskaper och blivande arbetsledaraspiranter skulle genomgå PA-rådets uttagnings-test. I den grundläggande kursen har nu 143 elever slutfört denna utbildning och 181 har utexaminerats från arbetsledarutbildningen. Den har efter hand utformats så, att även kontrollpersonalen har innefattats i denna utbildning.

Under 50-talet startades försöksverksamheten för den blivande grundskolan och Saabs Industriskola (som den hade döpts om till 1955) blev engagerad i denna försöksverksamhet genom intagning av elever från dess linje 9y. Skolan var sedan även medverkande vid utformningen av den blivande 9tp-linjen med arbetsinstruktioner och utrustningslistor.

1957 genomfördes en avtalskurs i samarbete med Sveriges Verkstadsförening, deltagare var samtliga arbetsledare i produktionen och kontroll samt arbetsstudiepersonal. Denna kurs genomfördes ånyo 1965.

Läsåret 1956-57 hade läroplaner och utbildningsunderlag genomarbetats och skolan ansökte hos Kungliga Majestätet om godkännande av dessa läroplaner samt om statsanslag för sin verksamhet, som också beviljades med 91 000 kronor för detta läsår. 1964 var motsvarande anslag 458 000 kronor.

1960 övergick skolan åter till produktionen och under de senast sju åren har skolan mer och mer utvecklats mot att tillgodose produktionens behov av arbetskraft och att ge sådan utbildning som mera kan ses som ett led i ett företags rationalisering.

Skolan har sålunda mer och mer anpassats för träning av arbetsmoment, omskolning, fortbildning, uppföljning av färdigheter och information. I dessa avseenden har skolan även betjänat våra underleverantörer. 1962 och 1963 hade skolan i uppdrag att utbilda 12 st tunisier och 2 österrikare, för dess flygvapens räkning, till mekaniker. Skolan har rönt stort intresse inte bara inom landet utan även utomlands har den uppmärksamats. Sålunda besöktes skolan i början av 60-talet av franska skolmyndigheter, 1965 av representanter för utbildning inom Israels flygindustri, 1966 från Engineering Industry Training Board (Mr Swinden och Metcalfe) samma år av Mr Crawford från Bristol Aeroplane Technical College och Mr Butler från FN:s central i Paris.

Skolan har deltagit i de av Verkstadsföreningen i samarbete med BEMETEL Holland anordnade lärlingsproven och där har skolans elever visat goda resultat.

Skolans nuvarande kontakter är Kungliga Skolöverstyrelsen, Länsskolnämnden, Arbetsmarknadens Yrkesråd, Industrins Yrkesnämnd, PA-rådet, Sveriges Verkstadsförenings utbildningsavdelning, Sveriges Arbetsgivareförenings utbildningsavdelning, Arbetsledarinstitutet, Skolstyrelse och skolor inom orten samt företagsskolor.

Vår samarbetsman på LO-sidan har allt sedan 1944 varit Stig Alm som sedan detta år varit yrkesombud vid företaget.

Ett visst samarbete har dessutom förekommit med de arbetstekniska instituteten i Danmark och Norge.

Skolans elever

Vid intagningen sommaren 1942 antogs 20 elever efter genomgången intagningsprov, efter provotiden återstod 16 som 1946 avslutade sin utbildning. Av denna den första kullen av elever stannade 11 kvar inom företaget, 9 i produktion, 1 som planeringsman och 1 placerades som tidsstudieman. Av dessa finns nu inom företaget 5 stycken, varav en är i produktionen. Denna årsklass har 129 anställningsår tillsammans, 8 anställningsår per utexaminerad elev och 4,94 år i produktion per utgående elev.

De första åren präglades av en knapphet i elevtillgången som varade i stort sett fram till 1954. Oftast var det inte fler sökande än vad som täckte intagningen. Men sedan ökade intresset för skolan och allt fler sökte, med en hårdnande konkurrens som följd. När sedan montörlinjen tillkom 1956 var det en ära bland ungdomen att komma in på Saabs Industriskola. Från 154 sökande 1958, varav intogs 48, stegrades antalet sökande till 232 1962, varav 88 antogs. 1963 kom försöksverksamheten för den nya fackskolan och i och med detta har antalet sökande varit sjunkande ner till 78 1965, denna siffra var 121 förra året och 70 i år med 14 intagna. De elever som intagits på skolan har alla genomgått urvalstest och det har varit ett mycket gott elevmaterial skolan erhållit.

Från att rekryteringen skedde inom Linköpingsregionen har vi under senare år erhållit elever från praktiskt taget hela landet med folkskola (7-8 år), realexamen eller grundskolans olika linjer 9g, 9t, 9tp etc. och i undantag från fackskolan eller gymnasiets första årsklass som grund. Skolan var från början utformad för 8 klassavdelningar om åtta elever, som sedan blev 7 klassavdelningar om 12 elever 1955, 13 klassavdelningar 1960, 31 klassavdelningar 1965 och 22 klassavdelningar 1967, vid de två senare åren innefattas även vuxenutbildningen i den rena yrkesgrens utbildningen.

Under 40-talet utexaminerades i medeltal 16 elever per år, utbildade för bänk och maskin, denna siffra steg under 50- och början av 60-talet till 20 för att åter gå ned med för närvarande 8 elever.

Sammanlagt har på denna linje utexaminerats 396 elever.

Montörlinjen startade med 12 elever för att undan för undan öka till 30-talet elever och på denna linje har till dags dato utexaminerats 150 elever, på linjen för flygplanselektriker 47 (slutar med årets klass), på linjen för labelektriker 44, varav 4 flickor (sista klassen gick ut 1965) samt

på linjen för ritbräde 50, varav 4 flickor (sista klassen går ut 1968).

Sammanlagt har från skolan utexaminerats med årets avgångsklasser 683 elever med slutbetyg och diplom. Trenden är att man söker till ”attraktiva yrken” och detta blir mer markerat för varje år, de yrken som betraktas för rent manuella är inte eftertraktade. Tidigare sökte ungdomen till yrkesgrenar och yrken där de visste att de kunde få sin utkomst, detta tycks i dag inte vara det väsentliga, man talar bara om att välja något som man trivs med utan att veta att det kan ge utkomst och utan att reflektera över vad trivsel innebär.

Vad har nu erhållits i utbyte av denna utbildning. Vid en undersökning 1964 var antalet kvarvarande elever vid företaget 407 och utgjorde 76 % av antalet utexaminerade elever, av dessa var 293 i produktionen och 114 hade blivit tjänstemän, fördelning här var 72 respektive 28 %.

Bortsett från första årskullen som hade två elever som omedelbart placerades i annan verksamhet var det först 1957 som elever från skolan kom att avancera eller placeras i tjänstemannabefattningar, sedan kom det i stort att röra sig om ett tiotal elever per år, trenden är dock en ökning beroende av större möjligheter för fortsatta studier.

1967 är antalet kvarvarande elever 471 dvs. ca 70 % och bland dessa elever är fördelningen ca 56 % kvar i produktionen och 44 % i andra befattningar. Av intresse är hur många av dessa elever som blivit arbetsledare, med tanke på skolans förutsättning vid starten, och antalet utnämnda förmän utgör 16 och antalet arbetsledaraspiranter färdigutbildade utgör 9 st.

De utgående eleverna har till årets kull presterat en genomsnittlig tid av 7,73 produktiva år/elev och här leder 1951 års klass med 11,71 år/elev, medan 1954 års klass leder med sammanlagt 146 anställningsår för hela klassen.

Många elever har varit ifrån Saab något eller några år men sedan återvänt och på senare tid oftast efter fortsatta studier.

Skolans lokalteter

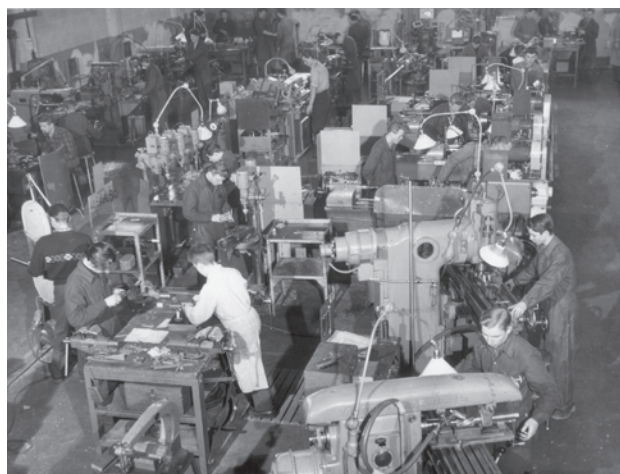
Skolan, som startade 1942 i förhyrda lokaler på Oskarsgatan, hade en yta på 300 m². Här inrymdes också tidvis ”Nitarskolan” som i övrigt under dessa 25 år har fört en mera ambulerande verksamhet för att slutligen 1965 i samband med omDispositionering av skolan hamnade på sitt nuvarande utrymme på läktaren i Hall 1.

1946 flyttades skolan från Oskarsgatan och till fabrikerna i Tannefors, det var f.d. lokalerna för ytbehandling i den äldsta delen av Hall 1. Det var bergverkstadens tillkomst som möjliggjorde friställandet av denna lokal. Det var klassiska lokaler utom i ett avseende, flyttningen skedde till sommarlovet och maskiner och utrustning hade installerats, men det var en något förbittrad lärarkår som efter semestern återkom och fann alla maskiner ”röda som räven”. Den första reaktionen var att eleverna hade haft för bråttom till semestern, men det var syrorna i golvet som hade åstadkommit det hela och eleverna var friade. Dessa lokaler inrymde skolverkstad, lektionssal, tvättrum och kontorslokaler, allt inom en yta av 470,5 m²

Detta utrymme hade skolan i stort sett intakt fram till 1954 men vid informationer o.d. fick man anlita konferensrum som lektionssalar. Nitarskolan flyttade under tiden till sådana utrymmen som för tillfället var lediga och kom så småningom att hamna på den då utbyggda läktaren i Hall I, men även där fick de flytta ifrån för att 1965 åter taga detta utrymme i besittning.

1954-55 tillfördes skolan välbehövligt utrymme i och med att ”Dramaten” färdigställdes och den avgående klassen kunde då ur Direktör Holms hand mottaga sina slutbetyg och diplom i nya och ändamåls enliga lokaler, bara dessa lokaler innehåller 385 m² som rymmer 48 bord med 96 skrivplatser och 270 sittplatser. Samtidigt skedde också en ombyggnad av skolans andra lokaler, det gamla tvättrummet och lektionssalen togs bort och det byggdes upp en läktare för kontor och mötesrum, den totala ytan blev nu 944,7 m².

Denna ökning var dock inte tillräcklig för att klara behovet för montörskolan varför läktaren i Hall I togs i anspråk för detta ändamål. Dramaten



Skolverkstaden i början av 50-talet.

var dessutom belastad med konferenser, introduktioner och högskolan, vilket bidrog till att behovet av ytterligare lektionssalar var påtagligt. Vid ombyggnaden av läktaren 1956 blev dess utrymmen tagna i anspråk för två lektionssalar, material- och projektorrum, kontor, skolverkstad för mekmontering samt elmätrum, en ökning med 657,5 m² och skolan hade nu en totalyta av 1602,6 m² plus det utrymme som nitarskolan disponerade över först i Hall I, sedan Griniladan, Hall I, Hall III och Vindtunneln under den aktivaste delen av skolans verksamhet. 1963-64 inrymdes dessutom en lektionssal i T-huset. Under dessa år då skolan var under ständig utveckling och expansion diskuterades flera olika förslag för att slutgiltigt lösa skolans lokalproblem och när så Provhus III var klar för inflyttning och dåvarande attrapprummet i Hall I skulle utrymmas visade det sig lämpligt att här sammanföra skolan och få den till en integrerad enhet, bortsett från "Dramatenlokalerna".

Skolan hade under tiden fått annan inriktning än enbart lärlingsutbildning, det hade kommit nya pedagogiska hjälpmedel, kraven på större effektivitet, allt pekade på att skolan fick en utformning som i möjligaste mån uppfyllde de krav man ställde på en modern företagsskola och 1965 var skolan färdig och ombyggd i sin nuvarande utformning. Den gamla delen, dvs. skolverkstad med kontor för bänk- och maskinarbete är i stort oförändrad, däremot är lektionssalar, lärarrum, kontor och expedition samt montörskola helt omändrade, detaljmontörskolan har flyttats till skolan, labrum för mek- och elektrisk mätning, hydraulik och reglerteknik, ett speciellt rastrum för eleverna har tillkommit.

Skolans utrymme utgöres i dag av 1966,5 m² golvyta, den är alltså 6,5 gånger större än den som skolan började med 1942.

Skolans lokaliteter har under årens lopp disponerats för lärlingsutbildning, arbetsledarutbildning, vuxenutbildning, omskolning, konferenser, introduktion, information och dessutom har högskolan haft en stor del av sin verksamhet förlagd till Dramaten, även i tjänstemannautbildningen har skolans lokaler och utrustning tagits i anspråk.

