



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

ZONE-REDNINGS

KORPSET

I luften



ZONE-REDNINGSKORPSET I LUFTEN

er udgivet af
Fonden Redningsteknisk Samling
under kulturministeriets tilsyn
Gråbrødre Torv 16
1154 København K
tlf. 01 12 38 80

1. oplag juni 1988 1.000 eksemplarer
Redaktion: Frederik Madsen
Sats: Naja Lützhøft og Anette Hertz på Hewlett-Packard HP3000
Tryk: Glumsø Bogtrykkeri ApS
Forsidedesign: Flemming Jönsson Design

Forside:

Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste bringer forsyninger til det indefrosne Saltholm, og Berlingskes fotograf Aage Sørensen var med. Forsidestof 9. februar 1956. Gengivet med speciel tilladelse fra Berlingske Tidende, som vi takker.

Mekanisk, fotografisk eller anden gengivelse af denne bogs indhold eller dele heraf, vil medføre straf- og erstatningsansvar efter gældende regler.

Overskuddet ved bogens salg går ubeskåret til opførelsen af
Zone-Museet
Skyttensvej 2
4300 Holbæk
tlf. 03 43 01 94

ISBN: 87 981917 2 1

ZONE-REDNINGSKORPSET I LUFTEN

Indhold:

Forord.....	side	3
1. kapitel, første del: Oprettelsen af Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste.....	side	5
Oprettelsen af et tilsynsråd.....	side	18
1. kapitel, anden del: Flyvetjenesten dag til dag.....	side	25
2. kapitel Samarbejdet mellem Zonen og Røde Kors.....	side	89
3. kapitel Flyvetjenestens maskiner.....	side	99
4. kapitel Økonomien i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste.....	side	123
5. kapitel Oversigt over chefpiloter 1939-1963.....	side	135



Stifteren af Danmarks første ambulanceflyvetjeneste, direktør Eigil Juel Wiboltt, født 6/8 1896 i Nakskov, afgang ved døden den 20/5 1969. Foto 1937.

Forord

Kære læser.

Dette er den anden bog af bøger om Zone-Redningskorpset udgivet af Fonden Redningsteknisk Samling.

Den første bog udgav vi i 1985 under titlen "Zone-Redningskorpset til lands", og det var så meningen, at den næste bog skulle omhandle tjenesten til vands og i luften.

Vi har imidlertid fået så meget materiale til luftbogen, at vi har udskudt emnet om søredningstjenesten til en senere lejlighed.

Vi har i denne bog næsten kun anvendt originalfotos, og vi håber dermed at kunne efterleve manges ønsker om en bedre billedkvalitet i forhold til bogen "Zone-Redningskorpset til lands".

Bogen hér er en beretning om Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste.

Vi har søgt ikke at lægge fingrene imellem. Der er gode historier og dårlige historier. Sådan må det være, hvis man vil skrive historie.

Zone-Museet vil gerne takke Dirk Beckmann, Hans Åge Bülow, Aage Christensen, Stig Frisholt, Tine Hammershøj, Hans Hesdorf, Jens Funck Jensen, Torben Høyrup Juncker, lrs. S. Kahlke, Carlo Lundtoft, Uffe Mortensen, Harald Neumann, Jørgen Nielsen, revisor Aage Silding, Kurt Stær, adv. Morten W. Vandborg, Hans Venningbo, fru Eva Wiboltt, Aktuelt, Århus Stiftstidende, Berlingske Tidende, Dagbladet Politiken, Fyns Stiftstidende, Information, Land og Folk, Odense

Posten, Ugeposten Fyn, for hjælp i forbindelse med bogens udgivelse.

En særlig tak skal rettes til Hans Kofoed, der har været behjælpelig med udarbejdelse af de flytekniske afsnit og gennemlæsning af manuskript, og fru Ester Simonsen, der har stillet Kaj Simonsens arkiver til disposition.

Denne bogs overskud vil komme til at gå til oprettelsen af det kommende Zone-Museum i Holbæk.

I Holbæk er en række frivillige i skrivende stund ved at ombygge et garageanlæg til en tro kopi af en større provins-zonestation som den så ud i 1939.

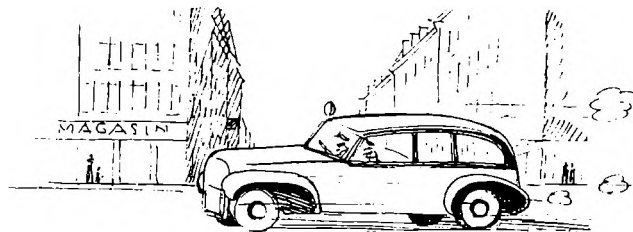
Museet indrettes med en stor vognhal med fem porte, en vagtstue med alarmtavle, et mandskabsrum med køjer og spisebord, et køkken og et toilet, alt anno 1939, samt en separat afdeling, der viser Zone-Redningskorpsets historie.

Vi håber vore forskellige initiativer til at bevare mindet om Zone-Redningskorpsets eksistens for eftertiden vil blive godt modtaget.

God fornøjelse med læsningen.

København i maj 1988.
Frederik Madsen
Zone-Museets direktør.

Efter anskaffelsen af flyveambulancen kunne Zone-Redningskorpset markedsføre sig under ordenen *Til Lands, Til Vands, i Luften*, og dette motto blev flittigt anvendt, således på dørskilte, abonnementskontrakter m.v. Her anvendt på en brochure fra 1941, udgivet i anledning af åbningen af stationen i Ålborg.



TIL TJENESTE - I

Til LANDS

Til VANDS

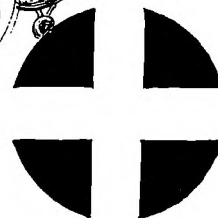
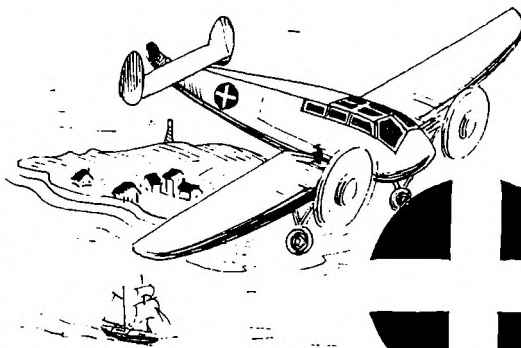
i LUFTEN



HOVEDSTATIONER
for Landsdelene:

KØBENHAVN
ODENSE
AARHUS
AALBORG
ESKILSTRUP
RØNNE

Stationer over hele Landet.



Oprettelsen af Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste og oprettelsen af et tilsynsråd

Flyvetjenestens historie er opdelt i 2 hovedafsnit.

Det ene omhandler optakten til oprettelsen af tjenesten, samt samarbejdet med indenrigsministeriet om dannelsen af et tilsynsråd for flyvetjenesten.

Det andet hovedafsnit er en kronologisk gennemgang af store og små begivenheder i flyvetjenestens historie fra marts 1939 til sammenslutningen med Falck i 1963.

Der vil i denne forbindelse blive lagt vægt på at omtale begivenheder, der ikke tidligere er blevet omtalt i de historiske fremstillinger om Zonens flyvetjeneste.

Oprettelsen af Zone-Redningskorpsets Flyvetjeneste.

Historien om oprettelsen af flyvetjenesten er her i bogen taget med udgangspunkt i de gamle sagsakter fra indenrigsministeriet, som Rigsarkivet for første gang har frigivet for offentligheden. Dernæst er inddraget materiale fra Zonen-Museets arkiver, nemlig sagsakter fra Zone-Redningskorpset samt avisudklip.

Afsnittet om optakten er skrevet med støtte fra "Røde Kors i krig og fred" af Helmer Rosting og Erik Wedell Andersen, Landsforlaget 1942.

Alle oplysninger skulle således være dokumenterbare, idet meget lidt bygger på mundtlige overleveringer.

Det første man støder på i forbindelse med Zonens Flyvetjeneste er et brev fra snedkermester P.E. Møller, jr. fra Anholt, der

skriver til Zone-Redningskorpset i København.

Brevet giver et udmærket indtryk af, hvor påkrævet en egentlig flyveambulancetjeneste var for Danmark, og det gengives derfor i sin fulde ordlyd.

Anholt, den 10. September 1937.

Zone-Redningskorpset København.

Jeg tillader mig herved at fremkomme med nogle Spørgsmaal og anmoder Dem herved om at besvare mig, men saafremt det ikke kan gaa an under Deres Korps, beder jeg Dem oplyse mig, hvorledes man kan faa indført det, vi ønsker her på Anholt.

Jeg har flere Familier på Fastlandet, som Abonnent i Zonen, og de har forklaret mig, at hvor de end kommer til Skade i Danmark, bliver de afhentet af Zonen. Den eneste Forbindelse, vi har med Omverdenen er Søvejen, som er meget slem for en Patient, og vores Forbindelse er 2 gange egentlig København-Grenaa. Sejladsens Tid er som Vejret er til, og Patienten er ikke søvandt, og det kan være Livet om at gøre med Tiden vi kan komme til nærmeste Sted. 7 Mil paa 3 Timer under fint Vejr eller 5-7 og 8 Timer, og det er en meget lang Tid for en Patient Vinterdage på en Fiskerbaads Dæk og store Søer ruller ind over Dækket, og Patienten kan kun dækkes af med et Sejl.

En hæftig Blindtarmsbetændelse o.l. kan vi ikke naa til Sygehuset rettidigt med. Vi havde et Tilfælde for nogle Aar siden, hvor en ung Kone blev sendt til Sygehuset, og det var koldt og dårligt Vejr. Baaden havde længere Tid end beregnet, og det kostede den unge Kones Liv. For tiden har vi tre Tilfælde. En ung Mand, der styrtede ned fra sin Lastvogn

og slog Baghovedet, hvorved han fik Hjernerystelse og lidt Lammelse. Han maatte føres herfra i Skibet, som jo rystede en del, hvilket ikke er heldigt under dette Tilfælde.

Det næste er en ung Mand, som blev angrebet af Børnelammelse, men ingen Feber havde. Der maatte lejes en Fiskerbaad til at sejle til Grenaa. Det var meget daarligt Vejr, og det tog 6 Timer at naa Grenaa, foruden Søsygens Kvaler. Den unge Mand kogte af Feber, da de naaede Grenaa, og døde nogle Timer derefter. Antagelig den daarlige Befordring. En lille Pige, 4 Aar, blev den 16. Januar ligesaa sejlet til Grenaa meget daarlig ved 5 Timers Sejlads.

Nu er det at jeg vilde spørge Dem, kan vi Øboere ikke blive Abonnenter hos Dem, saa vi kunne sende Bud efter flyvende Ambulance hos Dem. Vi vilde sikkert gerne alle være Abonnenter hos Dem saa vi kunde faa en tryggere Befordring. Det skulde jo kun være naar det var meget nødvendigt, at vi skulde bruge flyvende Ambulance, hvor det kun var Timer om at gøre.

Den Befordring vi har her i 1937 er alt for risikabel.

Jeg beder Dem høfligst være os Beboere behjælpelig med at faa indført en ny Befordring, saa vi kan se en lysere Tid i møde.

Der findes en aldeles god Landingsplads paa Nordbjerg. Der er ganske vist ingen Asmærkninger, men det vilde Beboerne hellere end gerne sørge for efter Vejledning. Vi har haft Landflyveren herovre, som landede paa Nordbjerg og ligeledes i Ørkenen ude i Sandet. Haaber, De vil give mig Oplysninger, og at der maaske findes en Løsning for os her. Jeg selv blev sendt til Sygehuset for nogle Aar siden, og den Sejlads varede 10 Timer.

*Med Højagtelse
Snedker P. E. Møller junior,
Anholt By.*

Således var forholdene i Danmark i 1937.

I Sverige havde staten på initiativ af og med støtte fra Røde Kors allerede i 1924 anskaffet en brugt fransk Brequet flyvemaskine, som blev stationeret i Boden.