Skolans Personalutveckling

Vid skolans start 1942 anställdes civilingenjör Anders Widengren som utbildningsledare och som sådan organiserade och utvecklade han skolan fram till sin bortgång 1963. Han hade då 21 tjänsteår vid skolan.

Till skolan överfördes också två förmän som yrkeslärare.

1946 överflyttades skolan från Oskarsgatan och "nitarskolan" som tidigare legat direkt under produktionen överfördes och blev en del av yrkesskolan och ytterligare en yrkeslärare utökade personalen. (Detta år anställdes nuvarande SALF-ordförande Sune Eriksson.).

1952 utökades personalen med en yrkeslärare och ett halvt skrivbiträde.

1955 började skolan expandera på allvar, en utbildningsingenjör anställdes och skrivbiträdet heltidsanställdes.

1956 anställdes ytterligare en utbildningsingenjör och en yrkeslärare, detta skedde i samband med att montörskolan startades. Allt eftersom montörskolan utvecklades i sina olika yrkesgrenar så kompletterades personalen med lämpligt fackfolk.

1963 var skolan utbyggd med samtliga aktiviteter och hade då en personal bestående av 1 utbildningsledare, 3 utbildningsingenjörer, 2 kvinnor för expeditionen, 1 vaktmästare för "Dramaten", 11 yrkeslärare, 2 förrådsmän samt ett antal instruktörer och timplärare.

Vid Widengrens frånfälle tillträdde utbildningsingenjören Erol Ström befattningen som utbildningsledare.

I dag 25 år efter skolans start består skolans personal av 1 utbildningsledare, 2 utbildningsingenjörer, 1 föreståndare för expeditionen med 1 skrivhjälp, 11 yrkeslärare, 1 sekreterare för förslagsverksamheten samt instruktörer och timplärare. Timantalet för de senare kategorierna har under 1966 och 1967 minskat under hand och skolans egen personal har övertagit dessa funktioner.

Samtliga yrkeslärare, även vid skolan anknutna instruktörer, har genomgått Saabs arbetsledarutbildning.

Samtliga yrkeslärare har dessutom genomgått Skolöverstyrelsen och Yrkesrådets kortare pedagogiska kurs för yrkeslärare. Fem av yrkeslärarna har Skolöverstyrelsens behörighet genomgången högre pedagogisk kurs.

De har dessutom utvecklats inom sina områden genom deltagande i av industrin och Yrkesrådet anordnade special kurser och även deltagit i av Länsskolnämnden anordnade fackdagar.

Utbildningsledare och utbildningsingenjörer har samtliga utöver sin ingenjörsutbildning genomgått betyg 1-kursen vid Lärarhögskolan i pedagogik

och psykologi. En av utbildningsingenjörerna har kompletterat sin utbildning med gymnasiekurs i elmätteknik och en i NS-maskiner.

Samtliga aktiva på skolan i teoriämnen har genomgått kurser i handhavandet av Audivisuell hjälpmedel.

Av de vid skolan nu verksamma har Viktor Hagman 17 och Fröken Inga-Britta Eriksson 15 tjänsteår.

Hollandsprovet - Ett sätt att mäta kvaliteten på skolans utbildning

Av Göran Carlsson

Under ett antal år på 50- och 60-talen deltog många elever från avgångsklasserna på bänk- och maskinlinjen i ett internationellt prov, benämnt Hollandsprovet.

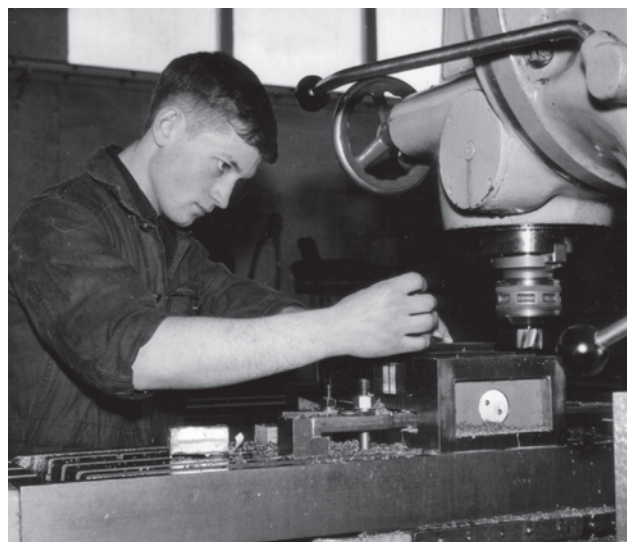
Provet bestod av praktiska och teoretiska övningar. Övningarna var inriktade på svarvning, fräsning eller bänkarbete. Provet utfördes under överinseende av yrkeslärare från andra företagsskolor.

År 1961 deltog 14 företagsskolor i Sverige med 60 elever, varav 51 blev godkända och fick diplom.

Det praktiska provet för fräsning bestod i att fräsa fram detaljer till en toppslid, tidsåtgången var satt till 40 timmar.

Teoriprovet bestod av ritningsläsning ca 2 timmar samt att lösa verkstadstekniska uppgifter i ca 2 timmar.

Vi som fick delta i provet kände naturligtvis oss stolta och kände ett ansvar för att vår skola skulle prestera så bra resultat som möjligt.



Göran Carlsson vid fräsen. Foto Å. Anderson.



Christer Sjönell vid svarven. Foto Å. Anderson.

Industriskolan

Augusti 1953-juni 1956

Av 30240 Carlsson

Att vara en av 22 som den 22 augusti 1953 togs in på Saabs Industriskola var en stor dag som också skulle visa sig vara av stor betydelse för resten av mitt yrkesverksamma liv.

Dessa 22 ynglingar var uttagna av de 90 som sökt in. Efter två veckors praktisk testperiod under sommaren blev vi alltså 22 som klarat kvalgränsen för att börja en 3-årig utbildning. Vi kom från Krylbo i norr till Nässjö - Västervik i söder. Var-ken förr eller senare har så många ansökningar ingivits till en yrkeslinje dvs. bänk- och maskinlinjen. Inte heller har så många intagits från orter utanför Linköping. Det blev därför en mycket fin sammanhållning inom gruppen.

För en del av oss blev det en chock att möte den högmodiga, stöddiga attityden som präglade atmosfären i Linköping och inom Saabs Industriskola. Det togs i uttryck på alla möjliga sätt som jag ska återkomma till senare.

Om nu relationerna mellan första-, andra- och tredjeklasserna präglades av översittarmetoder var relationerna mellan lärare och elever mycket bra. Lärarområdena var indelade i områden som bänkarbeten och maskinerna i svarvar och övriga maskiner. Vem kommer inte ihåg - Classons noggrannhet på plana ytor och vinklar. Israelssons "faderlighet" vid svarvarna och Hagmans radaröga som registrerade det mesta vid fräsarna.

Den första tiden präglades totalt av att hantera de olika handredskapen och mätverktygen. När de första stapplande stegen var tagna fick vi börja med vår verktygssats - bågfil, hammare (liten och stor) vinkelhake, stick- och krumcirkel, skruvmejs-

lar, huggmejslar m.m.. Än i dag är det med stor stolthet man synar dessa alster som man med stor möda och omsorg har åstadkommit.

Som "morot" på uppförande och flit utdelades "flitpengar" 3,6 eller 9 öre/tim. Dessa flitpengar utdelades i efterskott och hur mycket man skulle få berodde på hur våra yrkeslärare bedömde uppförande och flit. Uppmärksamheten var mycket stor när anslaget kom upp vid expeditionsfönstret hur mycket man erhållit. Om dessa flitpengar kan tyckas små i dagsläget hade de en stor betydelse för en "utombysgrabb" som inte hade någon mor eller far att gå hem till och äta sig mätt. Som mest kunde man erhålla ca 130 kr/3 månader.

De första två åren varvades med praktik och teori inom skolans lokaler som då var belägna vid nuvarande plastverkstad i Hall I. Som lärarhjälpmedel fanns bl.a. filmen. Hur många gånger vi fick se "Handskas rätt med verktygen" går bara inte att komma ihåg så här efteråt, men många var det och den glömmar man aldrig.

Under åren förekom olika episoder och beteenden som etsade sig fast i minnet:

Rektor Anders Widengrens ronder med blåsande cigarr. Beroende på cigarrens storlek och ansiktets anletsdrag kunde man snart lära sig avläsa den psykiska temperaturen på tillvaron för tillfället.

Lärarens uttryck i samband med teoriprov kunde också ta sig olika uttryck - "Det ligger någon begravnen här hund". Vad var anledningen till detta ogenomtänkta uttryck?

Den fysiska träningen var det särklassigt sämsta under alla tre åren. Fysisk träning gjorde inte skäl för namnet. Att två gånger i veckan gå till "Radarkullen" fram och tillbaka eller Bökestarundan var inget upplyftande. Dessa tillfällen gav i stället möjligheter för 2:a klassarna att på olika sätt mobba 1:a klassarna.

Det tredje året varvades i 6-veckorsperioder med praktisk tjänst ute på olika avdelningar. Maskinverkstäderna i Berget, Provverkstaden, Verktygsverkstaden samt kontrollavdelningar, Reparationsverkstaden m.fl. avdelningar. Vilket mottagande det var från samtliga verkstadsingenjörer, förmän och "gubbarna på golvet". Alla ställde upp var och en på sitt trevliga sätt, vilket gjorde att tiden var mycket lärorik och angenäm.

Tiden gick och avslutningen närmade sig. Ett bevis på detta var att under en junivecka åka på avslutningsresa. Saabs instrumenttillverkning i Jön-

köping, textiltillverkning i Borås. Cykeltillverkning i Varberg samt båttillverkning i Göteborg var en upplevelse som hette duga. Avslutningen i Dramaten fredagen den 29 juni 1956 med betygsutdelning av Direktör Tryggve Holm, som dagen till ära hade besök av Metallordförande Åke Nilsson och LO-ordförande Arne Geijer, var en prima avslutning på en mycket lärorik 3-årsperiod som har visat sig vara en ypperlig plattform för det fortsatta arbetslivet.

Mobbning 1953-1954

Av "En lantis som kom till stan"

Om någon trodde att mobbing är en nutida företeelse tar man grymt fel, t.ex.:

Två håller den tredje och den fjärde slår med knogarna på den tredjes överarmsmuskler, s.k. muskelstärkare med värk och förlamning som följd. Detta hände flera gånger per vecka. Muggdöpnig, dvs. två stoppar den tredjes huvud i toaletten och sedan spolar toaletten. Sabotage mot kläder av olika slag var vanligt förekommande.

Det var alltid 2:a klassarna som mobbade 1:a klassarna. Hämnens tid kom när 2:a klassarna hade kommit upp till 3:an och "pryade" på skolan. Vid ett tillfälle togs en rejäl hämnd på en av värstingarna i samband med "fysisk träning".

Värstingen anade att något var på gång och var rejält rädd. Han var ensam och då inte så katig.

Vid lämpligt tillfälle tog 2:a klassarna tag i honom (3:e klassare). Han lyckades dock slita sig loss och springa mot Hackefors. Denne värsting jagades stafettledes av 2:a klassare långt in på kvällen. På morgonen hade vederbörande värsting inte kommit hem.

All mobbing vid Industriskolan försvann 1954 när 1953 års 1:a klassare blev 2:a klassare genom ett kollektiv beslut inom klassen.

Intagningsprov

Av Stig Ahl

Intagningsprov till lärlingsutbildningen har alltid varit en anspänning både för de sökande och personalen på skolan. Proven har varit med ända från allra första början. Anders Widengren skriver ju i sin redogörelse att man gjorde en första gallring på grundval av den sökandes skolbetyg med hänsyn tagen till matematik, svenska, teckning och slöjd. De uttagna fick sedan genomgå ett intagningsprov

som innefattade såväl teoretiska som psykotekniska prov. De teoretiska proven omfattade innanläsning med efterföljande skriftlig återgivning av innehållet, ett s.k. reproduktionsprov, samt ett enklare matematikprov. För den psykotekniska prövningen användes ett s.k. Minnesotaprov. Provet föregicks av ett kortare samtal med den sökande där en del s.k. förståndsfrågor ställdes.

Min erfarenhet sträcker sig inte längre tillbaka än till slutet av 1950-talet men mönstret för intagningsproven var detsamma, trots att en del hade ändrats under årens gång. Det s.k. reproduktionsprovet var kvar, matematikprovet hade utökats till 2 st, utav Minnesotaproven var endast ett prov kvar, det att fylla i saknade linjer i olika figurer, det s.k. Simplex provet, med hundra mer eller mindre svåra frågor hade tillkommit liksom att de sökande fick skriva en levnadsbeskrivning om sig själva. Men så var det också praktiska prov inlagda. Det var rent bänkarbete i form av 6 st filprov utav skiftande slag. De innefattade både enklare planfilning men även inpassningsfilning och detaljer med noggrann måttolerans. Det var ett verkligt kraftprov för den relativt ovana sökanden. Det blev inte bara handlag och skicklighet som här gav utslag utan det krävdes också motivation och en vilja att komma in på skolan. Många gick hem efter denna provvecka med blåsor i händerna. Allra helst som proven gick av stapeln i mitten av juni när ordinarie skolan var slut. Då kunde det vara varmt på läktaren i Hall I, en temperatur på +28-30 °C var inte ovanlig. För skolans personal var det också en arbetsam period. I början av 1960-talet tog skolan in 84 elever per år och det var ungefär 150 st som fick prova. Det var många intervjuer som skulle göras och både teoretiska och praktiska prov skulle bedömas och poängsättas. Därefter skedde den slutliga uttag-



Intagningsprov.

ningen där förutom de erhållna provpoängen även det personliga uppträdandet spelade roll. Det var många gånger ett verkligt grannliga arbete när de ”sista” eleverna skulle väljas ut.

De teoretiska proven har i stort sett varit detsamma under alla de följande åren. Däremot har de praktiska proven förändrats efter hand. Det blev klenare dimensioner och även annat material, antalet prov minskade också. Tidsmässigt flyttades proven till en tidigare vecka under våren ty de sökande fick ledigt från den ordinarie skolan. När lärlingsskolan förändras från 3-årig till 1-årig så ändrades också intagningsproven. Provtiden blev endast en dag och det gick framför allt ut över de praktiska proven. Tiden är ju endast 3-3,5 timmar, men man hinner att se hur bra handlaget och noggrannheten är och hur vederbörande uppträder på verkstaden. De teoretiska består fortfarande av matematikprov, levnadsbeskrivning, Simplexprov, Minnesotaprov och reproduktionsprov. Till detta reproduktionsprov har vi använt de allra flesta åren en liten berättelse om John Ericsson. Eftersom han varit med under de 50 år skolan funnits till, bör han väl vara med i denna skrift. Håll till godo!

John Ericsson – ett ”intagningsprov”

Eleven fick först läsa stycket för att sedan ur minnet skriva ner berättelsen.

Den, som år 1816 gjorde ett besök vid de pågående arbetena på Göta Kanal, möttes av en egendomlig syn: en tretton års pojke, som utförde mätningarna för kanalverket, fast han var så liten till växten, att han måste stiga upp på en stol, när han skulle se genom avvägningsinstrumentet. Ännu mer förvånad blev främlingen, när han fann, att den lille lantmätaren ledde utstakningsarbetet för en arbetsstyrka på icke mindre än sex hundra man. Den unge gossen bar namnet John Ericsson.

John Ericssons vagga hade stått i Värmland i ett fattigt bergsmanshem vid Långbanshyttan norr om Persbergs gruvor. I denna omgivning av gruvor och masugnar utvecklades hans rika mekaniska anlag.

Redan som liten gosse visade John klart, varåt hågen låg. Nio år gammal var han, när han med endast kniv och borr förfärdigade ett litet sågverk, som drevs med vattenkraft. Det var ett mästerverk i sitt slag. I en fyrkantig ram av trä hade den lille sågbyggaren inpassat en klockfjäder, som han förvandlat till ett sågblad med

tillhjälp av en fil, lånad från en smed i grannskapet. Axeln var gjuten av en söndrig tennsked. I övrigt var maskineriet helt och hållet av trä. Allt var fint och putsat, och ingenting saknades, icke ens bädden, på vilken timret skulle dragas med kedjor ur vattnet upp i såghuset.

Följande år förfärdigade han modellen till en vattenpump för gruvor. Till drivkraft begagnade han vinden ungefär som vid en väderkvarn.

El-utbildning 1960-1964

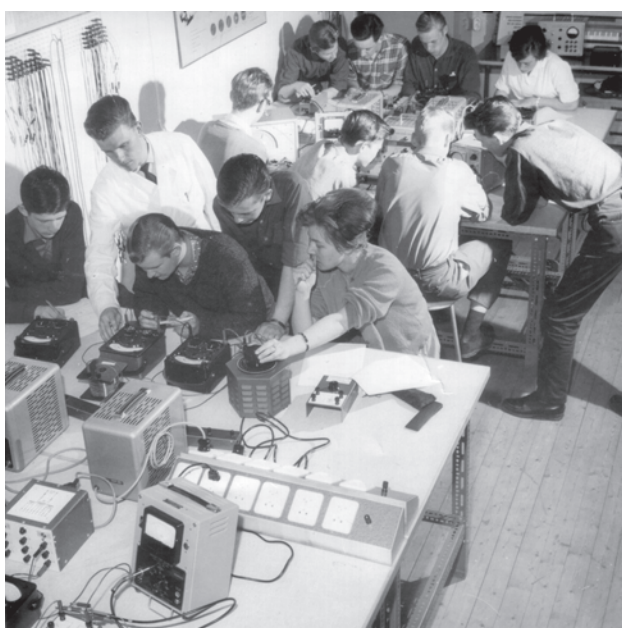
Av Roland Willgert, Yrkeslärare 1960-1964

1960 startades två ellinjer vid Industriskolan. En flygplanselektriker- och en laboratorieelektrikerlinje, båda 2-åriga. Att komma tillbaka till Industriskolan och bygga upp dessa linjer var inspirerande men mycket jobbigt.

Eleverna, 2x12 st, var redan intagna. I december fanns ingen facklärare i varken teori eller praktik. Att börja terminen i januari 1961 utan något underlag var varken mer eller mindre än en chock. Att skriva underlag på kvällar och nätter för att ha underlag till teoriundervisningen dagen efter var en normal företeelse vårterminen 1961.

Att vara den tredje i Sverige som fick möjligheten att 1962 köpa en Philips Electronics Trainer som hjälpmedel i utbildning var ett bevis på att Saab värdesatte den utbildningen.

Undervisningen var mycket uppskattad bland eleverna som för första gången hade flickor som elever.



Mätövningar vid el- och teletutbildning. Instruktör Roland Willgert. Foto R. Almquist.

Avslutningar

Avslutningarna var, som sig bör, alltid festliga tillfällen där Saabs ledning mangrant deltog.



Vd Tryggve Holm myser belåtet.



På bilden t.v. syns herrarna Tore Gullstrand, Bertil Johnson och Curt Mileikowsky. T.h. gratuleras Monica Ax av Tryggve Holm.

Saabs Industriskola 1942-1980

Bertil Jorfalk

Denna text är en av redaktionen förkortad version av den uppsats av Bertil Jorfalk som publicerades i Saab-minnen del 4, 1992.

Anledningen till att Saab startade en egen yrkesskola var att Saabs ledning började inse företagets särart ifråga om tillverkning och därmed behovet av att utbilda den egna arbetskraften. Idén tycks ha uppstått redan 1937 vid en resa till USA, som dåvarande verkstadschefen Hugo Bertler gjorde för att studera den amerikanska flygindustrin.

Saabs lärlingsutbildning

På hösten 1942 fick Saab godkännande av Kungl. Flygförvaltningen att starta lärlingsutbildning och därmed kunde Saabs Mekaniska Yrkesskola ta emot den första kullen lärlingar. Ansvarig för

uppläggning och planering av utbildningen var Anders Widengren, som också blev skolans första utbildningsledare. Skolan utbildade allround bänk- och maskinarbetare under en lärotid av 4 år där de första 6 månaderna var provotid. Första och andra året var förlagda till skolan, det tredje året cirkulerade eleverna på olik verkstadsavdelningar och det fjärde året var specialisering till viss yrkesgren med arbete i produktionen.

Skolan utökas och flyttas till Tannefors

Mycket snart kunde man konstatera att den satsning man gjort var riktig och yrkesskoleleverna blev mycket eftertraktade medarbetare i produktionen. Skolans resurser var till en början mycket små, både vad beträffar lokaler och lärare. Då utbildningsresultatet blev gott ställdes ganska snart anspråk på utökad verksamhet med inriktning på flera yrkesgrenar såsom detalj- och sammanbyggnadsmontering.

Skolan flyttade 1946 till lokaler i Tannefors, vilket blev möjligt då bergverkstaden stod klar. Behovet av utbildning för detaljmontering av flygplan gjorde sig alltmer gällande och den så kallade "Nitarskolan" startade med kortare kurser i sammanbyggnadsmontering.

Montörutbildning

Målsättningen var att all personal som utförde monteringsarbeten i flygplansproduktionen skulle rekryteras från skolan och att redan anställda montörer skulle ges en kompletterande utbildning. Lärlingsverksamheten utökades då att även omfatta montörutbildning. Utbildningsingenjör med erfarenhet av arbete med flygplan anställdes och fick ett halvår på sig att färdigställa en fungerande utbildning med start till hösten detta år. Utbildningsplaner, arbetsplatser, maskiner, verktyg och material, allt stod klart för att ta emot den första kullen montörselever höstterminen 1956. Utbildningen, som omfattade allround montörutbildning, dvs. såväl el som mekanisk montering, utformades som en växelutbildning där grundkunskaperna inövades i skolan och den praktiska tillämpningen förlades till pågående produktionen. Företaget kunde därmed rekrytera personal till detalj-, del- och slutmontering samt hangar från denna utbildning, som nu var 3-årig. Intresset för Saabs Industriskola bland skolungdomen ökade och åren 1956-1959 var ansökningarna flera hundra årligen och av dessa antogs 84 elever för utbildning till flygplansmontörer.

Läroplaner för statsbidrag

Skolans första officiella läroplaner utformades 1957 och godkändes av Kungl. Maj:t vilket var ett krav från skolmyndigheterna för att få statsbidrag.

1957 års läroplaner innehöll en väsentlig utökning av utbildningsutbudet vid skolan och är i stora delar tillämpbara för skolarbetet än idag. Den 4-åriga utbildningen ändrades till 3-årig, där eleverna det 3:e året fick arbete på olika produktionsavsnitt med handledning av arbetsledaren på respektive avdelning, som också rapporterade till skolan om elevernas kunnande och intresse.

Arbetsledarutbildning

I vuxenutbildningen har skolan sedan 1955 arbetat med arbetsledarutbildning som vid starten genomfördes tillsammans med Hermods korrespondensinstitut och Arbetsledarinstitutet, men efter några år övertogs den helt av Industriskolan.

Utbildningen bestod av en grundläggande utbildning som motsvarade lärlingsutbildningens teoretiska del och studerades under tre terminer. Efter denna del genomfördes ett test av arbetsledaraspiranterna som administrerades och utvärderades av PA-rådet (Personaladministrativa rådet). Utvalda aspiranter genomgick sedan arbetsledarkursen ALK, som bestod av en yrkesteknisk del och en personaladministrativ del och genomfördes på 18 månader. Vid starten på 50-talet blev ett tjugotal elever utexaminerade och år 1967 var antalet utbildade arbetsledare 183.

Nya och större lokaler

Den alltmer ökande verksamheten inom vuxenutbildningen i början av 60-talet, innebar ytterligare lokalbehov för skolan. Då Provhus 3 byggdes 1965 löstes detta problem och nya lokaler iordningställdes i Hall 1. Skolans utrymmen ökade till 1 970 m², vilket var sex gånger större än de som skolan hade vid starten 1942. Enbart vid lärlingsutbildningen var nu 680 elever utexaminerade.

Utländska gäster på besök

På 60-talet uppmärksammades skolan även utanför Sveriges gränser. 1962 besöktes skolan av en utbildningsgrupp från Frankrike, 1965 av en grupp som representerade skolmyndigheterna i Israel och 1966 utbildningsledare från Engineering Industry i England.

Ledarskifte i skolan

Erold Ström tog över ansvaret som utbildningsledare 1964, då Anders Widengren på grund av en olyckshändelse hastigt gick bort. Skolans läroplaner reviderades 1967 då ett antal nya läroplaner tillkom, bl.a. för limning och arbete med plast- och kompositmaterial. Antalet läroplaner var nu ett tjugotal och omfattade de flesta arbetsuppgifter vid företagets produktionsavdelningar.

Skolan i nya kläder

Den stora förändringen i skolans arbetsmiljö tillkom 1974 då hela utbildningsverksamheten flyttade ut till ASJ:s gamla verkstadslokaler.

Skolan fick nu väl tilltagna utrymmen på 2 500 m² där olika aktiviteter fick sin naturliga placering. Skolans personal var nu ett 20-tal heltidsanställda. Skolan hade på sitt arbetsprogram, förutom lärlings- och vuxenutbildning för verkstadsarbete, även praktikantkurser, kurser i produktionsteknik, ergonomi, miljö, arbetarskydd samt språk och arbetsledarkurser.

Kundutbildning

Skolans personal har sedan början på 1960-talet varit engagerad i samband med kundutbildning för olika flygplansprojekt. 1960-1962 utbildades personal från tunisiska flygvapnet för arbete med Saab Safir. Deltagarna var uppdelade på fyra flygplansmontörer, två maskinarbetare och en svetsare och den pågick ett halvår.