Denne maskine skulle anvendes til undsætning af Lapper og svenske nybyggere, der havde slået sig ned i Nordland, hvor de fjerneste egne havde over 600 km til nærmeste hospital i Boden; en tur der om sommeren måtte foregå i båd ad elvene og om vinteren i slæde, og som kunne tage flere uger - ofte forgæves. Flyvemaskinen var en revolution, nu kunne turen gøres på timer.

I 1929 blev der stationeret maskiner i Østersund og Hägernäs, og da man begyndte at røre på sig i Danmark, udgjorde disse tre flyvestationer fortsat grundstammen for ambulanceflyvning i Sverige; i 1939 udførte man i alt 205 transporter og fløj 572.000 km; fra oprettelsen i juni 1924 til 31. maj 1939 havde man fløjet i alt 1.472 ture.

I Danmark havde militæret på nogenlunde samme tid som en egentlig ordning blev indført i Sverige, assisteret med forskellige former for "humanitære" flyvninger.

Første gang var da man under en isvinter i 1920'erne fløj en jordmoder til Salholm, og i årene herefter skete det af og til, at hæren trådte til med hjælp, bl.a. ved overførsel af patienter og medicin mellem landsdelenes hospitaler. Egentlige flyvetransporter til øerne måtte hæren dog afstå fra, man havde ganske enkelt ikke materiel der kunne

undsætte disse øer. Sekretær i Dansk Røde Kors overlæge Frederik Svendsen, slog til lyd for oprettelse af en egentlig ambulanceflyvetjeneste, og formentlig bl.a. på denne baggrund fik Zone-Redningskorpset i 1936 Monospar-maskinen demonstreret i København.

Overlæge Svendsens indsats var imidlertid den direkte årsag til, at DDL for egen regning indrettede tre af sine Fokker F VII trafikmaskiner således, at der kunne placeres en bære i kabinen. DDL tilbød at stille maskinerne til rådighed for ambulancetransport til en rimelig betaling; men kun under forudsætning af, at maskinerne var fri.

I foråret 1937 tilbød Dansk Røde Kors at betale for indretning af endnu en af DDL's maskiner, men så meldte Falcks Redningskorps sig på banen og tilbød at overtage hele ordningen med DDL, hvorefter Dansk Røde Kors trak sig tilbage.

I forhold til brugen af militæret bød ordningen med DDL på den fordel, at patienten kunne ligge ned, men behovet for hjælp til øboerne kunne maskinerne ikke dække, for øerne havde slet ikke landingspladser til flyene.

Skulle en patient overføres f.eks. fra Odense til København, rykkede der en ambulance ud fra Falcks hovedstation, idet DDL ikke havde egne bærer til maskinerne.

Medens ambulancen susede ud mod Kastrup, blev maskinen gjort startklar. Når ambulancen ankom, blev bæren sat ind i maskinen. Normalt fulgte den vagthavende Falck-overassistent med på turen.



UDGIVET AF
DE DANSKE REDNINGSKORPES FÆLLESFORBUND

Som omtalt i sidste Aarsberetning har Redningskorpsen i Samarbejde med Det Danske Luftfartselskab indrettet 3 af Selskabets Maskiner til Ambulanceflyvning. Som ventet viste der sig kun at være ringe Anvendelse for Ambulanceflyvning. Danmark er overalt saa velforsynet med gode Sygehuse, at der kun sjældent er Anledning til Flyvning med Patienter over længere Afstande. Indenfor de enkelte Landsdele vil Transport med Ambulanceautomobil blive foretrukket. Der er enkelte smaa isolerede Øer, hvorfra Transporten kan være meget besværlig, men her spiller saa mange andre Forhold ind foruden Bekostningen, navnlig med Hensyn til Landingsmuligheder o. l., at denne Opgave næppe endnu kan løses betryggende, idet Transportsikkerheden for Patienten under alle Omstændigheder først og fremmest maa tages i Betragtning. Redningskorpsen har dog Opmærksomheden henvendt paa Forholdet, og hvis der bliver virkelig Trang til en Løsning, og de tekniske Muligheder herfor bliver forbedret, er man ogsaa rede til at tage dette Arbejde op.

Med Luftfartselskabets Maskiner er udført 3 Flyvninger i 1938. Den ene drejede sig om Hjemtransport af en Rekonvalescent, de to andre om Børnelammelses-Patienter fra Nordjylland, der skulde flyves til København for at blive behandlet med Professor Kroghs Aandedræts-Respirator. Disse to Tilfælde gav Anledning til, at flere større Provins-Sygehuse selv anskaffede Respiratoren, hvorfor en Flyvning med dette Formaal næppe vil blive rekvireret mere.

Falcks årsberetning fra 1938 udsendt i 1939 lader ikke skygge af tvivl; Falck havde ikke indset, hvilken betydning ambulanceflyvetjenesten kunne få. Uden Zone-Redningskorpsen havde Danmark først fået ambulanceflyvetjeneste efter krigen.

Forskellige betydende personer begyndte at gøre sig til talsmænd for tanken om en dansk ambulanceflyvetjeneste. Det gjaldt først og fremmest forsikringsdirektør Holten Lützhøft, men også pressen interesserede sig for sagen, der navnlig havde Ekstra Bladets chefredaktør Leif B. Hendils sympati.

Trafikminister Fisker nedsatte et udvalg med direktør for Statens Luftfartstilsyn Knud Gregersen som formand og på medicinaldirektør Fransens foranledning blev der udsendt en rundspørge til landets 23 amtslæger, om der i deres distrikt var behov for en egentlig ambulanceflyvemaskine, - 20 svarede bekræftende.

Som begrundelse herfor anførtes, at Fokker-maskinerne var uegnede til ambulanceflyvning, fordi de krævede lange start- og landingsbaner, og at de med kun én motor var for risikable at anvende til denne tjeneste.

På dette tidspunkt anså man en søflyvemaskine som det eneste rigtige til brug for undsætning af øboerne, og Knud Gregersen indhentede derfor tilbud fra DDL om levering af en søflyvemaskine, idet tanken var, at maskinen skulle betjenes af DDL, hvis flyvere havde søflyvecertifikat.

Den 11. oktober 1938 forelå der tilbud fra DDL om levering af en Junker W 34 maskine (enmotors) til kr. 130.000 med tillæg af toldafgift.

Knud Gregersen sendte straks den 29. oktober 1938 tilbuddet videre til Sundhedsstyrelsens chef medicinaldirektør Frandsen. Brevet slutter således:

"...tillader jeg mig at bede Dem meddele, om De anser det for muligt, under den ene eller den anden Form, at tilvejebringe disse Midler, idet jeg i modsat Fald ikke ser rettere end at Spørgsmålet om Anvendelse af Flyvemaskinen til de omhandlede Transporter maa opgives."

Uden kendskab til at man i det offentlige undersøgte mulighederne for etablering af en offentlig ambulanceflyvetjeneste, var Zone-Redningskorpset gået igang med at arbejde på sagen, og den 5. november 1938 udsendte Zone-Redningskorpset en pressemeddelelse.

I pressemeddelelsen hedder det, at Zonen har købt en KZ maskine, som er blevet prøvefløjet. Man har hentet en patient på Anholt og fløjet ham til Grenå. Overførslen Anholt-Grenå Sygehus tog 24 minutter incl. ambulancetransport fra landingspladsen til Grenå Sygehus. (Prøveflyvningen fandt sted den 4.11.1938 med en KZ II).

Det hedder endvidere i pressemeddelelsen, at der er oprettet en abonnementsordning til kr. 5,- dækkende for 5 år, og at maskinen allerede er til Zone-Redningskorpsets disposition for siddende sygetransport. Endvidere hedder det i pressemeddelelsen, at man allerede i 1936 købte en udenlandsk maskine, men at levering ikke lod sig gennemføre. (Der er formentlig hér tænkt på Monsparen, man havde fået demonstreret).

Formentlig allerede samme måned afholdt Zone-Redningskorpset ved direktør Wiboltt en konference med indenrigsminister Bertel Dahlgaard og medicinaldirektør Frandsen.

VED ALARM FORLANG:
"ZONE-REDNINGSKORPSET"



TEGN ABONNEMENT

Bagsiden
Trækpapier

Købet af KZ II maskinen i 1938 blev aldrig nogen realitet, men alligevel nåede den at komme med i forskellige tryksager m.v.

Her er den vist på en reklame fra 1930.

Sammen med pressemeddelelsen af 5. november 1938 fulgte et fotografi af KZ II maskinen i Zone bemaling, og det hændte i årene herefter, at pressen brugte dette billede som illustration i forbindelse med omtale af Zonens flyvetjeneste.

Af referatet af mødet, der er udarbejdet af Zone-Redningskorpset, (og som altså ikke oplyser datoen for mødets afholdelse) fremgår, at Zone-Redningskorpset på mødet var blevet gjort bekendt med planerne om køb af en søflyvemaskine, formentlig fortalt af direktør Frandsen.

I referatet imødegik Zone-Redningskorpset disse planer således:

De væsentlige Anker, man kunne rette mod Anvendelse af en Vandflyvemaskine i alle Tilfælde til Ambulanceflyvning på Øer vilde efter vor Formening være: Maskinen kan fortrinsvis kun gaa ned paa Læsiden af Øen, hvilket maa medføre, at man må forlange god Landingsplads rundt om hele Øen.

Maskinen kan kun løbe til Land, for saavidt Strandbredden er jævn Sandbund uden Sten i større Mængde. Hvis Maskinen løber op på Forstrand eller Grundt Vand, vil den ikke kunde komme fri uden extra Mandskab, og vil næppe turde gaa saa nær Land, med mindre Flyveren kender Strandbredden godt i Forvejen.

Normalt maa Maskinen blive liggende paa ca. 1 Meter Vand, hvilket maa medføre, at Patienten skal bringes ud til Maskinen pr. Baad eller bæres derud.

Hertil maa føjes Transporten fra Huset til Stranden, hvilket ofte vil sige en forholdsvis lang Transport eventuelt igennem Klitter eller ned af Skrænter.

Det er indlysende, at en saadan Transport under gunstigste Vindforhold og Vejrforhold altid vil indebære en Fare for en i forvejen medtaget Patient, ubetinget kompromitterende for Fordelen ved Flyvetransporten.

Selvom Øen ejer Landingsbroer eller Boldværker med tilstrækkeligt dybt Vand, vil det under daarligt Vejr næppe være muligt for Maskinen at benytte saadanne Anlæg.

Det hed videre i referatet, at KZ-maskinen kun var leveret på prøve, idet Zone-Redningskorpset havde fået ret til at annullere ordren inden 1. januar 1939, og endvidere anførtes det, at det amerikanske luftfartsvæsen i 1937 havde overtaget 24 Fairchild maskiner, og at en af disse ville kunne erhverves for kr. 30.000 mod KZ-maskinen til kr. 20.000.

Monosparen med 2 motorer anførtes i referatet som den bedst egnede, men prisen var dobbelt så høj som Fairchild, nemlig kr. 60.000.

Zone-Redningskorpset skrev, at abonnementstegning var påbegyndt, og at løjtnant Kaj Evald Simonsen, der både havde militært flyvercertifikat og trafikflyvercertifikat, var blevet ansat som fast pilot.

Referatet endte ud i en forespørgsel, om myndighederne ville yde valutatilfaldelse til køb af Fairchild-maskinen, samt om man ville deltage i købet af Monosparen med halvdelen, altså kr. 30.000.

Argumenterne for en landflyvemaskine og imod søflyvemaskinen havde Zone-Redningskorpset gennemdiskuteret med direktør Gregersen fra Statens Luftfartstilsyn, og i en skrivelse fra tilsynet, underskrevet af ingeniør Eskildsen til Direktøren for Luftfartsvæsenet af 29/12 1938, blev det fastslået, at Luftfartstilsynet kunne støtte

Zone-Redningskorpsets synspunkt om, at en søflyvemaskine ikke ville være at foretrække.

I skrivelsen gennemgik ingeniør Eskildsen de maskiner, der kunne komme på tale, nemlig Fairchild, Monospar, en brugt Junker W 34, en Fokker F VII, samt KZ II.

Ingeniør Eskildsen konkluderede, at Fairchild-maskinen var den bedst egnede, idet den havde de laveste krav til start- og landingsbaner, var rimelig i pris og kunne forsynes med pontoner.