Då utbildningen inföll på vinterhalvåret ingick utanför ordinarie program skridskoåkning, en balansakt som gav många tillfällen till platt fall och stor glädje bland de som tillfälligt höll sig stående. Utbildningen, som genomfördes på engelska, fungerade trots att de flesta instruktioner hade svensk text, vilket också medförde mycket arbete, men också många trevliga stunder för lärarna.



Elever från Tunisien.

Vid försäljning av flygplan Draken till danska flygvapnet tecknades ett kompensationsavtal där Saab åtog sig att förse den danska industrin med legoarbeten. Industriskolan fick i uppdrag att i Danmark vara firma P Udsén i Grenå behjälplig med urval och utbildning av lämplig personal för flygplanstillverkning. Skolans utbildningsingenjörer, med erfarenhet från urvalsarbetet vid lärlings- och vuxenutbildning, svarade för urvalet tillsammans med dir Paulsen vid firma P Udsén. Den 28 maj 1969 startade den första kursen i sammanbyggnad, och den 16 oktober 1970 var den sista elevkullen med 13 elever klar för arbete i produktionen, som var förlagd till verkstäderna i Grenå. Industriskolan svarade även för arbetsledarutbildning av de som uttagits för anställning som blivande arbetsledare. Redan den 17 februari 1969 påbörjade sju elever sin utbildning vid Industriskolan i Linköping. Samarbetet med det danska företaget och de danska skolmyndigheterna fungerade mycket bra, vilket också resulterade i ett bra utbildningsresultat och en fungerande produktion av flygplansdelar i Danmark.

Vid försäljning av flygplan Draken (J 35) till Finland 1971, ingick utbildning av personal vid finska flygvapnet. Utbildning av mark- och verkstadspersonal för arbete med reparation och service av flygplanet, anförtrordades Serviceavdelningen och Industriskolan. För skolans del omfattade utbildningen mekaniker och elektriker, sammanlagt 18 deltagare. Deltagarna erhöll åtta veckors grundläggande utbildning med bland annat en noggrann genomgång av ritnings- och arbetsunderlag på skolan för att sedan fördelas på olika produktionsavsnitt i slutmontering och hangar. Deltagarna följde ordinarie taktarbete under fyra veckor där respektive arbetsledare svarade för att deltagarna utförde alla förekommande arbeten. Utbildningen kompletterades sedan av serviceavdelningen med typutbildning på flygplanet, där även Industriskolan deltog med lärare. Utbildningen genomfördes till stor del med hjälp av tolkar som rekryterades från finsktalande Saabanställda.

Vid försäljning av flygplan Supporter till Pakistan 1975, ingick i kontraktet ett omfattande utbildningsprogram för samtliga kategorier av personal i det pakistanska flygvapnet. Från planerings- och inköpspersonal till verkstadspersonal, som exempelvis plåtslagare, maskinarbetare och flygplansmekaniker. Med Industriskolan som huvudansvarig, engagerades en mängd Saabfolk som lärare i utbildningen.

En stor del av utbildningen genomfördes i Malmö där Supportern tillverkades. Industriskolan tillfördes här en mängd kunskaper om framställning och bearbetning av delar i plast.

Socialt

Den utan jämförelse svåraste delen var ändå den sociala. Skolans personal måste ställa upp 24 timmar på dygnet för att vara till hands och hjälpa till med förläggning, inköp och övriga rent personliga bekymmer.

För att kunna genomföra utbildningen fordrades stort engagemang från berörda avdelningar vid företaget vilket glädjande nog fungerade mycket bra.

Produktionstekniska kurser

1975 presenterade Svenska Arbetsgivareföreningens utbildningssektioner, Arbetsledarinstitutet och Rationaliseringstekniska institutet, Produktionsteknisk Grundkurs, PTG. Kursen innehöll i huvudsak metodarbete, arbetsmätning, kontroll och arbetsledning. Industriskolan sände lärare som efter avslutad utbildning erhöll utbildningsplaner och material för att på företaget kunna planera och genomföra utbildningen. Målgruppen för utbildningen var blivande produktionstekniker och arbetsledare.

Lokaliseringsutbildning

Industriskolans lärare har också engagerats för externa inskolningskurser inom landet. I samband med lokalisering och anställning av verkstadspersonal Kramfors, Malmö och Ödeshög, har skolan genomfört ett stort antal kurser i flygplanssammansbyggnad vid dessa orter.

Ledarskifte och förändrad lärlingsutbildning

1979 pensionerades Erolf Ström och Gunnar Johansson tog över ansvaret som utbildningsledare för skolan. En period av ekonomisk åtstramning inom företaget påverkade också skolan som fick minska personalen vilket i första hand drabbade instruktörsverksamheten. Lärlingsutbildningens utformning ifrågasattes och företaget ställde önskemål om förändrade tidplaner för utbildningen. Av de olika förslag, som utarbetades bestämdes att utbildningen som tidigare varit treårig, nu skulle ändras till att omfatta ett år, vilket ju var ett konststycke som naturligtvis medförde vissa konsekvenser. Utbildningens allmänbildande delar, som svenska, matematik och fysik etc. fick

strykas från teorischemat där de yrkestekniska ämnena som ritningsläsning, flygplanslära och arbetsteknik fick större utrymme. De grundläggande övningarna för yrkesarbetet måste i stort genomföras på skolverkstäderna och de praktiska tillämpningarna i produktionen fick minskas.

Arbetsledarutbildning och PTG under 1970-talet

Av Christer Sjönell

Utbildningsverksamheten inom Industriskolans ram vad avser arbetsledarutbildning, produktionsteknisk utbildning och arbetsmiljö genomgick stora förändringar och utvecklingsskeden under 1970-talet.

Vad gäller arbetsledarutbildning, där förkunskaper varit motsvarande YV-kurs (Yrkesteoretisk Verkstadskurs) som omfattade 2 års kvällsstudier, överflyttades den från Industriskolan till Elsa Brändströms skola. Syftet var att ge flera elever från industrin i Linköping tillgång till utbildning samtidigt som viss del av lärar- och administrationskostnader betalades av Elsa Brändströms skola. Samarbetet med Elsa Brändströms skola utvecklades sedermera till att omfatta delar av den grundläggande arbetsledarutbildningen. Arbetsledarutbildningen, som tidigare omfattat 3 år, delades upp i tre delar:

1. Allmän del, som omfattade grundläggande teoretiska ämnen såsom matematik, svenska, fysik.
2. En personalledande del med psykologi, personalfrågor, arbetsrätt, ekonomi m.m..
3. En befattningsinriktad del där eleven fick välja inriktning - skärande bearbetning, sammansbyggnad/montering, el/tele eller annan specialinriktning.

Omfattning av totala utbildningen ändrades till tre terminer - en termin per del.

Den allmänna delen och arbetsledningsdelen bedrevs i samarbete med Elsa Brändströms skola.

Uttagningen av arbetsledaraspiranter hade tidigare genomförts med hjälp av PA-rådet som utförde tester. Arbetsledaraspiranten åkte till Stockholm för att under två dagar testas alternativt vid flera aspiranter kom konsult från Stockholm för att testa elever på plats.

Konstaterades att förfarandet med tester blev dyrt och gav inte den säkerhet som önskades, varför förfarandet med planeringssamtal mellan utbildare och aspirant samt en ny lokalt utformad urvalsprocess togs fram främst mot bakgrund av pågående arbete med arbetsrätten, framför allt MBL-regler.

Under mitten av 1970-talet utvecklades ett samarbete mellan utbildningsavdelningarna i Södertälje, Trollhättan och Linköping. Samarbetet ledde bland annat fram till en gemensam utbildning av nya arbetsledare, GLU Grundkurs Ledarutveckling, som omfattade 14 dagars kurs. Samarbetet utvecklades främst av Olov Larsson, Södertälje, Arne Larsson, Trollhättan och Christer Sjönell, Linköping. Vidare introducerades en s.k. uppföljningskonferens för arbetsledare på 3 dagar där aktuella frågor om arbetsledning behandlades.

Grundkursen och uppföljningskonferensen ersatte tidigare ALI-RATI-utbildningen och blev med tiden en mycket uppskattad utbildning där både vd och Saab-Scania gruppens personaldirektör var engagerade och lovordade samarbetet.

Under 70-talet formades mycket av den moderna arbetsrätten, vilken blev ett naturligt inslag i utbildningen av arbetsledare. Detta ledde fram till nya aktiviteter, bl.a. togs en kurs i förhandlingsteknik/arbetsrätt fram som genomfördes i stort antal för arbetsledare, produktionstekniker och verkstadschefer. Utbildningen var upplagd med ett antal förhandlingsspel där deltagarna videofilmades. Ett populärt inslag var när handledarna, Olov Larsson och Christer Sjönell, uppträdde som verkstadsklubsrepresentanter och överraskade arbetsgivardelegationen med paragrafvrängning.

Inom den produktionstekniska utbildningen genomfördes många företagsinterna kurser baserade på ALI-RATI, senare RATI:s kurspaket, Produktionsteknisk grundkurs och Tillämpad Rationalisering.

Kursen Tillämpad Rationalisering startades på ett mycket intressant, och för många deltagare frustrerade, sätt. Kursledaren hälsar välkomna och därefter konstateras att gruppen inte sitter bra. När den beordrade ändringen av placeringen genomförts och deltagarna släpat runt bord och stolar, konstateras att det inte heller var bra och kursledaren fortsätter med att föreslå ny placering och så vidare. Efter 4-5 ommöbleringar börjar deltagarna

fundera på vad som håller på att hända. Denna uppstartning är en bra början till diskussioner om hur man ska genomföra förändringar i produktion och på kontor och vikten av att personalen ska vara med och engageras i förändringsarbete. Ett annat område där stora utbildningsinsatser gjordes under 70-talet var inom arbetsmiljöområdet. Dels berodde detta på ändringarna i 1949 års arbetsmiljölagen 1974 och dels nya arbetsmiljölagen från 1978. Genom centrala utbildningsavtal inom arbetsmiljöområdet skulle alla skyddsombud, arbetsledare och skyddsskommittéledamöter genomgå utbildning i arbetsmiljöfrågor. Arbetarskyddsnämndens utbildningsmaterial "Bättre arbetsmiljö" användes och ett tiotal handledare utbildades internt för att genomföra utbildningen där flera hundra personer deltog. En utbildning som utvecklades under 70-talet var produktionsteknik för konstruktörer. Kursen var uppbyggd på ett 15-tal sammankomster. Varje sammankomst startade efter ordinarie arbetstids slut med en teorigenomgång av respektive tillverkningsavsnitt - sammanbyggnad, elmontering, mekanikmontering, komposit, NC-teknik, förberedningsteknik, skärande bearbetning, m.m..

Efter kvällspasset med den teoretiska genomgången fortsatte kursen med studiebesök på morgonen på respektive tillverkningsavsnitt. Utbildningen blev mycket uppskattad och förhoppningsvis ledde den fram till tillverkningsvänligare produktion och produkter samt en ökad förståelse mellan produktion och konstruktion.

Vuxenutbildning under 80-talet

Av Stig Ahl

Under denna period kom vuxenutbildningen att bli den stora arbetsuppgiften för Industriskolan, både när det gällde mångfalden av elevkategorier och i absoluta utbildningstimmar. Jag ska här försöka redogöra för de viktigaste aktiviteterna.

Inskolning av nyanställd personal

Den s.k. nitskolan levde ju fortfarande kvar, men med betydande mer innehåll och utbildningstid (12 veckors grundutbildning plus 12 veckors vidareutbildning på respektive produktionsavsnitt). Det var i första hand till de civila projekten som nyanställd personal behövdes, men under den senare delen av 80-talet blev även anställning till JAS 39 nödvändig. Efterhand blev pressen så stor på Industriskolan att vi måste rationalisera utbildningen och minska

tiden till 10+10 veckor. Ja, det fanns till och med förslag om att kortutbilda s.k. ”mothållare” ett par veckor, men som tur var röstades förslaget ned. Eftersom rörligheten var så stor inom sammanbyggnad, samtidigt som en expansion skedde på satellitverkstäderna, så anställdes det mycket ny personal. I slutet av 80-talet utbildades ca 150 nya sammanbyggnadsmontörer per år. Lokalerna räckte inte till utan under en period var en del Sb-kurser förlagda till Hall 2. Det var innan 340-produktionen kom i gång på allvar. Efter en ombyggnad i skollokalerna och lärlingsutbildningen kortades ned från 3 år till 1 år kunde vi flytta tillbaka all Sb-utbildning i Linköping till skolans egna lokaler. Som sagt, det anställdes också folk på våra s.k. satellitverkstäder i Ödeshög, Dagsberg, Malmö och Kramfors och det betydde att vi fick starta kurser på respektive ort.