Ingeniør Eskildsen skrev endvidere, at det nu var Zonens agt at hjemkøbe denne maskine, og det må derfor konkluderes, at Zone-Redningskorpset på dette tidspunkt havde opgivet tanken om en KZ II maskine og udnyttet sin annullationsret, angivelig fordi denne maskine var for lille med for ringe plads og bæreevne.

Eskildsen indstillede, at der blev givet Zone-Redningskorpset støtte til ansøgning hos valutamyndighederne om indkøb af maskinen, samt at flyet blev givet gratis standplads i lufthavnen og fritaget for landingsafgift, samt gebyr til indregistreringsbevis og luftdygtighedsbevis.

Direktør Knud Gregersen fra luftfartsvæsenet tiltrådte uden forbehold ingeniør Eskildsens indstilling, og det samme gjorde direktør Frandsen fra Sundhedsstyrelsen, der allerede den 9. januar 1939 kunne videresende sagen til endelig godkendelse i indenrigsministeriet.

Direktør Gregersen sørgede personligt for, at ansøgningen om valutaindførsel blev fremmet

mest muligt, og tilladelse forelå allerede den 17. januar 1939.

Sundhedsstyrelsen blev herefter den 25. januar 1939 af indenrigsministeriet anmodet om at komme med forslag om en overenskomst med Zone-Redningskorpset.

Historien er ikke slut endnu. Enhver der ved lidt om flyvetjenesten ved, at det ikke blev til noget med Fairchild-maskinen.

Ingeniør Hedegaard, der var Fairchildfabrikernes Danmarksrepræsentant var nemlig ikke informeret godt nok om maskinens indretning.

Da Zone-Redningskorpset efter valutatiladelsen den 17. januar 1939 afgav ordre til Fairchild-fabrikkerne i februar 1939 viste det sig, at en patient ikke kunne indsættes i maskinen udstrakt på bære, og Zone-Redningskorpset annullerede derfor ordren på grund af bristne forudsætninger.

Man tog igen kontakt med General Aircraft (Monosparfabrikken) og ingeniør Eskildsen.

Ingeniør Eskildsen anbefalede straks den 28. februar 1939 Monosparen som den nu eneste fornuftige løsning, selv om maskinen ikke kunne påsættes pontoner; søflyvemaskinen var nu endeligt opgivet.

Fra General Aircraft fik man tilbud om at købe fabrikens demonstrationsmaskine til 1.520 pund mod normalt 2.000 pund. Demonstrationsmaskinen havde kun haft 250 flyvetimer, og den 28. februar 1939 rejste

driftsleder Pagh til England, for at fær- digforhandle købet af maskinen, som på grund af rabatten nu kun var ca. kr. 15.000 dyrere end Fairchild-maskinen.

Zone-Redningskorpset indgav derfor gennem Statens Luftfartstilsyn en ansøgning til det offentlige om støtte på 15.000 kr. til købet.

Da det tidligere havde været på tale, at det offentlige skulle yde tilskud på kr. 30.000 til køb af et fly til Zone-Redningskorpset, regnede direktør Wiboltt tilsyneladende med, at han nu uden videre kunne få et offentligt tilskud på de kr. 15.000, som Monosparen kostede mere end Fairchild-maskinen.

Samtidig anmodede Wiboltt om, at der nu straks blev nedsat et tilsynsråd, der skulle føre kontrol med flyvetjenesten og dens økonomi, idet meningen var, at tjenesten ikke måtte give noget overskud.

Statens Luftfartstilsyn ved direktør Eskildsen anbefalede andragendet under henvisning til, at Zonen havde forpligtet sig til at flyve gratis for ubemidlede, og det samme gjorde Sundhedsstyrelsen.

I indenrigsministeriet var man knap så begejstret. Af de håndskrevne referater fremgår, at referenten har forelagt sagen således:

Forelægges til Afgørelse af, hvorvidt Folke- tingets Finansudvalgs Samtykke til Bevilling af det ansøgte Tilskud paa 15.000 kr. bør indhentes eller Z-R, bør henvises til at fremskaffe Beløbet ad privat Vej.

Den næste referent var ikke positiv. Han skrev i referatarket:

Der foreligger fm. ikke tilstrækkeligt Grund- lag for et Statstilskud. For det første er det ikke godtgjort, at Z-R ikke selv er i stand til at betale de 15.000 kr., og dernæst er hele den foreslaaede Ordning meget tvivlsom, hvilke Personer skal befordres vederlagsfrit, hvorfor skal Kommunerne ikke yde Betaling efter Folkeforsikringslovens § 17 for Sygekas- sepatienter. Skal Z-R være ganske frit stillet overfor Patienter, som ikke skal befordres vederlagsfrit ?

og længere fremme skrev han videre

....Andragendet synes at være et af de sædv. Tilfælde, hvor Private starter et Foretagende og derefter, naar de ikke selv kan klare Udgifterne, søger at vælte en Del af disse over på Staten, idet de Paag. ved at forcere Sagens Afgørelse søger at opnaa et Resultat, som de ikke havde kunnet opnaa, hvis den havde været Genstand for nærmere Under- søgelse og Overvejelse.

Iøvrigt er de Fordele, som Z-R skal have, slet ikke saa ringe. Ing. Eskildsen, Luftfartstilsy- net, oplyser, at Tolden andrager ca. 7,5% af Værdien, altsaa ca. 3.000 kr., Indregi- streringsgebyr og Luftsdygtighedsbevisafgift henholdsvis 10 og 150 kr., Hangarleje ca. 1,5 til 2 kr. pr. Døgn og Landingsafgift 1 kr. pr. Landing. Alle disse Afgifter til Staten er det Meningen at fritage Z-R. Herefter synes der ikke at være stor Grund til, at Z-R yderligere skal have 15.000 kr. til denne Maskine, som jo sikkert er tænkt bl.a. at skulle virke som en Reklame for Korpset.

Henst. at svare, at man ikke har set sig i Stand til at yde det ansøgte Tilskud.

10/3 1939.

En ny referent skrev samme dag således i sagen:

Flyvemaskinen er allerede kommet hertil. Det havde været naturligt, om overenskomsten havde været i orden forinden. De nu opståede spørgsmål synes at tyde på, at sagen ikke har været tilstrækkeligt forberedt af de personer, som har ført de indledende forhandlinger.

Den 11/3 anføres blandt andet af endnu en referent i indenrigsministeriet:

Dir. Wiboltt har vist nok forhandlet direkte med... (ulæseligt, men form. Direktøren for Luftfartsvæsenet) og Medicinaldirektøren i denne Sag og har muligvis hos Direktør Gregersen faaet Bestyrkelse i, at han kunde handle som sket i Tillid til, at Staten vilde gaa med. Jeg kender intet til disse Forhandlinger, ud over det i nævn. Sag passerede, men ved et Besøg, som Direktør Wiboltt af-lagde mig forleden for at tale om Maskinens indvidelse, udtalte han sig om Spmlt., saaledes at jeg maatte forstaa, at han havde haft Føling med Direktør Gregersen ved de foretagne Dispositioner, og at han ved de tidligere Forhandlinger skulde have faaet en slags Tilsagn om et Statstilskud paa indtil 30.000 kr. ved Anskaffelsen af den først paatænkte Maskine, et Spml., der faldt væk ved Anskaffelsen af den anden, men altsaa nu er dukket op igen med den Begrundelse, at han med Udsigt til 30.000 kr. vel nok maatte kunne faa 15.000 kr.

Jeg har talt med Direktør Gregersen, der vel erkendte, at der havde været talt om et Tilskud på 30.000 kr., men aldeles ikke om noget Tilsagn. Han var nærmest indforstaaet med, at man henviste Dir. W. til selv at skaffe Pengene. Luftfartsvæsenet maatte selvfølgelig rent sikkerhedsmæssig kontrollere Materiellet, men havde iøvrigt ikke nøjere Kendskab til Dir. W.s finansielle og andre Forudsætninger. Erfaringsmæssigt bør man være paa Post ovf. slig Filantropi.

Dir. Gregersen mente iøvrigt, at Korpset allerede havde faaet nogle Bidrag til dækning af Beløbet fra privat Side.

Enig i at afvise Andraget med en høflig Motivering. Samtidig maa vi vel lægge an paa Tilvebringelse af den forudsatte Overenskomst.

11/3 1939

Indenrigsministeriets afslag foreligger i sagen kun som et udkast. Skrivelsen er først skrevet på maskine og slutter således:

I denne Anledning skal man meddele, at man under hensyn til de for Haanden værende finansielle Forhold ikke har set sig i Stand til at yde det ansøgte Tilskud.

Ordene fra og med "under hensyn til" er herefter overstreget, og med blyant er nedenunder anført:

.... har fundet det rimeligt under hensyn til det Offentliges Interesse i Planen at yde sin Støtte til Købet gennem de stillede Begunstigelser, medens man ikke råder over nogen Bevilling til Udredelse af direkte Tilskud, hvilket ogsaa ville forudsætte af Maskinen var

ejet i Sameje mellem Staten og Korpset, et Forhold som man finder upraktisk og paa anden Maade uheldigt.

Selv om Indenrigsministeriets sagsbehandler havde anført, at nu måtte man se at få lavet overenskomsten med Zone-Redningskorpset, så skete det alligevel ikke noget straks.

Den 27. september 1939 skrev Ekstrabladets chefredatør Leif B. Hendil er personligt brev til indenrigsminister Bertel Dahlgaard.

Leif B. Hendils henvendelse gik ud på dels at anmode ministeren om at foranledige, at pressen fik en plads i Tilsynsrådet, dels at bede ministeren undersøge muligheden for at tildele Zone-Redningskorpset et tilskud på kr. 15.000.

Leif B. Hendil skrev, at skulle staten have etableret denne tjeneste, da havde udgiften vel været et par hundrede tusinde.

Leif B. Hendil anførte videre:

... saa vil det være vanskeligt for Zonen baade at dække den store Startkapital og den årlige Udgift ved Maskinens Drift, der maa sættes til ca. 30.000 Kr., idet alene Forsikringerne koster ca. 10.000 Kr., den faste Flyver ca. 6.000 Kr. o.s.v.

Der var faktisk stillet Zonen dels Toldfritagelse i Udsigt og dels et Tilskud. I Stedet kom man til at betale 3.700 Kr. i Told, og da man pr. 15. Marts anmodede Indenrigsministeriet om en hurtig Fastlæggelse af hele Luftambulancens Basis, blev Sagen desværre sinket. Den Mand, der fik med den at gøre, blev syg, saa faldt der Ferie ind, den

ene og den anden skulde raadspørges, og først nu omkring 1. Oktober, altså 6 1/2 Måned senere, er man nået til Ende med hensyn til det formelle Grundlag for hele Aftalen.

Leif B. Hendil foreslog, at beløbet på kr. 15.000 blev taget af de midler, der var afsat til luftbeskyttelsen, mod at maskinen altid skulle være til rådighed for det civile luftværn.

For så vidt angår spørgsmålet om told fremgik det af gengivne uddrag af referaterne fra indenrigsministeriet, at man her faktisk regnede med, at maskinen skulle blive fritaget for told. Eftersom der var tale om en maskine til ambulancetransport var det da også helt forståeligt at antage, maskinen kunne toldfritages, i lighed med, hvad der gjaldt (og gælder) for ambulancebiler.

Tolden for maskinen udgjorde kr. 2.700 og for radiostationen kr. 1.000.

Bertel Dahlgaard tog et møde med Wiboltt om sagen.

Afslaget på kr. 15.000 blev opretholdt, og med hensyn til toldbeløbene blev Wiboltt henvist til at søge om dette hos Toldvæsenet. Formentlig lovede Dalgaard at anbefale ansøgningen hos Toldvæsenet, men det ses ikke at være sket, og Zone-Redningskorpset fik afslag på toldansøgningen.

Muligvis har der også internt i Zone-Redningskorpset mellem direktørerne Wiboltt, Hare og Reinholt Hansen været problemer. En skrivelse af 17. juli 1941 fra Wiboltt til

REDAKTION
RAADHUSPLADSEN 38
KØBENHAVN V
KONTORTID 7-15 1/2
TELEFON: CENTRAL 9114

Ekstra Bladet

EXPEDITION
RAADHUSPLADSEN 37
KØBENHAVN V
KONTORTID 9-17
TELEFON: CENTRAL 5011

KORRESPONDENTER I: PARIS - LONDON - BERLIN - ROM - WIEN - NEW YORK - BRUXELLES - ATHEN - OSLO - STOCKHOLM

København, den 27. September 1939.

H/EF.

*Maa jeg bede om
Belysning af denne Sag
Wiboltt kommer hos mig
Fredag Kl. 1.
12/10*

Hr. Indenrigsminister Bertel Dahlgaard,
Erichsensvej 5,
Gentofte.

Kære Indenrigsminister,

Jeg ved godt, at De i denne Tid maa være begravet i Arbejde og allehaande Problemer, men der er en Sag, som jeg maa bede Dem kigge lidt paa, saaledes som jeg før har gjort, nemlig Luftambulancen.

De vil huske, at jeg i sin Tid søgte Dem af Interesse for, at der kom en Løsning, og at der paa det Tidspunkt var Tale om, at Staten skulde give en stor Bevilling, der var vist nævnt op til et Par Hundrede Tusinde, og selv starte en flyvende Luftambulancetjeneste. Saa erfarede jeg, at Zoneredningskorpset var langt fremme med Forberedelser i samme Sag, og siden skete der jo det, at Zonen virkelig fik en brugbar Flyveambulance hjem og allerede har været fuld Virksomhed i nogle Maaneder. Men jeg undrer mig over, at De ikke gør det samme.

Ekstra Bladets chefredaktør Leif B. Hendil skrev til indenrigsminister Dahlgaard. På brevet har ministeren skrevet til embedsmændene: "Maa jeg bede om Belysning af denne Sag. Wiboltt kommer hos mig i Morgen Fredag Kl. 1 12.10.1939 B.T."

Zone-Redningskorpsets medstifter i Eskilstrup direktør Reinholt Hansen kunne tyde på det:

"Det er os en meget stor Glæde at kunne meddele Dem, at det Arbejde vi har lagt i Flyvetjenesten - trods vanskelige Tider - har frugtet saaledes, at vi i Dag har

udbetalt Flyvemaskinen

og alt hvad vi skylder Neumann og Simonsen - og yderligere har Kassebeholdning og Tilgodehavender, saa vi kan betale alt ud, saa vi intet skylder til nogen udover, hvad der skyldes Zone-Redningskorpset.

Vi føler, at Initiativet, Modet og Troen paa Sagen har ført os igennem, endog saa meget svære Tider og har gavnnet vort Korps uvurderligt. Først og fremmest maa vi glædes ved det store samfundsnyttige Arbejde der er gennemført med Lindring af Smerter, Redning af Menneskeliv, men ogsaa ved den Position vort Korps har vundet i Befolkningen og de mange Avisomtaler (sidste Halvaar alene en hel Scrapbog fuld) foruden store Artikler med Billedmateriale i Ugeblade som f.Eks.:

Jyllandspostens Søndags-Nr. - Familiejournalen - Billed Bladet - Dansk Familieblad - B.I.T. - Arbejdersamaritten - Flyv - D.R.K. Samarittertidende m.m. - et Omtalestof som er næsten overvældende og saa en værdifuld Udsendelse af en smuk Beretning.

Vi vedlægger et Udskrift fra Flyvetjenestens Forretningsprotokol d. 17/7-41, hvor den Retningslinie er fastslaaet som Korpset har

ønsket, idet det i Fremtiden i det væsentlige ønsker at indtjene til Flyvetjenestens Drift ved egen Abonnementstegning saaledes, at den direkte Abonnementstegning for Tjenesten herefter - til en vis Grad - bliver underordnet.

Vi beder Dem - snarest muligt - træffe Arrangement med Hensyn til Includering af Ambulance-Tjenesten i eget Abonnement - og glæder os ved at kunne aflevere med et saa smukt Resultat og "Flyvemaskinen betalt" paa ca. 2 Aar og 3 Maaneder - endda med en Stilstand paa ca. 9 Maaneder.

Jeg tror, at alle opnaaede Resultater overstiger selv Deres dristigste Forventninger, og vi haaber, at de maa virke opflammende, naar nye store Opgaver skal tages op, ligesom vi haaber, at Fremtiden med det nye Arrangement vil bringe lige saa gode og smukke Resultater. Ja undskyld, men vi er stolte over de opnaaede Resultater, som vi mener er opnaaet ved et anstrengende og stort Arbejde, ligefra vi fik Ideen og maatte gaa imod Indstillingen til Ministeriet og op til i Dag - og uden alt for megen støtte udefra, men anerkendes det nu, er vi tilfredse. Vi takker for Deres Støtte ved Salg af Lodsedler, og vi mindes ogsaa Driftsleder Pagh der var med i Arbejdet fra første Færd.

Ligeledes mindes vi, at Direktør Neumanns finansielle Støtte betød meget for Genneførelsen. Vi synes, vi ved Lejlighed skal takke ved en Frokost eller Middag.

Vi mindes ogsaa Direktør W. Falcks Udtalelser der sikkert virkede imod sin Hensigt - de animerede os til at gaa paa. Vi naaede at

udføre mere paa 1 1/2 Døgn (vigtige Transporter) end han havde naaet på 1 1/2 Aar (3 Transporter, hvoraf en var ligegyldig).

Korpset har sat en Milepæl i dansk Flyvnings Historie om Folk der havde Initiativ - Mod - Vilje og Styrke til selv at tage den vanskelige Opgave op - og gennemføre den.

Gid vort Korps maa gaa frem i denne Aand."

Denne skrivelse er interessant på flere punkter; en nyhed er det, at ikke alene direktør Neumann i Ringsted men også pilot Simonsen havde ydet lån til køb af flyvemaskinen.

Skrivelsen viser tillige den form, der har været mellem direktørerne. Noget tyder på, at Reinholt Hansen har været betænkelig ved den store investering i maskinen. Man må jo huske på, at Zone-Redningskorpset året før købet af maskinen havde opført en storstation i København, der havde kostet 65.456,39 kr., også med direktør Wiboltt som iværksætter, og når Wiboltt så allerede året efter har villet købe en flyvemaskine til kr. 45.000, kan det godt have givet anledning til kontroverser. Zone-Redningskorpset var jo under opbygning i hele landet, og der var brug for penge til driften af de mange nye stationer, som jo i starten som regel altid gav underskud. Endvidere var en hel del materiel nedslidt, navnlig brandmateriellet, fordi tiden efterhånden var løbet fra de ombyggede personvogne med små Ellehammerpumper.

Måske har Wiboltt ligefrem fået Reinholt Hansens tilsagn under hensyn til, at Wiboltt har sagt, at staten ville yde et tilskud.

Det er kun gætteri, men har dette været tilfældet, så har Wiboltt haft et problem over for Reinholt Hansen når statstøtten alligevel

ikke gik igennem.

I hvert fald tyder skrivelsen på, at Wiboltt nærmest vil sige: "hvad sagde jeg?"

Oprettelsen af et tilsynsråd.

Som nævnt blev Sundhedsstyrelsen den 25. januar 1939 anmodet om at udarbejde en overenskomst med Zone-Redningskorpset om flyvetjenesten, og denne overenskomst blev der arbejdet med sideløbende med forhandlingerne om tilskud.

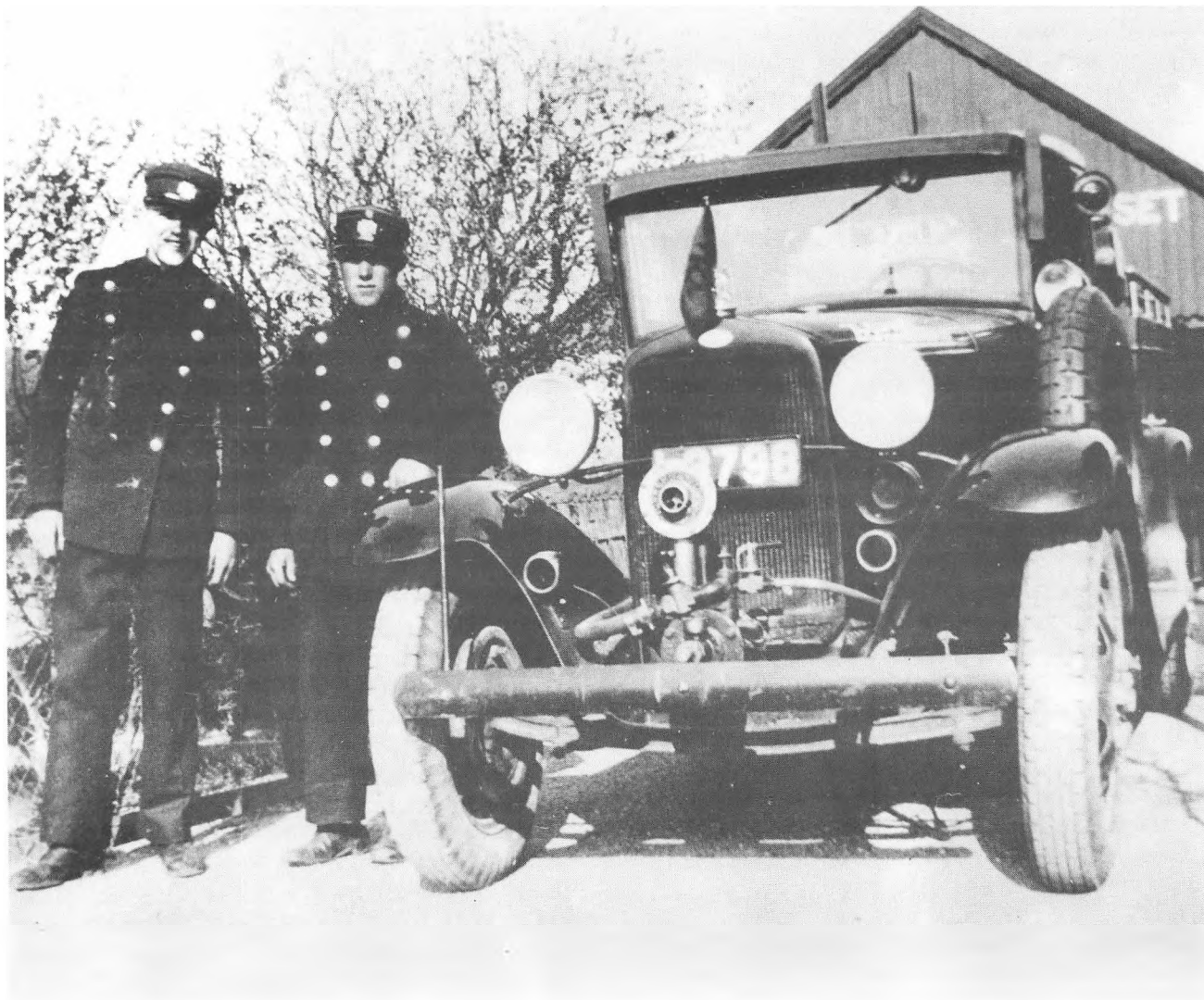
For Zone-Redningskorpset var det meget vigtigt at denne overenskomst blev oprettet hurtigt, men dette forstod myndighederne tilsyneladende ikke.

Af referatarket i indenrigsministeriet fra januar 1939 hedder det:

"Spørgsmaalet om Oprettelse af en Overenskomst haster ikke for Øjeblikket" (sagsbehandleren blev dog af en senere referent bebrejdet dette, jfr. referatet fra 10/3 1939).

Baggrunden for Zone-Redningskorpsets ønske om en overenskomst var, at man ville have det offentlige i ryggen, når man skulle ud at tegne abonnementer med private og kommuner.

At ambulanceflyvetjenesten var under tilsyn af et særligt tilsynsråd under indenrigsministeriet var naturligvis af stor reklameværdi for Zone-Redningskorpset, noget som der forøvrigt slet ikke blev lagt skjul på.