Utbildningslokalerna blev ju lite provisoriska och i de flesta fall fick lunchmatsalen duga som teorilokal och ett hörn i verkstaden avdelades till den praktiska utbildningen. Vi lånade in en erfaren Sb-montör som instruktör. Han fick komma till Industriskolan och vara med vid planering och iordningställande av utbildningsmaterial och sedan svara för den praktiska utbildningen. Våra lärare på Sb-sidan hade en ambulerande verksamhet med resor till aktuella kursplatser ungefär varannan vecka för uppföljning av den praktiska utbildningen och för att genomföra teoriutbildningen. Det fungerade relativt bra beroende på att alla ställde upp för att göra det bästa av situationen, både elever, instruktörer, lärare och inte minst verkstadsledningen på respektive verkstad. När Malmöverkstaden skulle etablera sig på Kockumsområdet så krävdes det särskilda utbildningsinsatser, varför personalledningen ansåg att det fanns anledning att anlita AMU i Malmö för den utbildningen. Det gällde både sammanbyggnadsmontörer och kablageelektriker. Detta ställde till stora bekymmer för oss på Industriskolan. Vi hade ansvaret för utbildningsresultatet, men skulle inte svara för själva utbildningen. Det krävdes många kostnads- och arbetskrävande insatser och uppföljningar av Industriskolans personal för att nå ett hyggligt utbildningsresultat. Det var ju dock rätt speciella yrkesgrenar det var frågan om.

Om sammanbyggnadsutbildningen var den kraftigaste grenen på utbildningsträdet så fanns det många andra grenar, t.ex. plåtarbetare till plåtverkstäderna. I början innehöll den praktiska

utbildningen grundläggande övningar i ritsning, klippning, riktning, krympning m.m. som vi använt i lärlingarnas grundutbildning, men genom samarbete med arbetsledningen i plåtverkstäderna kunde vi arbeta fram ur produktionssynpunkt mer adekvata övningar och till och med få produktionsdetaljer för att finslipa utbildningsresultatet.

Även limverkstaden behövde hjälp med inskolning av sin personal och det blev i första hand limpappare vi kunde göra en insats för.

Utbildning av maskinarbetare skedde mer sporadiskt för där täcktes behovet mer eller mindre av vår lärlingsutbildning. Detsamma gällde också flygplanmontörerna där endast elmontörer för monteringshallarna utbildades i ett mindre antal.

Däremot var utbildningen av kablageelektriker ett återkommande behov och det gällde både till provverkstaden och kablageverkstaden i Berget och, som jag tidigare berättat, till kablageverkstaden i Malmö. Här inträffade många förändringar under årens lopp när det gällde typer av elledningar och skarvdon, både inom civil som militär produktion. Även verktyg och arbetsmetoder förändrades och det gällde för oss på skolan att vara med så tidigt som möjligt. För att komma tillrätta med dessa problem bildades det en s.k. styrgrupp med representanter från konstruktion, beredning, produktion och skolan. På detta sätt kunde skolans lärare få information om nyheter gällande materiel, verktyg, metoder och underlag, ja till och med ha möjlighet att påverka utvecklingen. Det fungerade väldigt bra och det kom förslag om att man skulle bilda sådana styrgrupper inom andra yrkesgrenar också. Skolans lärare kunde nu arbeta fram utbildningsövningar som var direkt kopplade till den senaste utvecklingen.

Inskolning av inlånad personal

När efterfrågan på personal var som störst inom i första hand sammanbyggnad men även till plåtverkstäderna och elmonteringen i provverkstaden lånades folk in från andra företag. Det var från ABB-Stal i Finsspång, Cityvarvet i Göteborg, Karlskronavarvet m.fl.. De flesta som kom var duktiga yrkesmän inom sitt yrke, men hade naturligtvis inte arbetat med flygplanstillverkning. En del av plåtarbetarna fick gå direkt till produktionen, men några grupper liksom samtliga blivande sammanbyggnadsmontörer fick en inskolning på högst två veckor på skolan med övningar på de mest väsentliga arbetsmetoderna plus lite underlags-

läsning och genomgång av aktuella instruktioner. För elmontörerna var det fråga om att i första hand få lödbehörighet men också få en genomgång av aktuella instruktioner.

Vidareutbildning

Utbildning av redan anställd personal har skett inom särskilda områden och med olika stora insatser. Den mest omfattande var "Kvalitet 87".

Operatörsansvar

Det började på försök inom sammanbyggnadsavdelningarna på den civila sidan. Det innebar att operatörerna fick ett mer påtagligt ansvar för kvaliteten på sitt arbete. De skulle kort sagt kontrollera och godkänna det egna arbetet. I samarbete med verkstadsledning och personal från kvalitetsavdelningen arbetades det fram ett utbildningspaket som i första hand riktade in sig på att skapa förståelse och motivation för kvalitetsarbetet men också innehöll mer handfasta delar såsom träning i underlagsläsning och genomgång av aktuella instruktioner. Kurstiden var på 25-30 timmar och avslutades alltid med en provskrivning som en kontroll av utbildningsresultatet. Detta försök utföll till belåtenhet och det utmynnade i projektet "Kvalitet 87" som innebar att praktiskt taget samtliga operatörer inom produktionsavdelningarna fick genomgå utbildning och prov för att erhålla operatörsansvar. Det betydde också att ett antal instruktörer specialutbildades och att även arbetsledare och kvalitetspersonal fick en vidareutbildning som Industriskolan medverkade i.

Behörighetsutbildningen

Mjuklödningens behörighet var en aktivitet som ökade under 80-talet. Samtliga elmontörer i monteringshallarna, kablageverkstäderna, provverkstaden och hangarerna plus en del provingenjörer var tvungna att ha lödbehörighet. Det var sammanlagt drygt 250 personer. Lödutbildningen med behörighet ingick som en naturlig del i den ordinarie utbildningen för de flesta av dessa kategorier, men sedan skulle denna behörighet förnyas med olika tidsintervaller (1-3 år). En annan behörighetsutbildning som också ökade i omfattning var blindnitsbehörighet. Antalet olika typer av blindnit ökade markant och kravet att de flesta sammanbyggnadsmontörerna skulle inneha behörighet på flera typer gjorde att denna utbildning ständigt återkom, men det krävdes ju ingen förnyelse dessbättre.

Svetsutbildningen med tillhörande behörighet minskade i efterfrågan under 80-talet så efterhand skickade vi den personal som behövde ha svetsbehörighet till FFV Materialteknik AB i Malmslätt och dess svetsskola. Truckförarbevis krävs för att få köra truck. Utbildningen och provtagningen för att erhålla ett sådant bevis ansvarade Industriskolan för. Som utbildningsunderlag använde vi läromedel från MA-system, Lund som var godkänt av arbetsmarknadens parter. Beviset gällde i 5 år, sedan måste det förnyas genom en uppföljningskurs innehållande en genomgång av de viktigaste delarna i grundkursen, eventuellt nya instruktioner plus en test på körskickligheten. Under större delen av 80-talet hade skolan behörig lärarkraft men under en kort period fick vi köpa utbildningen utifrån (t.ex. från ABB Truck AB).

I början av 80-talet fick Industriskolan i uppdrag att undersöka möjligheten att starta en utbildning för flygtekniker. Det fanns ett klart behov i civila hangaren där målsättningen var att de flesta mekanikerna skulle inneha flygteknikercertifikat. Kontakt med Luftfartsverkets utbildningsavdelning togs och där fick vi, efter en tids diskussioner, rekommendationen att vända oss till Eskilstuna-Västerås Högskolas flygteknikerskola i Västerås och dess studierektor Lars-Åke Lindholm. Det visade sig att han och hans lärare var villiga att hjälpa oss. Det bestämdes att skolan i Västerås skulle ge anvisningar på studiematerial och ansvara för tentamenskrivningarna i respektive ämnen. Industriskolan skulle alltså ansvara för utbildningen och Västeråsskolan för tentamen och godkännande av eleverna i de teoretiska ämnena. Kraven på praktik skulle tillgodoses genom det ordinarie arbetet i hangaren och det var Luftfartsverket som skulle bedöma när eleven hade tillräcklig praktik för att bli godkänd.

Innehållet och målsättningen för kursen fanns angivna i Bestämmelser för civil luftfart, BCL. Det gjordes upp ett totalschema på ca 700 teoritimmar fördelade på 4 terminer. Teoritiden förlades till hälften fritid och hälften arbetstid och all läsläsning till fritiden naturligtvis. Till de rent teoretiska ämnena såsom matematik, fysik etc. köpte vi utbildningen av Komvux (Elsa Brändströms skola) medan de mer yrkestekniska ämnena föll på Industriskolans lott och med hjälp av lärare lånade inom företaget kunde utbildningen genomföras på ett tillfredsställande sätt.

Tentamenskrivningarna genomfördes på Universitetet i Linköping dit proven skickades från Västerås. Eftersom Luftfartsverket krävde att eleverna skulle få praktisera i en hangar med civil luftfart och då verksamheten i civilhangaren på Saab var av mindre omfattning så fick en del av eleverna i första kullen praktisera på SAS, Arlanda ett par månader var. Men efter ett drygt år godkändes arbetet i civilhangaren som praktik.

Det var med stor tillfredsställelse vi fick i gång denna utbildning, dels för att kunna täcka det behov som fanns, men också kunna ge våra montörer en möjlighet att förkovra sig inom sitt yrke. Vi startade tre omgångar med 15-20 elever i varje kull. Att det var några som hoppade av under resans gång var förståeligt, men det gjordes många heroiska insatser för att få tiden att räcka till för både arbete, studier och familjen.

Denna utbildning utmynnade i en typkurs för flygplan Saab 340. För den utbildningen ansvarade SAS Training Center, Arlanda. Antingen skickade vi elever till Arlanda, eller om vi hade en full grupp anmäld (12 st), ordnade vi kursplatsen för teori-delen till Industriskolans lokaler. På dessa kurser, som totalt omfattade ca 5 veckor (3 veckor teori, 1 vecka praktisk genomgång av flygplanet och sista veckan på SAS med simulatorträning), deltog även personal från kvalitetsavdelningen, beredningen och Product Support.

Ett antal andra behörighetsutbildningar förekom t.ex. swaging av rör, montering av speciella elskarvdon till JAS och FAA-certifikat för flygtekniker. Det var dock ett ganska begränsat antal elever som gick dessa utbildningar.

Andra typer av vidareutbildningar kunde vara av mycket skiftande slag, t.ex. när man flyttade sammanbyggnadsmontörer från militär till civil tillverkning eller kablageelektrikerna omskolades från flygplan 37 till flygplan 39 kablage-tillverkning. Ytterligare exempel är tätare och kompositarbetare, som fick ökade arbetsområden genom att göra en begränsad sammanbyggnadsutbildning. Ett kort mellanspel var utbildning av lokalvårdare som skyddskommittén påbjöd men som verkstadschefer och arbetsledare inte visade något större intresse för. Endast ett fåtal grupper genomgick denna kurs, kanske var ambitionsnivån för hög. Listan kan göras längre men låt oss stanna här.

Till sist vill jag nämna en aktivitet som vi gjorde i samarbete med utbildningsavdelningen och det gällde fyra elevingenjörer och elevekonomer.

År 1980 arbetade utbildningsavdelningen, på anmaning av dåvarande vd Sten Gustavsson, fram ett förslag till elevingenjörsverksamhet. Denna inskolning skulle ge den nyanställda en allsidig praktiktjänstgöring inom företaget, både på verkstads- och kontorsavdelningar. Plus en del kompletterande specialutbildningar. Industriskolan blev med redan från början i detta projekt och svarade för inskolning i verkstadsarbete och verkstadspraktiken. Det var för oss en stimulerande uppgift att på detta sätt ge elevingenjörerna en möjlighet att komma i kontakt med produktion och uppleva litet av verkligheten på verkstadsgolvet innan de hamnade på något kontor.

Vi startade hösten 1980 med 12 elevingenjörer. Totalt har under åren 1980-1991 ca 145 elevingenjörer genomgått denna inskolning.

De första åren kunde vi ge dem en rätt omfattande verkstadspraktik. Vi hade då 6 respektive 9 månader för civil- respektive gymnasieingenjörer till förfogande. Tyvärr har den tiden efterhand minskat till omkring 3 månader de senaste åren.

Elevingenjörerna själva har ju uppskattat denna del av inskolning och jag har tagit följande uttalande, ur utvärderingsprotokoll elevingenjörskullen 89-90: "Tiden på Industriskolan och verkstadspraktiken var en givande period. Det är viktigt och nyttigt att lära sig hur arbetslivet i verkstäderna fungerar. Kopplingen mellan kontor och verkstad blir bättre med erfarenheter från båda håll".

Året efter startades en linje för ekonomer. De fick som verkstadspraktik följa materialflödet från detaljförråd till samlingsförråd och på så sätt "lukta" på verkstadsmiljön.

Sedan 1982 har man också bedrivit inskolningsverksamhet för gymnasieingenjörer. Anledningen till att man började med en inskolning för dessa var att man på konstruktionskontoren hade ett akut behov av personal och att avdelningarna var så hårt belastade att de inte hade någon möjlighet att själva ta emot alla nyanställda och skola in dem.