Direktør Harald Neumann startede i 1930 den første Zone-station i Ringsted med en enkelt kranvogn.

9 år senere var virksomheden - tillige med Neumanns andre virksomheder - blevet så stor, at Neumann kunne finansiere købet af flyvemaskinen for Zone-Redningskorpset.

Det er Harald Neumann til venstre.

Man var i ministeriet ej heller i tvivl om, at Zone-Redningskorpset ville udnytte denne reklameværdi. Et sted anførte en referent:

"Zonen vil benytte Maskinen meget stærkt i Reklameøjemed (jfr. eksempelvis Østersøsvømningen).

og her er formentlig tænkt på den store PR, Zonen fik ved at følge Jenny Kammergaard på hendes svømmetur over Østersøen med Tertia.

Både direktør Wiboltt og Leif B. Hendil klagede over, at man med langsommelighed i sagsbehandlingen havde svigtet Zone-Redningskorpset og forsinket mulighederne for hurtigt at skaffe det økonomiske grundlag for tjenesten.

Zone-Redningskorpset fremsendte et forslag til Sundhedsstyrelsen, som måtte omarbejdes kraftigt, inden det kunne sendes til høring i indenrigsministeriet, Ministeriet for Offentlige Arbejder og hos direktøren for Luftfartsvæsenet.

Direktøren for Luftfartsvæsenet var den der gjorde flest indsigelser til udkastet, idet det ikke tydeligt nok var præciseret, at maskinen kun måtte bruges til patientbefordring. Direktøren var nemlig fra en anden sag bekendt med, at Zone-Redningskorpset havde indgivet koncessionsansøgning på erhvervmæssig flyvning, omfattende ambulanceflyvning, lejlighedsflyvning og rundflyvning. Det var direktørens opfattelse, at de begunstigelser, der var givet Zone-Redningskorpset vedrørende fri hangarleje m.v. var givet under den forudsætning, at

maskinen kun skulle anvendes til ambulanceflyvning. Zonen måtte derfor vælge, om man ville have begunstigelser, eller mulighed for også at anvende maskinen til erhvervmæssig flyvning.

Om dette punkt blev der optaget nærmere forhandlinger, der tilsyneladende endte ud i, at maskinen måtte bruges ikke kun til ambulance- og sygetransport, men også til demonstrationsflyvning og til at medtage passagerer i, dog kun uden honorar, idet der jo ikke kunne opnås koncession på erhvervmæssig flyvninger uden afkald på begunstigelserne. (På dette tidspunkt har man formentlig stadig regnet med at opnå toldfritagelse på knap kr. 4.000, og derfor har man accepteret at give afkald på den erhvervmæssige flyvning.) Som begrundelse udvidelsen af området for anvendelsen af maskinen blev anført, at afstandene var så korte i Danmark, og da maskinen havde radio ombord, ville den altid kunne tilkaldes til ambulanceflyvning, og således i princippet "altid være klar til dette brug".

I kontraktsudkastet var desuden anført, at maskinen skulle have fri hangarplads m.v. i Kastrup, men denne bestemmelse udgik af den endelige kontrakt, efter anbefaling fra direktøren for Luftfartsvæsenet, idet han anførte, at "en bestemmelse af omhandlet art derhos ikke hører hjemme i en overenskomst mellem Zone-Redningskorpset og indenrigsministeriet".

På et punkt var der i øvrigt uenighed mellem Zone-Redningskorpset og Sundhedsstyrelsen. Zone-Redningskorpset ønskede af hensyn til abonnementstegningen en formulering, der

hed, at flyvningen skulle udføres gratis for ubemidlede, mens Sundhedsstyrelsen ville have, at formuleringen skulle være, at personer der opfyldte betingelserne for at være medlem af en statsanerkendt sygekasse intet skulle betale, og derved blev det. Zone-Redningskorpset fik dog indføjjet: *"Hvor Betalingspligt for Transport maatte påhvile Trediemand, skal Zonen dog være berettiget til at forlange Vederlag hos denne"*.

Disse bestemmelser gav anledning til fortolkningstvivl, hvilket bedst kan illustreres med følgende eksempel: Den 16. juli 1941 rekvirerede Lemvig Sygehus ambulanceflyvemaskinen til en livstruet patient, der omgående skulle overføres til København.

Zone-Redningskorpset sendte regningen for flyvningen (kr. 600) til sygehuset, som videresendte den til Møborg Sygekasse, som videresendte den til Møborg Sogneråd, som igen sendte den til Amtsrådet. Ingen ville betale og sagen endte i indenrigsministeriet.

Det lå fast at transporten havde været livsvigtig, og at der ikke havde været tid til at indhente Sognerådets samtykke til rekvirering af flyvemaskinen.

Amtsrådet henholdt sig til, at Zonen jo fløj gratis for folk der opfyldte betingelserne for at være medlemmer af statsanerkendte sygekasser, men Zone-Redningskorpset henholdt sig til, at det jo af overenskomsten fremgik, at dette ikke gjaldt, når betalingspligten måtte påhvile trediemand - og i dette tilfælde påhvilede den jo det offentlige. (Ifølge dagældende Folkeforsikringslov § 17). Zone-Redningskorpset blev da spurgt om, hvornår det overhovedet kunne være relevant at flyve gratis for ubemidlede, og Zone-Redningskorpset svarede hertil, at hensigten med bestemmelsen var at ingen af hensyn til

betalingsspørgsmålet måtte afstå fra at tilkalde flyveambulancen, idet betalingspligten altid kom i anden række og kunne undersøges bagefter. Havde ingen betalingspligten ville Zone-Redningskorpset betale.

I anledning af sagen beklagede Zone-Redningskorpset i øvrigt, at indenrigsministeren havde udsendt et cirkulære (Indenrigsministeriets skrivelse af 24.1.1940) til kommunerne, hvoraf det fremgik, at Zone-Redningskorpset fløj gratis for personer der nød optagelse i statsanerkendte sygekasser, idet dette havde hæmmet abonnementstegning hos kommunerne, der på baggrund af dette cirkulære havde været vanskelige at overbevise om det rigtige i at tegne abonnement til sikring af kommunens udgifter til ambulanceflyvning med kommunens indbyggere.

Den endelige overenskomst findes ikke i sagen. Den ser ikke ud til at være nået frem til indenrigsministeriet. Eller måske har ministeriet sendt sit eneste eksemplar til udenrigsministeriet i forbindelse med sagen om opnåelse af flyvetilladelse under krigen, jfr. senere.

Men formentlig er direktøren for Luftfartsvæsenets indstillinger bortset fra spørgsmålet om anvendelsen af maskinen blevet fulgt i den endelige aftale mellem Zone-Redningskorpset og indenrigsministeriet. I hvert fald fremgår det af sagen, at Zone-Redningskorpset den 30/8 1939 blev meddelt koncession på ambulanceflyvning og sygetransport.

Ejendommeligt er det, at der tilsyneladende ej heller findes noget om, hvor længe overenskomsten var i kraft.

Zone-Redningskorpset havde fået indsat en bestemmelse om ret til øjeblikkelig at ophæve overenskomsten, såfremt der fra anden side blev oprettet en ambulanceflyvetjeneste, og der ikke i forbindelse hermed blev tilvejebragt en fællesordning for de to tjenester.

Med speciel tilladelse fra Rigsarkivet er journalerne for Indenrigsministeriets kontor for sundhedssager i perioden 1939 til 1955 blevet gennemgået, uden at det har været muligt at finde korrespondance om tilsynsrådet, bortset fra det materiale, der findes fra tjenestens etablering i 1939, i hvilket tillige findes beretning og regnskab til og med 1941.

Som formand for tilsynsrådet var valgt overlæge Poul Guildal, og der findes citater fra hans udtalelser om flyvetjenesten fra flyvejubilæet i 1949. Han er i disse citater tituleret som formand for tilsynsrådet.

Men hvad der skete med tilsynsrådet er altså lidt af en gåde i dag, men bogens redaktion har følgende gæt: I overenskomsten var der åbnet mulighed for, at tilsynsrådet kunne nedsætte et forretningsudvalg til at varetage de løbende funktioner.

Fra lotteriansøgningen (jfr. senere) ved vi, at forretningsudvalget blev etableret og at i hvert fald Eskildsen var medlem af dette udvalg.

Redaktionens gæt går på, at tilsynsrådet ganske enkelt blev glemt. Der blev ikke indkaldt til møder eller afgivet nye beretninger. Eskildsen og Guildal havde den daglige kontakt og derved blev det.

Denne teori bestyrkes af, at der ikke findes

omtale af tilsynsrådet i landets aviser efter 1945.

Indtil 1945 udsendte man pressemeddelelser om rådets arbejde, i 1945 endda med foto, men herefter viser der sig ingen omtale. Berlingske Tidende har i redaktionsarkivets sag om Zone-Redningskorpset intet om tilsynsrådet efter 1945.

Der findes ganske vist i Zone-Museets arkiver beretninger fra 1946 og 1947, men disse omtaler ikke tilsynsrådet og den er ej heller som 1945-beretningen underskrevet af Poul Guildal (1947-beretningen er formentlig udgivet på baggrund af, at Falck samme år havde etableret en flyvetjeneste).

Om denne teori er rigtig, så består der fortsat mellem indenrigsministeriet og Falck en overenskomst om ambulanceflyvning.

Zone-Redningskorpset anførte på brevpapir og tryksager helt op til sammenlægningen, at flyvetjenesten blev kontrolleret af et tilsynsråd under indenrigsministeriet.

Overenskomsten mellem Zone-Redningskorpset og indenrigsministeriet blev underskrevet den 16. december 1939, og i begyndelsen af januar 1940 blev medlemmerne af tilsynsrådet udpeget således:

Formand:
overlæge Poul Guildal.

Øvrige medlemmer:
ingeniør M.P. Eskildsen,
sekretær Bent Fischer, indenrigsministeriet,
direktør for Luftfartsvæsenet K. Gregersen,
redaktør Leif B. Hendil, Ekstra Bladet,
forsikringsdirektør Holten Lützhøft,
direktør Harald Neumann, valgt af Zone-Redningskorpset,

hrs. Kjeld Rørdam, valgt af Zone-Redningskorpset,
direktør E. J. Wiboltt.

Overlæge Poul Guildal var en kendt personlighed indenfor lægevidenskaben, hvor han beskæftigede sig med ortopædiske behandlingsformer, ligesom han var engageret i uegennyttige foretagender som Samfundet og hjemmet for vanføre m.v.

I årene 1915-16 havde han været chef for den danske ambulance i Le Tréport og Paris, og han havde ved flere lejligheder beskæftiget sig med ambulanceflyvespørgsmålet. Det var også under Poul Guildal, at Zone-Redningskorpset senere fik samarbejde med Sundhedsstyrelsen om den kunstige lunge.

Ingeniør M. P. Eskildsen var chef for Statens Luftfartstilsyn, og var sammen med K. Gregersen flyvefagets repræsentanter i tilsynsrådet.

Sekretær Bent Fischer havde ledet forhandlingerne mellem indenrigsministeriet og Zone-Redningskorpset og var Indenrigsministeriets repræsentant.

Forsikringsdirektør Holten Lützhøft havde ydet bidrag til maskinen, og Harald Neumann - Zonens kapitalstærke mand - havde sørget for den egentlige finansiering af flyvemaskinen. Harald Neumann, der i dag er 85 år har fortalt, at han måtte pantsætte hele sit hus for at skaffe penge til maskinen.

Hrs. Rørdam udtrådte allerede i maj 1940, og han har derfor desværre ikke kunnet bistå med materiale til bogen.

Det ses ikke, hvornår tilsynsrådet første gang holdt møde, men det første store spørgsmål, man blev stillet overfor var formentlig, at hele tjenesten måtte opgives den 9. april 1940, hvor tyskerne forbød al dansk flyvning, altså kun 3 måneder efter ordningens etablering. Den 28. maj 1940 ansøgte Zone-Redningskorpset om udenrigsministeriets tilladelse til at foretage ambulanceflyvning, når det var af afgørende betydning for patientens liv eller helbred.