Industriskolan svarade även här för inskolning i verkstadsarbete och verkstadspraktik. Tiden har varierat från 12 veckor de första åren till 7 veckor de senaste. Den har varit olika planerad beroende på vilken typ av inskolning gymnasieingenjörerna gått på. Även där visar de utvärderingar som gjorts att majoriteten av gymnasieingenjörerna har varit väldigt nöjda med inskolningen på Industriskolan, däremot är inställningen till verkstadspraktiken inte fullt så positiv. Svårigheten att hinna ta hand om praktikanten på rätt sätt ute i produktionen lyser igenom.

Att företaget sett positivt på denna inskolning är väl klart eftersom ungefär 180 st ingenjörer har skolats in på detta sätt under årens lopp.

Krav på förändring av Aspirantutbildningen

Av Göran Karlsson

I takt med att verkstädernas förändring av arbetsätt, så krävdes det att utbildningen för blivande arbetsledare förändrades.

Verkligheten var även att aspiranter som utbildades övergick till andra tjänstemannabefattningar såsom planering, beredning, produktionsstöd och kvalitet. Detta ställde också krav på ett förändrat innehåll.

Vidare för att få behålla personal så krävdes en utveckling och på så sätt behålla personalen inom företaget.

Utbildningens innehåll blev Produktionsteknik, Kvalitet, Data, Produktionsekonomi, Material- och Produktionsstyrning, Produktionsplanering, Personalledning, Arbetsmiljö, Arbetsrätt och Personaladministration. Utbildningens längd 368 timmar fördelat lika på fritid och arbetstid.

Uttagning till utbildning har legat på verkstadschefens ansvar att se till försörjningen av kandidater till arbetsledning. Ytterligare förändring av utbildningsinnehåll kommer förmodligen att ske i samband med att kompetensen ska höjas i våra verkstäder.

Videostudios utveckling

Av Owe Petersson

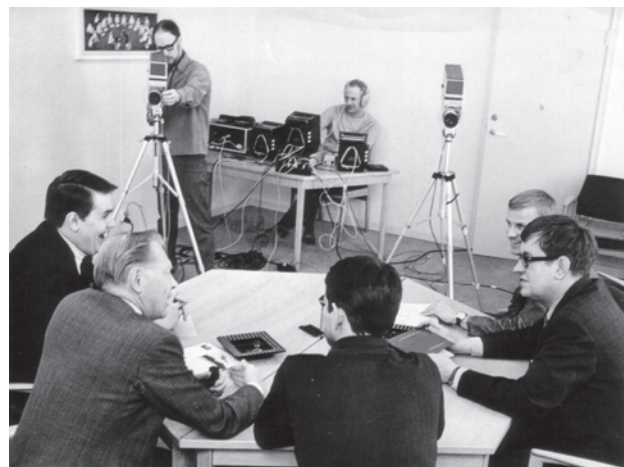
Video började användas på Saab och Industriskolan 1972 som ett medel att träna lärare och informatörer i framställningsteknik. Videon var då svartvit och maskinerna hade öppna 1/2" hjul. Möjlighet till redigering i efterhand fanns ej, därför måste all mixning etc. ske direkt vid inspelningen.

Vid årsskiftet 1976-77 kom de första redigeringsbara färgvideomaskinerna. Dessa var av U-maticstandard och samtidigt fick vi vår första färgvideokamera.

Ett av de första programmen vi gjorde var "Livslängdshöjande åtgärder, flygplan 37".

1980 byggdes vår nuvarande videostudio, så verksamheten fick en fast placering. Tidigare hade vi flyttat runt Saab från Industriskolan till Djurgårdsgatan, Provhushuset 2, Motionscentralen etc.. Det innebar också att vårt arbetsområde utökades och

maskinparken måste moderniseras efter hand. Som exempel kan nämnas att under utvecklingsfasen av Saab 340 dokumenterade vi konstruktion, produktion och utprovning samt producerade informationsprogram om detta.



Owe Peterson vid kameran och Bertil Jorfalk vid redigeringsbordet. Foto Å. Anderson.

Under denna period fick vi en lättare färgvideokamera samt gick över till Betacam-systemet på videomaskinerna - det vanligaste systemet i professionella sammanhang. Det var också naturligt att vi organisatoriskt skilde oss från Industriskolan och blev en del inom informationsavdelningen.

Nu håller vi på med dokumentation av våra två stora projekt flygplan 39 och Saab 2000 samt producerar informations-, utbildnings- och reklamprogram.

Fiberkompositer - framtidens material

Av Göran Thyberg

Efter hand som fiberkompositer utvecklas med bättre och unika egenskaper har de tagits in i tillverkning av moderna flygplan.

När tillverkningen av Saab 340 kom igång, ökade också behovet av utbildad arbetskraft. De första eleverna som utbildades för kompositverkstaden var i augusti 1980. Våra möjligheter att ge en yrkesutbildning i kompositarbete var begränsade, de fick därför samma grundutbildning som bänk- och plåtarbetarna. När vi fick bättre kunskaper bl.a. genom "Grundkurs Fiberkompositer" med praktik på labbet och i kompositverkstaden kunde vi börja utveckla verkliga övningsuppgifter.

Våra resurser var begränsade. Vi hade inte möjligheter att köpa prepreg för övningsupplägg. Vi sökte därför ett ersättningsmaterial och förslaget om att använda gråpapper och/eller självhäftande plast

kom upp. Ett randigt gråpapper med RX-lim fungerade bra som surrogat för prepreg. Vi kunde göra riktiga upplägg efter tillverkningsunderlag, som vi också bagade och lade under vakuum med hjälp av en vattensug (ejektorpump) från "labbet".

Under hösten 1985 byggdes skolverkstaden om för bänk-, plåt-, lim- och kompositutbildning. Vi fick då ett avskilt simulerat "rent rum" för prepreghantering. Med ökad produktion ökade också mängden spill och utgången material, prepreg, som vi kunde använda för utbildningsändamål. Vi hade nu möjligheter att göra autentiska övningar med underlag från 37:an, spoiler MD-80 och diverse enheter till Saab 340.

Möjligheterna för kortkurser (tre dagar) i materialkännedom (komposit) har utnyttjats av olika kategorier. Givet är skolans egna 1-årselever. Men även praktikanter på 39:an och elevingenjörer. I samband med typutbildningen på 39:an har olika kategorier personal fått materialkunskap via kortkurser i komposit.

Produktionsverkstaden och beredningen är mycket generösa med uppläggningsverktyg, tillverkningsunderlag, spillmaterial (prepreg) och inte minst möjligheten till härdning av upplagda laminat i autoklav.

Vi är beroende av ett fortsatt gott samarbete för att klara utbildningsbehoven och kraven för tillverkning av flygplan 39 och Saab 2000.

NC-teknik på Industriskolan

Av Stig Ahl

Att NC-tekniken utvecklades tidigt inom flygplans-tillverkning var ingen tillfällighet. Vi tillverkar många detaljer med invecklad form och stor precision, ofta i litet antal.

På Industriskolan infördes den här tekniken 1985 i form av två programmeringsstationer, en mindre fräsmaskin och en bänksvarv.

Utrustningen levererades av Terco AB i Stockholm och hade ett mjukvaruprogram speciellt lämpat för utbildning och dessutom anpassat till ISO-kod, som då var det dominerande systemet. Utrustningen användes i huvudsak för den 1-åriga lärlingsutbildningen, men även för övrig personal som behöver lära sig grundläggande NC-teknik kan den användas.

1989 investerades ytterligare inom den här tekniken i form av en fräsmaskin Maho 600 CNC 432 med automatisk verktygsväxling. Den här

maskinen är identisk med den NC-utrustning som används inom verktygstillverkningen och flera av de NC-operatörer som idag jobbar på verktygsverkstaden har fått sin grund här.

Maskinen används också i samband med CIM-breddutbildning (Computer Integrated Manufacturing) där anställda inom företaget får inblick i hur datorer används från konstruktion till produktion. Maskinen kan även ta emot program från programmeringsavdelningen via kabel.

Praktisk utbildning på Industriskolan ska i fortsättningen inriktas mot den flödesorienterade tillverkning som ska tillämpas i våra verkstäder, vilket innebär att vi behöver mer styrd utrustning. Nästa investering är en CNC-svarv.

Industriskolans roll vad avser Leveranshangarsverksamhetens anpassning till flygplan 39

Av Lennart Petersén

Förberedelserna för övergång från flygplan 37-verksamhet i leveranshangaren till flygplan 39 serie inleddes första kvartalet 1988. Detta markerades med att en projektledare tillsattes vars uppgift var att handlägga uppbyggnaden av hangarverksamheten för flygplan 39 serie.

Projektledaren skulle utarbeta och presentera förslag inför JAS 39 projektledning, som han efter godkännande sedan skulle förverkliga. Projektledare var Lennart Petersén.

Ledstjärnan var att så långt som möjligt med utnyttjande av Flygdivisionens befintliga resurser, egna och andras erfarenheter samt personkontakter inom FMV och FFV Aerotech arbeta fram en strategi som stämmer överens med de krav som framgent ställs på en hangarverksamhet vars uppgift är att hantera flygplan 39:s tekniknivå.

Strategin skulle i första hand klara ut Flygdivisionens behov men även ges en sådan inriktning att den gagnar vår kund Flygvapnet.

Höga tekniska nivåkrav

Redan i inledningsskedet var respekten för flygplan 39:s tekniknivå påtaglig, men känslan och vanan att hantera realiteter stärkte vår uppfattning, att vid tidpunkten då flygplanen kommer till hangar är det i alla fall "vanliga människor av kött och blod" som ska hantera flygplanet, vilket fortsättningsvis sammantaget utgjorde basen för strategiutformningen.

I praktiken innebar detta att den redan etablerade hangarpersonalen (arbetsledare, mekaniker och besiktningsmän) skulle användas vilket kunde möjliggöras via en rejäl utbildningssatsning med inriktning på att ge dessa äldre och erfarna förutsättningar att kunna hantera flygplan 39. Talesättet att åstadkomma ”förutsättningar för att klara en definierad arbetsuppgift” fick en allt större dimension allt eftersom projektet fortskred.

Mekanikercertifikat

Nästa övergripande beslut togs 27 september 1989 som innebar att ”Flygmekaniker i hangartjänst, som utövar mekanikerarbeten på militära flygplan, skall ha flygmekanikercertifikat och vara licensierade för den eller de flygplanstyper som de arbetar med”.

Beslutet var helt i linje med de krav som FMV idag ställer på sin personal som utför arbete med eget ansvar på flygmateriel, att vara godkänd att utföra sådant arbete.

Kunskapsnivåkrav

Kunskapsnivå respektive kompetens sattes lika med vad Flygvapnet kräver av sina flygtekniker respektive flygplanreparatörer. Undantag görs för vapenhantlingsdelen vad avser Flygdivisionens personal.

Vi utformade en strategi och målsättning som innebar att en flygtekniker som arbetar med JAS 39 Gripen ska ha likvärdig kunskap och kompetens oavsett om vederbörande är anställd i provhangar, leveranshangar, FFV-A/L, FMV:Prov eller Flygvapnet.

Framtida utbildning

I slutskedet av certifieringsproceduren med stöd av ”övergångsbestämmelserna” kom vi in på framtiden och speciellt ämnet utbildning av flygtekniker för att täcka våra kommande behov. Vi tog kontakt med våra medbröder inom flygbranschen (FMV:Prov och FFV-A/L), som resulterade i en fruktbärande dialog vid bl.a. sammanträden på Saab. Dessa resulterade i en gemensam uppfattning om utbildningsmål och behov avseende utbildning av flygtekniker för militära flygplan.

Inriktningen är att Linköpings Kommun ska driva grundläggande flygteknikerutbildningen fr.o.m. 1995 i sin regi. Fram till denna tidpunkt förmedlar Industriskolan vid Saab denna utbildning.

Det ska noteras att vi 1990 från såväl Luftfartsverket som Försvarets Materielverk erhöll klartecken, som innebär att den grundläggande flygtekniska utbildningen, som bedrivs i Industriskolans regi, är gemensam för civilt respektive militärt flygteknikercertifikat.

Utbildningsinnehållet i grundläggande flygteknikerutbildningen sänds alltid till FMV: FvHD för granskning av det skälet att vi vill förvissa oss om att rätt utbildningsinnehåll och att utbildningsnivå förmedlas vid utbildningen i Linköping.

Industriskolan

Industriskolan vid Saab Flygdivisionen fick i uppdrag att svara för den utbildning som behövdes för att uppnå de utbildningsmål och certifieringskrav som Flygdivisionens ledning i samråd med vår kund Flygvapnet hade ställt upp.

Det var Industriskolans rektor Gunnar Johansson med sina utbildningsresurser i form av expedition, kursuppläggare, administratörer och lokaler som togs i anspråk vid uppläggnings- och sedermera genomförandet av utbildningen. Man arbetade i grupp, enskilt och hade avstämnings-sammanträden där dagslägena avrapporterades för projektledaren.

Stig Ahl

Som ”motor” i uppläggning av kursinnehåll, tidsåtgång och planläggning fungerade Stig Ahl. Samordning och kontakter med Flygvapnets skolor i Halmstad förekom, vilket resulterade i att ett fruktbärande kontaktnät etablerades genom Stigs försorg.

Vid utbildningstillfällena skulle i enlighet med den överenskommelse som träffats med projektledningen för flygplan 39 konstruktionsansvariga fungera som lärare och författare till det utbildningsmaterial i form av kompendier som eleverna hade att läsa in. För framställning av bildmaterial engagerades publikationsavdelningen inom avdelning Produktservice.

Arne Eklund

För samordning och administration av denna mängd olika aktiviteter, att i rätt tid, med riktigt sakinnehåll, med sakkunniga lärare, i rätt lokal, engagerades Arne Eklund. Arne var den sammanhållande punkten i elevernas och lärarnas tillvaro under hela utbildningstiden.

Typutbildning

Målet för den utbildning som skulle förmedlas var att ge kunskap och kompetens till flygteknikerna i en sådan omfattning att de kunde ges behörighet att utföra klargöring och B-service på flygplan 39.

Utbildningen skulle bedrivas i två omgångar, den första under 1991 och den andra 1992. Utbildningen fick benämningen "Typkurs flygplan 39".

En arbetsgrupp bestående av representanter från Industriskolan, Produktservice, Kvalitetsavdelningen och Utvecklingsavdelningen utarbetade kursplan jämte beslutande om anskaffning av lärare, åskådningsmaterial och framtagning av utbildningsmaterial.

Typkursen omfattar ca 300 timmar teori och 200 timmar praktik.

Till första utbildningsomgången kallades förutom flygtekniker med genomgången "Grundkurs flygtekniker" sådana personer med tillräckliga teoretiska grundkunskaper och med arbetsuppgifter knutna till hangartjänst flygplan 39, där en typutbildning flygplan 39 bedömdes nödvändig för att vederbörande framgent skulle fungera på ett bra sätt.

Preparandutbildning

De flygtekniker som certifierats via "övergångsbestämmelserna" erhöll under 1991 en så kallad preparandutbildning, ca 200 timmar, för att komplettera sin teoretiska kunskapsnivå så att de hade möjlighet att tillgodogöra sig typutbildningen på flygplan 39. Dessa tekniker typutbildas i andra utbildningsomgången 1992.

Prov

Alla elever i typutbildning flygplan 39 och preparandutbildning avslutade varje ämne med skriftligt prov för att få belägg för att eleven inhämtat kunskap i tillräcklig omfattning. Om så ej var fallet var det bara att studera i sin kammare och då eleven kände sig mogen begära ny tid för omtentamen.

Generellt krav för att bli godkänd i typutbildningen och preparandutbildningen var att vara godkänd i alla delämnena.

Examen

Första utbildningsomgången "Typutbildning flygplan 39" utexaminerades på utsatt tidpunkt, nämligen sista arbetsdagen 1991 som råkade sammanfalla med min sista arbetsdag före pensionering.

Med facit i hand vill jag påstå att Industriskolan vid Saab har mycket stor del i att detta lyckades och att Saab kan ta emot flygplan 39 serie, där kunnig och kompetent hangarpersonal står redo att hantera flygplanen.

Saab Industrigymnasium 1992-1999 Organisation-Verksamhetsutveckling Av Jan Karlsson - Utbildningschef/Rektor 1992-1999

1992

Den första april 1992 avslutades en 50-årig epok för Industriskolan och en nyutveckling av skolans verksamhet påbörjades.

Genom Saab-Scantias omorganisation och uppdelning i separata bolag bildades Saab-Service Partner AB Utbildningscentrum, till vilket Industriskolan och Utbildningsavdelningen överfördes från produktions- respektive personalavdelningarna.



Alf Palm, Inger Westerlund, Ammie Andersson och Göran Karlsson. Sittande Jan Karlsson.

Målsättning med Saab-Service Partner AB:s verksamhet var att tillgodose övriga företag inom Saab-gruppen med diverse gemensamma tjänster, såsom Kompetensutveckling och Utbildning. För att kunna möta framtida visioner och mål med avseende på Team Work, Lean Production, Genomloppstidsreducering, Ständig Förbättring etc., samt dessutom att leva upp till en ny roll för Industriskolan vad gäller marknadsföring och försäljning av utbildning och kompetensutveckling, påbörjades en genomgripande förändringsprocess med avseende på skolans verksamhet.

Årsavslutning

En milstolpe på Industriskolans 50-åriga väg var att den 25 juni 1992 hölls årsavslutning med den sista kullen elever som gått den traditionella 1-årsutbildningen.

Framtiden krävde utveckling av organisationens resurser med vidgade B [sic] och samarbete med samhället som exempelvis medverkan i yrkesutbildningarna inom gymnasieskolan - flygteknik och maskinteknik.

Denna sista avslutning hölls i Hörsalen tillsammans med elever, skolans personal, Stellan Eklöf vd Saab Service Partner, samt inbjudna från respektive fackklubb och sektor produktion. Festligheterna började med att Alve Gustafsson (lärare på skolan) underhöll med sommarmusik på sitt dragspel, varpå Jan Karlsson chef för Industriskolan och Stellan Eklöf förrättade avslutning och betygsutdelning.

Efter avslutningsceremonierna samlades alla i Industriskolans lokaler där det var dukat i blågula färger till en festlig buffé och fortsatt musikunderhållning.

50-årsjubileum

Bland flera jubilarer med Saabanknytning under 1992 befann sig även Industriskolan som firade 50 år onsdagen den 18 september.

Det hela startade vid 13-tiden på onsdagen och fortsatte sina modiga 12 timmar framåt under mycket trevliga och gemytliga former.

Första avgångsklassen - 1942 års klass - hade spårats upp och bjudits in, och så många som 13 stycken hade tackat ja. De samlades tillsammans med inbjudna pensionerade lärare efter lunch på Terrassen, i skolans lokaler för att med Jan Karlsson, chef för Industriskolan och några av skolans utbildare få information om skolans nuvarande verksamhet. Därefter blev det rundvandring i såväl skolans lokaler som företagets verkstäder. Aldrig har väl en kunnigare och mera nyfiken grupp guidats runt på Saab.

Höjdpunkten vid kvällens jubileumsfirande i Terrassens gäst matsal med 70-talet inbjudna gäster, var ett bildspel med intervjuer av 15 före detta elever vid Industriskolan från begynnelseåret 1942 till början av 1960 talet.

Omdömet av deras gamla skola var enstämmigt enligt Ingemar Lundkvist producent av bildspelet.

Av de intervjuade fanns ca hälften kvar i företaget medan övriga kommit ut i världen i de mest skiftande yrken, t.ex. Lots, SAS-kapten, Guldgrävare i Australien och Svetsare på oljeplattform i Nordsjön.

Bland gåvorna som skolan fick kan nämnas en komplett Saab 340 bakkropp för utbildningsändamål från civila bolaget och ett stipendium från verkstadsklubben att utdelas till lämplig elev.

Framtiden 1992-

Industriskolans kompetens och bredd ger en mycket fin grund för en utveckling enligt den nya tidens tankar och idéer med avseende på teamorganisation, leanproduktionsfilosofi, flexibilitet osv..

Framtiden ger inte bara möjlighet för utveckling inom Affärsområde Flyg utan det finns minst lika många möjligheter för en yttre verksamhet, inte minst beroende på den nya skolreformen som påbörjats inom gymnasieskolan och nödvändigheten och krav till samarbete skola och näringsliv för att förverkliga målen beträffande kunskap och kompetens.

1993

Utmaningen – en förnyelseprocess

Den under 1992 startade förändringsprocessen för Industriskolan kom att präglade även 1993 som en del i Saab-Service Partners förändringsprocess *Utmaningen* som fokuserade mot:

Mål - Effektivisering - Kund/Leverantörstänkande - Krav och Förväntningar - Samspel - Samverkan - Samarbete - Planering och Utvecklingssamtal.

Industriskolan ska från affärsområde Saab Aircraft samt från övriga tänkbara kunder ses som en entydig resurs/kompetens med avseende på kvalitativ och kvantitativ kompetensutveckling av den verkssamma personalen i samarbete med gymnasieskolan.

Utifrån ovanstående utvecklades ett antal *Mål och Strategier* som präglade Industriskolans verksamhet och förnyelseprocess under de närmast kommande åren, både på gott och ont med många helt nya arbetsområden. Ett sådant var den externa marknaden då Industriskolan tidigare helt inriktats på att utbilda den interna verksamheten i företaget.

En mängd samverkansavtal skapades såväl med andra företag som med andra utbildningsanordnare t.ex. LIBER, AMU, Linköpings Kommun, Flygskolor i Västerås, Nyköping, Luleå med flera. Ett annat kontaktnät kallat FRIEND-gruppen skapades mellan Sveriges Verkstadsindustrier i Stockholm, Volvo i Skövde, ABB i Finspång och Västerås, SKF i Göteborg med flera andra företagsskolor.

1994-1999

Förändring och utveckling av Industrigymnasiet
Denna tidsperiod präglades av en projektstyrd utveckling internt, externt och internationellt. För detta krävdes utveckling och ombyggnad av skolan samt kompetensutveckling av skolans personal med avseende på yrkespedagogik och språkutveckling i engelska.

Då Saab stod inför en formidabel produktions- svacka "GROPEN" måste Industrigymnasiet förbereda en gigantisk utbildnings- och kompetensutvecklingsinsats av produktionspersonalen. Insatsen var att genomföra ca 200 kurser inom både praktiska och tekniska områden på olika nivåer.

Hela projektet genomfördes ekonomiskt av Saab, Länsarbetsnämnden och Trygghetsrådet. För att klara av detta med avseende på lärarkompetens startades en 40 poängs utbildning i yrkespedagogik för skolans lärare. Målet var att ta fram utvecklingsplaner för samtliga lärare i samarbete med Stockholms Universitet och Yrkespedagogiska Institutionen i Södertälje.

1995 startades ombyggnad och anpassning av den gamla Industriskolan till ett Utbildningscentrum innehållande Tjänstemannautbildning och Industrigymnasium. Invigning genomfördes den 24 maj 1996 med representanter från Saab, Kommunen, Gymnasieskolan och Linköpings Universitet.

För att bemöta kraven på internationalisering startades med en ny metod för utbildning i engelska kallad "Accelerated Learning" framtagen av Dr Jeanette Vos från USA med Ulla Eriksson, LINUS Linköping som ansvarig utbildare.

Våren 1998 startades inom samarbetsorganet ELINOR - Samarbetsorgan inom Linköping och Norrköpings kommuner och Linköpings Universitet, Komvux m.fl. - KY en Kvalificerad Yrkesutbildning. Utformning av programmet genomfördes tillsammans med Berzeliusskolan, FFV Aerotech, Industrikompetens AB, Saab och Skyways. Saab Industrigymnasium genomförde utbildningen med ca 20 deltagare.

Saab Industrigymnasium 2000-2006

Historisk tillbakablick

Av Lars Boman - Rektor 2000-2006

Intern yrkesutbildning

Efterfrågan på riktade yrkesutbildningar till Saab Aeronautics och Saab Aerostructures sjönk successivt under åren 2000 till 2006. Därför reducerades antalet yrkeslärare från 14 till 2 stycken. Utbildningar som kunde köpas utanför Saab lades också ner, t.ex. CNC, övrig traditionell maskinbearbetning etc..

Samarbete med Linköpings kommun

Samarbetet med Linköpings kommun fungerade på ett utmärkt sätt under större delen av perioden. Industrigymnasiet samarbetade både med Ljungstedtska skolan inom Nya flygprogrammet ute på Malmen, Industriteknikprogrammet samt El-programmet och Berzeliusskolan inom Aviatech - Teknikprogrammet.

Industrigymnasiet var också med att bygga upp "Technical College" i Industriskolans lokaler. Vi hade också ordförandeskapet i dess styrelse.

Saab hade också stöd från kommunen vid omställningar och uppsägningar där man bidrog till finansiering av Kunskapslyftet för Saabanställda som fått lämna sitt jobb p.g.a. arbetsbrist.

Övriga aktiviteter som genomfördes tillsammans med kommunen var Prao-verksamhet, Sommarskola samt Far och Flyg.

Vartefter Industrigymnasiet minskade sin verksamhet avtog också samarbetet med kommunen.

Samarbete med andra industrigymnasier

Samarbetet med andra Industrigymnasier som påbörjats under 90-talet fortsatte på ett bra och givande sätt men avslutades när verksamheten blev för liten.

Utlandsuppdrag

Under åren 2000-2011 bedrevs ett industriskoleprojekt i Sydafrika inom främst CNC-teknik men även andra kompletterande utbildningar. Vi utbildade 13 CNC-lärare under dessa år. Dessa i sin tur utbildade ca 800 studenter. De allra flesta fick jobb och kunde på så sätt försörja en hel familj. Allt finansierades av Saab.

Omorganisationer

Som brukligt så genomgick vi också ett par omorganisationer.