Den 25. juni 1940 skrev overlæge Poul Guildal som formand for tilsynsrådet og anbefalede sagens fremme, idet han gjorde opmærksom på, at den manglende flyvetilladelse betød, at abonnementstegningen måtte standses, hvilket kunne medføre, at hele flyvetjenesten måtte nedlægges.

I et notat i sagen fra den 9. juli 1940 hedder det:

... har skrevet til den tyske værnemagt om tilladelse til ambulanceflyvning, men trods gentagne rykninger ikke svaret - svaret vil formentlig under de herskende forhold blive negativt ...

Senere på måneden blev ministeren inddraget i sagen, og i august havde man møde med tyskerne.

Den 21. september 1940 kom der svar fra tyskerne. Zone-Redningskorpset måtte flyve under forudsætning af, at maskinen blev stationeret i Kastrup, at den fulgte de tyske luftfartsanvisninger, og at der kunne medføres tyske soldater i maskinen, hvilket krav

Zone-Redningskorpset den 20. oktober accepterede, hvorefter flyvningen kunne genoptages.

Omtrent samtidig med at Zone-Redningskorpset blev meddelt flyvetilladelse, rettede Dansk Røde Kors henvendelse til Zone-Redningskorpset og forespurgte, om man kunne købe flyvemaskinen, idet Dansk Røde Kors havde ansøgt om flyvetilladelse, som man forventede at ville opnå.

Da Zone-Redningskorpset fik flyvetilladelse, mente Røde Kors, at der var sket en forveksling mellem Zone-Redningskorpset og Røde Kors, men Zone-Redningskorpset fastholdt, at flyvetilladelsen var givet i Zone-Redningskorpsets navn. Zone-Redningskorpset erklærede, at såfremt der var tale om en fejl, da ville man afhænde maskinen til Røde Kors, idet det vigtigste var at få tjenesten genetableret.

Der var imidlertid ikke tale om en misforståelse, og Dansk Røde Kors fik ikke flyvetilladelse under krigen.

I november 1940 afgav Zone-Redningskorpset beretning til tilsynsrådet om flyvetjenestens virksomhed fra 18. marts 1939 til 9. april 1940. Af beretningen fremgår, at man havde truffet aftaler om reservefly med Nordisk Lufttrafik (KZ maskiner), løjtnant Jepsen, Aalborg (Fokker F VII), Norrköpings Automobil och Flygklubb, Sverige, og Widersøes Flyveselskap, Norge. Endvidere med luftmarinestationen i København for så vidt angik søflyvemaskine, ligesom man havde aftale med Hærens Flyve tropper, der havde tilbudt Zone-Redningskorpset at stille

materiale til rådighed om på hvilke marker i landet der ville kunne landes år for år under hensyn til besætningsforhold m.v.

Flyvetjenesten dag til dag

1933

Zone-Redningskorpset afhenter for første gang patienter der ankommer med rutemaschine til Kastrup (*ill.*)

31. januar 1939

Af Berlingske Tidende fremgår, at Zone-Redningskorpset hos General Aviation i Amerika har købt en enmotors Fairchild K-24 flyvemaskine som ventes til Danmark i løbet af et par måneder.

Maskinen behøver kun 50-60 meter til start og landing og kan flyve 215 km/t. Dens aktionsradius er 1.100 km og Warner motoren har 165 hk.

5. februar 1939

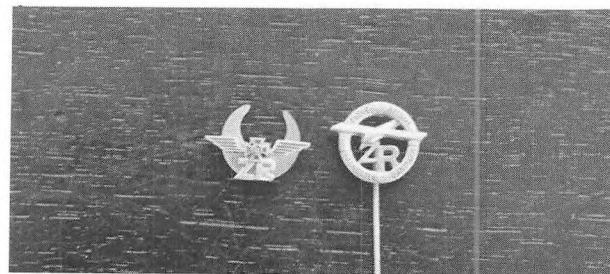
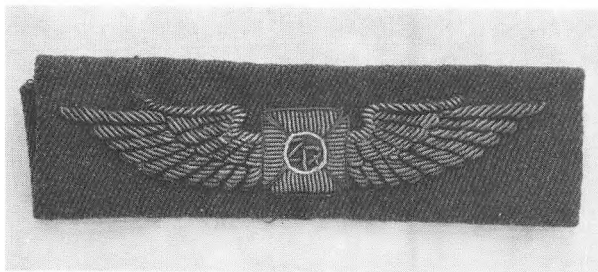
Af Berlingske Tidende fremgår, at Zone-Redningskorpset har ansat den 32 årige løjtnant K. E. Simonsen som pilot. Simonsen er kendt som en rolig og påpasselig pilot med certifikat som trafikflyver.

9. marts 1939

Monosporen ankommer til Kastrup fra England ført af cheffingeniør D. L. Hollis-Williams fra General Aircraft Ltd. og som passager driftsleder O. Pagh fra Zone-Redningskorpset.

Maskinen demonstreres samme dag for pressen.

Til stede er direktør for Luftfartsvæsenet Knud Gregersen, Statens Luftfartstilsyn ved ingeniør Eskildsen, DDL's direktør Knud Lybbye, direktør Bryde Nielsen, Varehuset



Øverst:

Første patient fra luften hentes i Kastrup i Zonens nye Citroën-ambulance og bringes til sygehuset.

Nederst:

Til højre reversmærker udgivet af flyvetjenesten og til venstre flyvevinger til flyveuniformer (målforhold kan ej sammenholdes).

Buldoc (der i 1936 forærede Zone-Redningskorpset den første redningsbåd), forsikringsdirektør Holten Lützhøft samt fra Zone-Redningskorpset direktør Harald Neumann, Ringsted, direktør Wiboltt, direktør Hare, Simonsen og direktionssekretær Elmose. Tilsyneladende var maskinens fremkomst ikke nogen sensation. Ingen af bladene ofrede mere end et par spalter på sagen, og kun få bragte fotos. En avis skrev: "*... Men vi synes nu, der havde været mere grund til at anskaffe en Sø-Flyvemaskine, der i paakommende Tilfælde kunde betjene vore smaa Øer. Erfaringerne med den allerede eksisterende Flyveambulancetjeneste har vist, at der takket være vore talrige moderne Provinssygehuse er meget begrænset brug for at bringe Patienter til København*".

Maskinen blev samme aften transporteret til sundhedsudstillingen i Forum, hvor den skulle udstilles inden den trådte i funktion.

20.-24. april 1939

Monosparen udfører sin første ambulanceflyvning, idet den henter en patient hjem fra Zürich.

Da 5-årsberetningen blev udgivet i 1944 var denne første tur for flyvetjenesten også tjenestens hidtil længste.

1. maj 1939

Maskinen præsenteres for pressen og befolkningen i Århus.

Under en demonstrationsflyvning agerer reservelæge ved Århus Amtssygehus doktor Buch sig som patient ved at lægge sig på båren i maskinen. Efter flyveturen udtaler han til pressen, at denne transportmåde er

langt bedre og behageligere, end den der tilbydes i en ambulance.

Abonnement på maskinen koster kr. 1 om året, dog skal man tegne sig for mindst 5 år (*ill.*)

18. maj 1939

Af Fyns Stiftstidende fremgår, at den førstkommende onsdag vil 25 karle fra Ollerup Gymnastikskole, der sommeren 1939 skal gøre opvisning på verdensudstillingen i New York, optræde i Fyns Forum til fordel for Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste. Billetterne koster henholdsvis 1 og 3 kr.

22. maj 1939

Maskinen præsenteres i Odense hvor den lander på Marslev flyveplads (*ill.*).

11. juli 1939

Jyllandsposten udgiver et søndagstillæg på 4 helsider om den nyoprettede ambulanceflyvetjeneste (bagsiden delvist gengivet).

28. juli 1939

Monosparen rykker for første gang ud til Anholt for at afhente en patient, feriegæsten københavneren Juste Wilde ramt af nyrekolik.

Simonsen letter fra Kastrup med sygeplejersken frk. Nielsen kl. 17⁴⁰ og lander kl. 18⁴¹ på Anholt, hvor befolkningen har afmærket pladsen med lagener.

Kl. 19⁰⁷ letter maskinen fra Anholt og ankommer til Kastrup kl. 19⁵².

Fortsættes side 32.

Simonsen demonstrerer Monosparmaskinen for Århusborgmesteren H.P. Christensen.





Til venstre:
Monosparmaskinen demonstreres for pressen i Aarhus.

Damen i uniform er fru Valborg Nielsen, der var ansat sygeplejerske på doktor Værnets klinik, og som kunne tilkaldes fra klinikken og deltage i flyvninger.

Foto: Aarhus Stiftstidende.

Nederst:
Monosparen fotograferet foran Aarhus-hallen i anledning af udstillingen "Det sunde menneske" i maj 1939.

Foto: Aarhus Stiftstidende.





Herover:

Fra præsentationen af Monosparen i Odense. Maskinen er landet på Marslev Flyveplads. På billedet ses:

Overass. Frisholt, ZR Odense- overlæge Sv. Müller - driftsleder Sparre, ZR Odense - Simonsen - byrådsmedlem, overlærer Søren Petersen - direktør Beck, Skandinavisk Motorkompagni - fuldmægtig Åge Hansen, Odense Skattevæsen - byrådsmedlem, købmand Martin Iversen - justitsministeriets motorsagkyndige Carl Marius Hansen med sin søn Mogens - dir. for Odense Teater, Helge Rungwald

Vi appellere til hele Danmarks Ungdom om at hjælpe os i dette Arbejde.

Saavel Anskaffelsen af Maskinen som Driften af den fordrer mange Penge. Vi har derfor — som det bekendt er — lavet saa billigt et Abonnement, at de allerfleste kan overvinde det (1,10 Kr. om Aar) for hele Husstanden, og ved at tegne dette Abonnement sikrer man sig selv og Husstanden og støtter samtidig Opretholdelsen af Flyve-Ambulance-Tjenesten. Vi mente ikke, at vi kunde lade denne Opgave vente længere paa sin Løsning — det har allerede i den forløbne Tid aarligt kostet en Sum af menneskelige Lidelser og Smærter — og i adskillige Tilfælde haft Døden til Følge.

Vi fik da den Idé, at denne Opgave paa en værdig Maade kunde løses af den danske Ungdom, og at vi — for de derved sparede Omkostninger — samtidig kunde fremme den populære og interessante Sport — Model-Flyvesporten.

Paa Grundlag af den store Bestilling — og ved Velvilje og Imødekommenhed — har vi gaaet saa vidt som at sætte Gang i denne lærerige Sport udsat for Konkurrencer med Præmier — og endvidere udleverer vi til de, der tegner herhedsvis mindst 6 eller 6 Abonnenter, større Model-Svæveplaner, ogsaa af anerkendt Fabrikat.

CYKLEABONNEMENT
inkluderende Levering af Nummerplade til Cykle, Forbindskasse, gratis Ambulancekørsel og Hjælpkørsel af Cykle ved Ulykker — kan ogsaa erholdes ved Indsendelse af Tegningsblanket, saafremt nogle hellere ønsker dette i Stedet for Svæveflyveren. I saa Tilfælde maa det bemærkes paa Tegningsblanketten.

Held og Lykke med Arbejdet! Indsend den første Blanket i Dag, og meddel os samtidig, hvor mange Tegningsblanketter vi skal sende.