”Learning & Development” 2000-2006

Utvecklingstrender 2000-2009

Av Arne Swahn-Utbildningschef 2000-2009

Arbeta koncernövergripande

I syfte att skapa samordningsvinster så initierades under 2001 arbetet med att samordna Learning & Developments verksamhet med övriga utbildningsdelar inom Saab.

Projektet hade mycket fart inledningsvis men allt eftersom arbetet fortskred restes mer och mer lokalt motstånd mot projektet.

En kompromiss nåddes 2004, vilket innebar att ”Saab Education Network”, SEN, skapades vars syfte var att samordna ledar-, projektledar- och talangutvecklingen på Saab under en enda hatt.

När sedan HR Center (”Human Resources”) skapades 2007 omvandlades SEN till en avdelning inom HR Center och döptes om till Competence Management.

Egenfinansiering

Learning & Development var under åren 2000 och 2001 till största delen finansierad via ”corporate fee”. Detta innebar att alla fasta kostnader redan var finansierade i budgeten. Kurskostnaderna täckte sedan de rörliga kostnaderna.

Från och med 2002 förändrades allt detta och i stället skulle ”Learning & Development”-verksamheten vara självfinansierande. Nya kalkyler gjordes och nya kurs- och konsulttimpriser räknades fram som skulle ge ett nollresultat för verksamheten.

Under de kommande åren låg omsättningen på 30-35 MSEK/år med 12 000-14 000 kursdeltagare/år.

Den stora omorganisationen 2010

Av Inger Westerlund

Under året juni 2009 till juni 2010 rådde ett stort besparingstryck på Saab och Shared Services upphörde vid årsskiftet 2010. Från att ha varit ett stort antal medarbetare på Learning & Development så kom Inger Westerlund och Mariette Lingeby att överföras till HR Aeronautics med Pia Rundgren som chef. Inger och Mariette ansvarade för alla kurser, förutom språk-, ledar- och verkstadsutbildningar, på Aeronautics Learning Center.

Skolans verkstad Aerostructures Training Center med Peter ”Zmen” Larsliden (Jonsson) och Dag Cannervik kom att tillhöra HR Aerostructures från samma tid med Peter ”Pecca” Andersson som chef.

Flera medarbetare från Learning & Development blev överflyttade till andra enheter. Nytt var att Saab Academy skapades för att bedriva Ledarutbildning och chef blev Mikael Grodzinsky. Några blev anställda på Group Function med nya arbetsuppgifter och några blev pensionärer.

2010-2015

Av Peter ”Pecca” Andersson-Utbildningschef

Verkstadsskolan, som bestod av fyra personer, organiserades om 2010 för att tillhöra Aerostructures HR, ”Human Resources”.

Under 2012 påbörjades en ny period av nyrekrytering av SB-montörer till Aerostructures och över perioden 2012-2015 så var beläggningen hög på verkstadsskolan med många anlagstester och grundutbildningar inom *Sammanbyggnad* men även *Komposit*. Mycket tid har också lagts på certifieringsutbildningar av montörer som arbetar på ”Boeing-linan”. Samarbeten med både Arbetsförmedlingen och Industrikompetens har förekommit under perioden.

Den 1 juni 2013 flyttades Learning Centers utbildningskoordinatorer över från Aeronautics HR till Aerostructures HR. Personalen bestod då av tre utbildningskoordinatorer och tre yrkeslärare.

Inom Utbildningsadministrationen ökade trycket rejält under perioden och ett lyckat samarbete med Aeronautics utbildningsråd inleddes med fokus på prioritering av utbildning inom teknikområdet.

I slutet av denna period blev det mycket fokus på Brasilien, detta i samband med Gripenaffären där stor vikt lades på kompetensöverföring inom stora och breda teknikområden. Utbildningsadministrationen blev en central punkt för alla dessa Brasilianska ingenjörer och många timmar spenderades tillsammans med handledare för att få ihop scheman och lokaler.

Sammanfattningsvis kan sägas att under perioden 2010-2015 var det lite av en vändning för utbildningssidan, efterfrågan ökade återigen och uppbyggnad och utökning av både personal och ytor påbörjades.

”Competence Development” 2016- Av Siv ”Sickan” Silverhem

Från och med 2016 är benämningen på den interna utbildningsverksamheten inom ”Saab Aeronautics Competence Development”.

Vår verksamhetsidé är ”Vi bidrar till att kompetensutvecklingsmålen på Aeronautics uppnås genom ett professionellt och proaktivt förhållningssätt.”

Competence Development är uppdelat i två delar - Learning Center och Training Center.

Learning Center

Koordinerar alla teoretiska kurser i Kompetensportalen med kursansvar hos Aeronautics och Aerostructures samt vissa kurser med kursansvar hos Support & Services. Det arbetar fyra utbildningskoordinatorer på Learning Center. För att genomföra utbildningarna nyttjas till största delen resurser från linjeorganisationen som handledare, i dagsläget ca 200 personer. Även externa utbildningsföretag anlitas för att genomföra kurser. Antal deltagare på dessa kurser är på årsbasis ca 10 000. För närvarande är utbudet ca 650 kurser inom de olika disciplinerna: Produktion, IS/IT, Kvalitet, Produktkunskap, Verksamhetssystem, Ekonomi, Miljö, Hälsa och arbetsmiljö, Kommunikation, Projekt, Personlig utveckling, Teknik, Kultur och Internationalisering samt Metodik.

Training Center

Genomför yrkesutbildningar inom tillverkningsarterna sammanbyggnad, slutmontering och kompositstillverkning för Aeronautics och Aerostructures. I mån av plats utförs även utbildningar för andra affärsområden. Det arbetar fyra yrkesinstruktörer på Training Center, men även andra resurser nyttjas inom vissa kompetensområden, t.ex. tätning. För närvarande är utbudet ca 100 kurser där en stor andel består av så kallade omcertifieringskurser. Antal deltagare på dessa kurser är på årsbasis ca 1000.

Fokus under 2016 har varit att samordna arbets sätt för ordinarie kursutbud med de kurser som tagits fram för Transfer of Technology Brazil, och att förbereda för den ökade beläggningen under 2017. Under 2016 anställdes ca 350 personer på Aeronautics, vilket ger en ökad beläggning på Learning Center. Ett liknande scenario sker under 2017 för Training Center där beläggningen är ”all

time high” under rådande organisationsform. Mycket arbete görs för att modernisera utbildningarna och utbildningslokalerna.

För att bl.a. säkra framtagning av nya kurser skapades under 2016 en process benämnd ”Education Lifecycle”. Den har tillämpats en tid med gott resultat. Framförallt när det gäller Learning Centers verksamhet som bedrivs i ett nära samarbete med Utbildningsrådet. Utbildningsrådet fattar beslut om utbildningsutbudet.

Kompetensportalen är det verktyg där all kursadministration utförs t.ex. kursanmälan, kallelse, närvaroregistrering och fakturering. Kompetensportalen implementerades 2005 och har uppdaterats i flera omgångar. Nu är ett nytt projekt ,HRIS, startat för att ta fram ett HR-system där en ersättare till Kompetensportalen ingår.

Och allt började på Saabs Industriskola Av Lars-Uno Elwingsson (LUE)

Jag började på Industriskolan i augusti 1958 och det var efter viss påverkan av min pappa. Han började på Saab redan 1941, så det fölls sig ganska naturligt att jag också skulle börja på Saab. Intresset för flyg fanns redan tidigt i mitt liv. Som barn var jag en flitig besökare på flygklubben för att kolla på flygplanen. Saab, eller som företaget hette då, Svenska Aeroplan Aktiebolaget, i Tannefors var ju det stora företaget som tillverkade spännande produkter så valet var egentligen inte särskilt svårt.

För att få börja på skolan var man tvungen att klara ett inträdesprov. Provet bestod av ett teoriprov och ett praktiskt prov för att se om man hade förutsättningar att bli flygplansbyggare. Jag blev antagen till montörslinjen, vilket var det jag ville. Utbildningstiden då var tre år, senare blev den ettårig.

Montörslinjen fokuserade på allt utom maskinbearbetning, det var maskinlinjens ansvarsområde. Utbildningen bestod av teori varvat med praktik. Det fina med utbildningen var att man fick praktisera inom de teknikområden som man hade läst om. Praktiken blev speciellt intressant då man fick prova på allt, från att bocka plåt till att jobba i hangaren, med andra ord hela produktionskedjan.

Det hände ju en del roliga episoder under utbildningstiden. En händelse som jag är stolt över, var när jag blev den förste på skolan som fick högsta betyg från ett verkstadsområde, där

jag hade praktiserat. Anledningen till det höga betyget var att jag hade brotschat 120 stycken H7-hål utan att något hål blev för stort eller litet. Några lärare som jag speciellt kommer ihåg var Bertil Jorfalk och Stig Ahl.

Saabs Industriskola hade ett mycket gott rykte vilket medförde att det var lätt att få arbete på andra företag, vilket många utnyttjade. Jag själv stannade på företaget i drygt 50 år fastän min plan var att jag skulle arbeta ett år efter skolan och sedan söka till en annan arbetsplats. Istället började jag studera till teleingenjör på kvällarna. Under studietiden blev jag erbjuden att börja som NC-programmerare. Efter fem år blev jag ansvarig för NC-programmerarna. Det var starten på min karriär inom produktion och den slutade med att jag blev produktionsteknisk chef för både civila och militära flygplan. Efter en omorganisation blev jag ansvarig enbart för den militära delen. Min erfarenhet inom produktion visade sig senare vara till stor hjälp när jag senare började på marknadsavdelningen och var med vid marknadsföringen av Gripen.

Jag fick också möjlighet att arbeta utomlands som ansvarig för produktionsrelaterade frågor på vårt kontor i Bournemouth. Vid legotillverkning blev jag anlitad som specialist på produktionstekniska frågor, vilket innebar många besök hos våra underleverantörer både i Europa och USA.

När jag fyllde 50 år och efter 23 år i olika chefsbefattningar bestämde jag mig för att jag inte ville ha något chefsansvar längre, utan istället satsa på en "egen" karriär där jag kunde utnyttja den erfarenhet som jag fått bl.a. via Industriskolan och som produktionstekniskt ansvarig. Jag lyckades efter tre år bli "fri" och fick då ansvaret för produktionsrelaterade frågor i samband med förhandlingarna med BAE Systems. De erfarenheter som jag fick i det projektet hade jag stor nytta av när jag sedan började på marknadsavdelningen med fokus på industrisamarbete (offset, kompensationsaffärer m.m., kärt barn har många namn) i samband med marknadsföring av Gripen. Jag har varit engagerad i ett flertal kampanjer i länder som Sydafrika, Tjeckien, Thailand, Indien, Danmark, Polen och Norge där jag har haft ansvaret för produktionsrelaterad Gripen-offset.

Jag tror att jag kan säga att min "Saabresa" blev betydligt längre och oerhört mycket mera spännande och omväxlande än jag kunde föreställa mig när jag i augusti (som 14-åring) 1958 började mitt arbetsliv på Industriskolan.

Hur Inger Westerlund hamnade på Saab
Året var 1969 då jag avslutade en kontorsutbildning på Ljungstedtska skolan.

En torsdag i september cyklade jag till Saab från Valla, där jag växte upp, och det var långt att åka över hela stan tyckte jag då. Jag kände egentligen inte till Saab alls. Att jag sökte till Saab var nog ganska naturligt eftersom jag från barnsben haft flyget i "blodet". Pappa var flygtekniker på F 3 och jag fick ofta följa med på besök, bad i bassängen som fanns då och även på jakt på hare och fågel med Malmenskyttarna och jag hjälpte även till på deras skyttebanor.

Jag hade inte bokat någon tid utan jag gick in till vakten. De ringde Personalavdelningen och de kunde ta emot mig direkt. Jag fick prata med Harry Blomkvist och de hade ett jobb på Reservdelskatalogen & Kundutbildning, som då fanns i Saabgården, hus 141 utanför Terrassen.

Träffade där Harry Hansson för intervju och han tyckte att jag kunde börja jobba där redan på måndagen utan att jag fick träffa några blivande arbetskamrater. Min chef var Oscar Norberg.

Det var mycket roligt som hände där - bus och skoj samt kortspel på luncherna. Vi jobbade ju också förstås och i början skrev jag massor med reservdelslistor och senare blev det underhållsföreskrifter som gubbarna skrev för hand. Det var inte roligt när de skulle korrigera sina texter efter att vi skrivit ner allt på skrivmaskin. Det blev många gånger klipp och klistra. Tänk om det funnits dator då!

Efter barnledighet 1975 fanns inte min tjänst kvar att återkomma till och det enda jobb som fanns, just då i början av 1976, var på Yrkesskolan. Vilken tur jag hade.

Tiden har gått och jag har nu varit på Saab i 48 år och gick i pension sista juni 2017. Det har varit fantastiska år och jag har aldrig haft tanken på att byta arbetsgivare. Är stolt över att haft förmånen att fått arbeta på Saab.



Inger med kollegorna Mariette Lingeby, Jessica Björklund, Katarina Töreststrand och Ewa Högman.