Blør Danmark have en Flyve-Ambulance?
 NAVN: _____
 BILNING: _____
 ADRESSE: _____ (Vælgst deris tydeligt)
 Jeg tegner herved omstaaende Abonnement med Ret til gratis Flyve-transport ved Ulykker og Sygdom for mig og min Husstand. Præmie for 1 Aar, ialt 5,50 Kr. plus Opretningsgebyr, opkræves straks, og Abonnementet træder i Kraft Betalingsdagen.
 Dato: _____
 Underskrift: _____
 INDSENDERENS NAVN: _____
 ADRESSE: _____

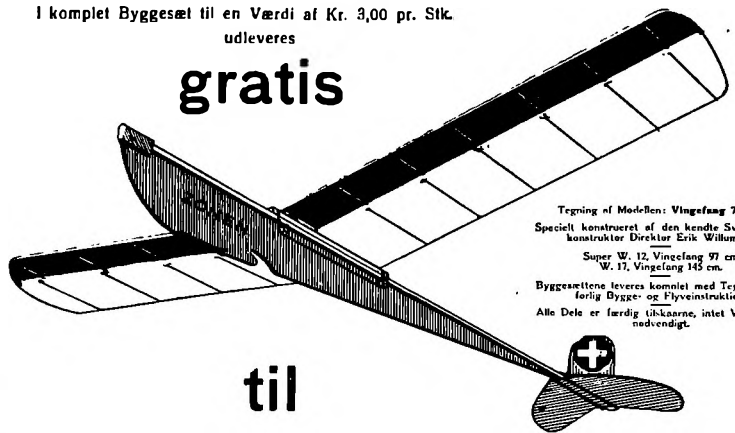
Vi ønsker at høre om den bedste Betaling for den bedste Betaling. Til alle som ønsker at tegne Flyve-Ambulance Abonnementet, komplet med alle Udgifter.
 Erhverv kan blive øget og løn kan blive højere. Det er derfor, at alle i Dag betaler mere for at sikre sig og sin Familie den mest fordelagtige og mest økonomiske Transport for Langtids- og Korte-Tur.
FLYVE-TRANSPORTEN

Denne Embelm 4 50 Kr. omkræves inden det første Abonnement.
 Stk. Embelm til første Abonnement.

10000 Model-Svæveplaner

I komplet Byggesæt til en Værdi af Kr. 3,00 pr. Stk. udleveres

gratis



Tegning af Modelen: Vingspang 70 cm.
 Specielt konstrueret af den kendte Svæveplanskonstruktør Direktør Erik Wilumson.
 Super W. 12, Vingspang 97 cm. W. 17, Vingspang 145 cm.
 Byggesættene leveres komplet med Tegning, udførelse af Bygge- og Flyveinstruktion.
 Alle Dele er færdig tilberedt, intet Værktøj er nødvendigt.

til

10000 Drengene eller Piger

der hver tegner een Abonnent, som anført paa Blanketten i venstre Hjørne.

Tegnes 3 Abonnenter udleveres et Byggesæt Super W. 12, Værdi Kr. 6,00.

Tegnes 6 Abonnenter udleveres et Byggesæt W. 17, Værdi Kr. 12,00.

Ved Tegning af Abonnementet brynges Kuponen i venstre Hjørne, der kan indsendes udenbøst. Sørg for at den bliver rigtig og tydeligt udfyldt og postlert eget Navn og Adresse, hvortil Model-Svæve-Planen skal sendes, samt Antal Blanketter som maatte ønskes for yderligere Tegning.

Gør ved Tegning opmærksom paa, at Abonnementet dækker hele Husstanden. Enhver kan f. Eks. ved Sygdom paa Rejse eller lign. få Brug for Flyve-Ambulancen — det kan være dyrt, derfor maa ikke i Forsætnen har sikret sig gratis Flyve-transport ved Abonnementet for — een — 1 Kr. om Aaret. Af Hæfte til Omkostningerne opkræves Præmien for fem Aar af Gangen, ialt Kr. 5,50.

For yderligere at fremme Interessen for denne sunde og lærerige Sport, en af vor Tids interessante Fritidsbeskæftigelser — en rigtig "Før og Som Sport" — udkræves

KONKURRENCER FOR MODEL-SVÆVE-FLYVERE

der giver enhver, der har deltaget i Abonnementstegningen Ret til at deltage og Mulighed for at vinde en lang Række værdifulde Præmier, herunder: Flyvere — Skjorte — Store Svæve Flyve-Modeler — Bælte for Dødsulykker — og meget andet.

Indsendelsen beholder efter Indsendelsen af første Tegningsblanket Flyveambulance-tjenestens Embelm i Sæts (forsubst). Efter Indsendelsen af 10 Kort, kan det udstyres med Embelm i Guld (færgylt).

Blade som dette udleveres ved Henvendelse til Flyve Ambulance-Tjenesten, Platanvej 18, Kbhvn, samt paa Zone-Redningskorpsets Hovedstationer i Odense og Aarhus. „Jyllandsposten" Trykkeri — Aarhus

Bagsiden af Jyllands Postens tillæg 11. juni 1939 med opfordring til alle piger og drenge om at deltage i abonnementstegningen.

21. september 1940

Zone-Redningskorpset får igen flyvetilladelse, jfr. kapitlet om flyvetjenestens historie.

Februar 1940

Monosparmaskinen får sin debut som undsætningsfly til de indefrosne danske øer. Billed Bladet er med på en tur til Endelave og Tunø med post, proviant og medicin. Turen bliver til forsidestof og tre helsider. (Delvist gengivet).

22. februar 1940

Ella Heiberg og Liva Weel flyves fra Kastrup til Odense, hvor maskinen skulle over i anden anledning. Pilot var Him-Jensen (reservepilot).

9. april 1940

På grund den tyske besættelse må ambulandeflyvningen indstilles. Monosporen evakueres ad landevejen til den nu forsvundne flyveplads Lundtofte nord for København.

24. april 1940

Efter at Zone-Redningskorpset har mistet sin flyvetilladelse den 9. april, må patienterne igen transporteres ad landevejen. I Berlingske Tidende kan læses, at det på grund af brospæringer og aflyste færger har taget Zone-Redningskorpsets Esbjerg-afdeling 9 dage at køre en patient Esbjerg-København og retur.

14. december 1940

Efter at Zonens flyvetjeneste igen har fået flyvetilladelse, flyves monosporen nu tilbage fra Lundtofte til København af Simonsen.

18. januar 1941

Simonsen udfører den første operationelle flyvning under besættelsen, da han transporterer post og proviant til Saltholm, og medførte tyske soldater begge veje, formentlig udskiftning af den lokale garnition.

30. januar 1941

Zone-Redningskorpset undsætter et indefrosset skib hvis 13 mand store besætning er uden fødevarer. 200 kg proviant i 12 kasser bliver nedkastet. Inden flyvninger med nedkastning af proviant blev påbegyndt, måtte en sidedør skrues af flyvemaskinen, således at provianten kunne kastes ud. Disse flyvninger var derfor meget kolde at udføre.

30. januar 1942

Flyveambulancen afhenter en alvorligt syg 80-årig dame på Femø og overfører hende til fastlandet. Maskinen kunne lande på isen og 200-300

Billed-Bladet

Nr. 7

13. Februar

3. Aargang

1940



25
ØRE

BILLED-BLADET flyver med Zoneredningskorpset Indefrosne Øer til Undsætning
Se Reportagen inde i Bladet

Undsætning af Endelave og Tunø i februar 1940. Forsidestof i Billed Bladet 13. februar 1940.



Det var et brev fra Anholt, der gav stødet til oprettelsen af flyvetjenesten.

28. juli 1939 udførtes for første gang en egentlig undsætning af øen.

Billedet herover er taget i 1952 og viser landingspladsen på Nordbjerg.

Øen havde ingen ambulance, men en bære kunne placeres i bagerens brødbil, der så kunne fungere som ambulance.

Teksten fortsat fra side 32.

mennesker havde samlet sig for at se maskinen, og skolebørnene på Femø fik fri resten af dagen.

Femø Sogneråd havde tegnet abonnement på ambulanceflyvetjenesten.

Februar 1942

Med Billed Bladet ombord flyver Simonsen til det indefrosne Anholt for at hente blod til Serum-instituttet til brug for fremstilling af mæslinge-serum på grund af mæslinge-epidemi på øen.

Artiklen på 3 hele sider bringes i Billed Bladet 27. februar 1942 (*ill.*).

Februar 1942

Zone-Redningskorpset åbner en station på Ulrich Birchs Allé 47 på Amager og Simonsen får bolig dér, idet han samtidig udnævnes til stationsleder.

8. februar 1942

Trods stor risiko for overisning henter Simonsen en patient i Randers og flyver ham til København til øjeblikkelig operation for en hjernesvulst.

25. februar 1942

Af Jyllandsposten fremgår, at Zone-Redningskorpset har lejet 2 maskiner af DDL, efter at Monosparen er havareret på Læsø.

5./13./27. februar/5. marts 1942

Zone-Redningskorpset afhenter i fire tilfælde livstruede patienter på Læsø for at overføre dem til hospitaler på fastlandet. Læsø var på grund af issituationen totalt afskåret fra omverden.

De fire flyvninger kostede Læsø Kommune over kr. 2.500, men under normale forhold kunne patienterne have været overflyttet med skib, hvilket ville have kostet kommunen ca. kr. 100.

Via Amtmanden over Hjørring Amt søgte kommunen Socialministeriet om refusion af merudgiften under hensyn til, at der måtte være tale om en statsopgave.

Resultatet blev, at beløbet blev refunderet kommunen via en tillægsbevilling på Finansloven fra 1942, fordi Socialministeriet var enig i, at undsætning af én af Danmarks små øer i en så ekstraordinær vejrsituation, måtte være en statsopgave.

Zone-Redningskorpset blev spurgt, om kommunen havde sikret sig ved abonnement, og Poul Guildal svarede som formand for Tilsynsrådet hertil, at efter flyvetjenestens etablering havde en lang række kommuner tegnet abonnement.

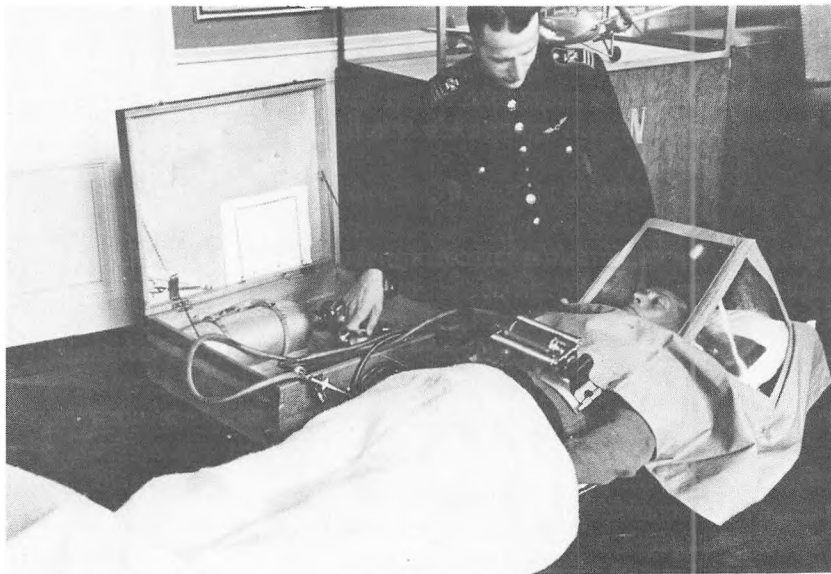
Man havde regnet med, at kun ø-kommunerne ville komme til at gøre brug af abonnementet, således at kommunerne på fastlandet nærmest kom til at yde et tilskud via abonnementet til dækning af det under-skud, som ø-abonnementerne givetvis ville give på grund af forventet stort brug af flyvetjenesten.

Imidlertid havde det vist sig, at fastlandskommunerne havde gjort stor brug af abonnementet til overførsel af patienter, og derfor var der ikke noget overskud at dække



**Til venstre:
Fra flyvningen til Anholt med
medicinalvarer fra Seruminsti-
tuttet februar 1942.**

**Til højre:
Simonsen demonstrerer den lille
kunstige lunge.
Lungen står i dag på Falck-Mu-
seet i Odense.
Foto: Det Kongelige Bibliotek.**



ø-abonnementernes underskud med. Som følge heraf havde Zone-Redningskorpset stoppet abonnements-tegning for ø-kommunerne, der i stedet ved at tegne sig for tilskud på kr. 10 eller kr. 20 pr. år kunne opnå rabat på flyvningen.

20. september 1942

Ifølge Berlingske Tidende har Zone-Redningskorpset købt en lille kunstig lunge til ambulanceflyvemaskinen, således at angrebne børnelammelsespatienter kan behandles i respirator under ambulanceflyvningen. Zone-Redningskorpset havde for Sundhedsstyrelsen stationeret 2 store kunstige lunger, som man rykkede ud med til sygehusene efterspændt en kranvogn. Dette samarbejde mellem Zone-Redningskorpset og Sundhedsstyrelsen var blevet etableret gennem overlæge Poul Guildal (ill.).

Oktober 1942

Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste udsender et spørgeskort til samtlige landets kommuner med anmodning om anvisning af en egnet flyveplads i tilfælde af, at flyveambulancen skal tilkaldes, idet det har vist sig, at der ofte er gået kostbare minutter til spilde med at finde en egnet plads.

Kommunerne viste ikke stor interesse for spørgeskemaerne, kun ca. 15% returnerede det i udfyldt stand. Stationsleder Carl Petersen fra Zonen i Nakskov udtalte i den anledning til Lolland Falsters Venstreblad bl.a. "... Vi skal have en Mand i hver Kommune, der kan anvise os en egnet Landingsplads og foretage Afmærkning af denne med Flag eller et hvidt Lagen. Pladsen skal være 200-300

Meter lang. Det skal være saadan, at vi i givet Fald kan henvende os til den paagældende Mand og meddele ham at vi starter fra København. Han skal derefter sørge for Afmærkningen, der altså sker f.Eks. ved anbringelse af et Lagen eller et Flag på det sted, hvor Flyveren skal sætte Hjulene til Jorden".

11. november 1942

Instruks fra flyvetjenestens ledelse vedrørende varsling af tyskerne i forbindelse med landinger uden for de autoriserede flyvepladser (gengivet).

2. december 1942

Ifølge Randers Socialdemokrat har Zone-Redningskorpset afgivet ordre på køb af en specialbygget KZ IV maskine. Maskinen har været under bygning i Aalborg i de sidste 3 måneder.

Samme dag er at læse i Randers Amtstidende, at maskinens pris er kr. 100.000 som skal finansieres ved salg af mærkater til 10 øre stk. Der er udgivet en mærkatmappe med 10 mærkater, og når 5 ens er samlet, deltager man i lodtrækningen om 1.200 kr.

December 1943

Den nye KZ IV maskine ankommer pr. skib fra Aalborg til Tuborg Havn, hvor Zone-Redningskorpset transporterer den til Kramme og Zeuthens montagehal på Havnevej (ill.).

Fortsættes side 41.

København, den 11/11-1942.

Efter telefonisk Henstilling fra Meister Kremer, Generalen for Luftvaabnet i Danmark, gøres opmærksom paa, at der ved alle Flyvninger til ikke-Flyvepladser d.v.s. ved Landinger udenfor Pladserne: Aalborg, Rønne, Kastrup, Marslev og Øerne i Kattegat, Øerne syd for Fyn og Øerne mellem Sjælland og Lolland Falster, samt Saltholm, altid, uanset den danske Flyveledelse, skal gives Meddelelse til Stadtwache 2, Kastrup, eller Meister Kremer, Generalen for Luftvaabnet, Telefon Central 6136.

Denne Ordre er foranlediget af, at Værnemagten var ubekendt med Flyvningen til Aarhus, Lørdag, den 7'ds., og Maskinen som Følge heraf paa et hængende Haar var blevet skudt ned.

København, den 11/11-1942.

ZONE-REDNINGSKORPSET



Instruktionsskrivelsen af 11. november 1942 vidner om, hvor farligt det kunne være at flyve under krigen; tyskernes tilstedeværelse gjorde det ikke lettere at være ambulanceflyver.



Den nye KZ IV ankommer pr. skib fra Aalborg til Tuborg Havn, hvorfra Zone-Redningskorpset transporterer den til Kramme & Zeuthens montagehal på Havnevej. Billedet blev udsendt som led i en pressemeddelelse til samtlige landets aviser.



Afhentning af fru Johanne Marie Petersen i Odense skete i en maskine lejet af DDL. På billedet ses redder E. Jørgensen - driftsleder Sparre - overassistent Larsen - flyveløjtnant Klint (reservepilot) - Simonsen - telegrafist Bergh - overinspektør Mikkelsen. Foto: Pressefotograf Stoffer, Odense.

5. februar 1944

KZ IV maskinen præsenteres for en række indbudte personer i samlehallen i Hellerup, herunder luftfartsingeniør M.P. Eskildsen, FLYV's redaktør kaptajn John Foltmann, Motorflyverunionens formand trafikassistent A. Ohrt, oberstinde Harriet Førslev som repræsentant for Svæveflyverunionen, Modelflyverunionens formand kommunelærer K. Flensted Jensen, ingeniør Vagn Prytz fra Aeronautisk Juniorklub og driftsleder Kramme samt naturligvis direktør Wiboltt.

Allerede i januar havde Zone-Redningskorpset til samtlige landets skoler udsendt et modelsæt med KZ IV maskinen, et hæfte med udførlig beskrivelse af maskinen samt et færdigt foredrag om flyvning udarbejdet af kaptajn Foltmann, og arrangementet i februar var således kun ét af de mange propagandearrangementer, der blev gjort for maskinen.

Efterfølgende så således en stor del af de københavnske skolebørn i løbet af marts 1944 flyvemaskinen i montagehallen

7. januar 1944

I en Fokker-maskine lejet af DDL afhentes forhenværende folketingsmedlem statsrevisor A.C.D. Petersens frue, fru Johanne Marie Petersen, i Odense og overføres til Rigshospitalet i København (*ill.*).

29. april 1944

Flyvetjenestens 5-års jubilæum fejres med udgivelsen af et 16-siders jubilæumsskrift. (Delvist gengivet).

Samme dag præsenteres ved en reception for pressen i Hangar C i Kastrup den nye KZ IV OY DIZ.

(Læs kapitel om KZ IV).

Samme journalist som var negativ ved præsentationen af Monosparmaskinen, skrev: *"Et Minus forekommer det at være, at Maskinen er bygget af Træ og ikke af Metal, idet den under Omstændigheder let kan komme til at staa ude på mindre tilgængelige Steder i Dagevis, men man har altsaa alligevel ment det paakrævet at bygge en Maskine som denne under de herskende Forholds Begrænsning.*

Flyverne Simonsen og løjtnant Bergh tildeles Zone-Redningskorpsets hæderstegn.

Maskinen oplyses at have kostet kr. 125.000 og at kunne dække 99% af øboerne mod tidligere 92%

5. juli 1944

Simonsen modtager i honorar fra Skandinavisk Aero Industri A/S kr. 1.000 for indflyvning af den nye KZ IV.

9. oktober 1944

Simonsen flyver til Randers i den nye KZ IV maskine for at hente en børnelammet patient. Maskinen lander på ekserpladsen, og bliver modtaget af Randers-borgmesteren Christian Sørensen samt af Zonedirektør Christian Jensen, sygehusinspektør P.J. Knudsen og socialinspektør Johannes Lemvig (*ill.*).

9. november 1944

Simonsen modtager i honorar fra Skandinavisk Aero Industri A/S for indflyvning af den nye KZ III kr. 500.

Fortsættes side 45.



Mån kunde have undt Flyve-Ambulance-Tjenesten at fejre 5-Aars Dagen for sin Bestaaen under gunstigere Forhold end nu, hvor der paa Grund af de skærpede Benzinstriktioner kun maa foretages de nødvendige Flyvninger. Det er saa meget mere beklægeligt, som de forløbne Aar har vist et stadig stigende Behov for Flyveambulancens Virksomhed.

Som Formand for det Tilsynsraad, der i disse fem Aar ifølge Overenskomsten med Indenrigsministeriet har kontrolleret Flyve-Ambulance-Tjenesten, har jeg haft Lejlighed til at følge dette samlundsnyttige Arbejde paa nærmeste Hold og til at konstatere den store Betydning, det har haft paa forskellige Omraader, naturligvis navnlig i Tillælde, hvor alt ahang af hurtig Transport af alvorligt syge fra Småaerne og afsides liggende Steder i Landet.

Zone-Redningskorpset, der for fem Aar siden fik etableret den første organiserede Flyve-Ambulance-Tjeneste i Danmark, og som siden har været ene om at løse denne Opgave herhjemme, fortjener Anerkendelse for det udviste Initiativ og for under de yderst vanskelige Forhold stadig at holde denne Institution i Gang. Fornyelig er endda anskaffet en ny Ambulanceflyvemaskine, større og bedre end den gamle.

Jeg gratulerer Flyve-Ambulance-Tjenesten med det lille Jubilæum og ønsker den al mulig Held og Lykke i Fremtiden, til Gavn for syge og nødstedte Mennesker og dermed til Gavn for det danske Samfund som Helhed.

Poul Guildal

Fra hæftet i anledning af 5-års jubilæet.

Øverst:

Forord ved overlæge Poul Guildal og den statistiske opgørelse.

Til højre:

Flyvetjenestens personale.



Løjtnant
K. E. Simonsen,
Flyver



Løjtnant
E. Klint,
Flyver



Løjtnant
J. G. Bergh,
Radiotelegrafist



C. G. Kristiansen,
Flyvemekaniker



Frøken
Valborg Nielsen,
Sygeplejerske

	1.-4.-1939	9.-4.-1940	1.-1.-1941	1.-1.-1942	1.-1.-1943	Ialt
	1.-4.-1940	1.-1.-1941	31.-12.-1941	31.-12.-1942	31.-12.-1943	
Ambulance-						
Antal Ture	19	—	42	56	20	137
Flyve T/M	60.05	—	91.55	107.30	52.00	311.31
Flyve km	9.074	—	14.080	15.935	7.750	46.839
Medicinal-						
Antal Ture	19	—	14	18	—	51
Flyve T/M	20.25	—	22.10	22.55	—	65.30
Flyve km	2.670	—	3.230	2.995	—	8.895
Pallil-						
Antal Ture	5	—	7	8	4	24
Flyve T/M	9.35	—	2.45	18.45	9.50	40.55
Flyve km	1.420	—	260	2.825	1.125	5.603
Ialt						
Antal Ture	43	—	63	82	24	212*)
Flyve T/M	90.05	—	116.50	149.10	61.50	417.55
Flyve km	13.164	—	17.570	21.755	8.875	61.364

Med Hensyn til Perioden 9. April 1940 til 1. Januar 1941 maa det bemærkes, at Flyve-Ambulance-Tjenesten har ligget stille i det anførte Tidsrum grundet paa Besættelsen af Danmark og saaledes slet ingen Flyvninger udført.

I 1943 har man kun kunnet udføre absolut livsvigtige Flyvninger, da Bensin-Situationen (forhaanden er skærpet meget stærkt, og ydermere har Ambulance-Flyvemaskinen i en Periode maattet ligge stille, da det har været umuligt at fremskaffe Reservedele.

Der er udført 27 Ambulancetransporter gratis, og kun ganske faa til fuld Betaling i de andre Tillælde er der ydet Rabat paa helt op til 50 pCt.

*) Endvidere er udført 70 Rekognoscerings- og Demonstrationflyvninger, hvorved der er skabt Mulighed for at hjælpe indtil 92 pCt. af Befolkningen paa de danske Småaer. Der er saaledes ialt udført 282 Flyvninger med Ambulancelflyvemaskinen paa fire Aar.

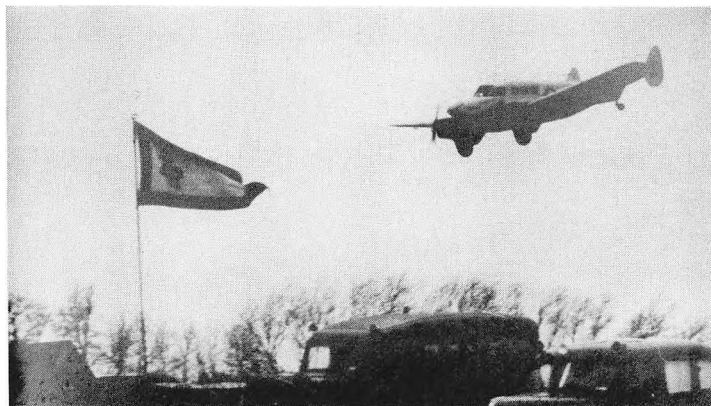


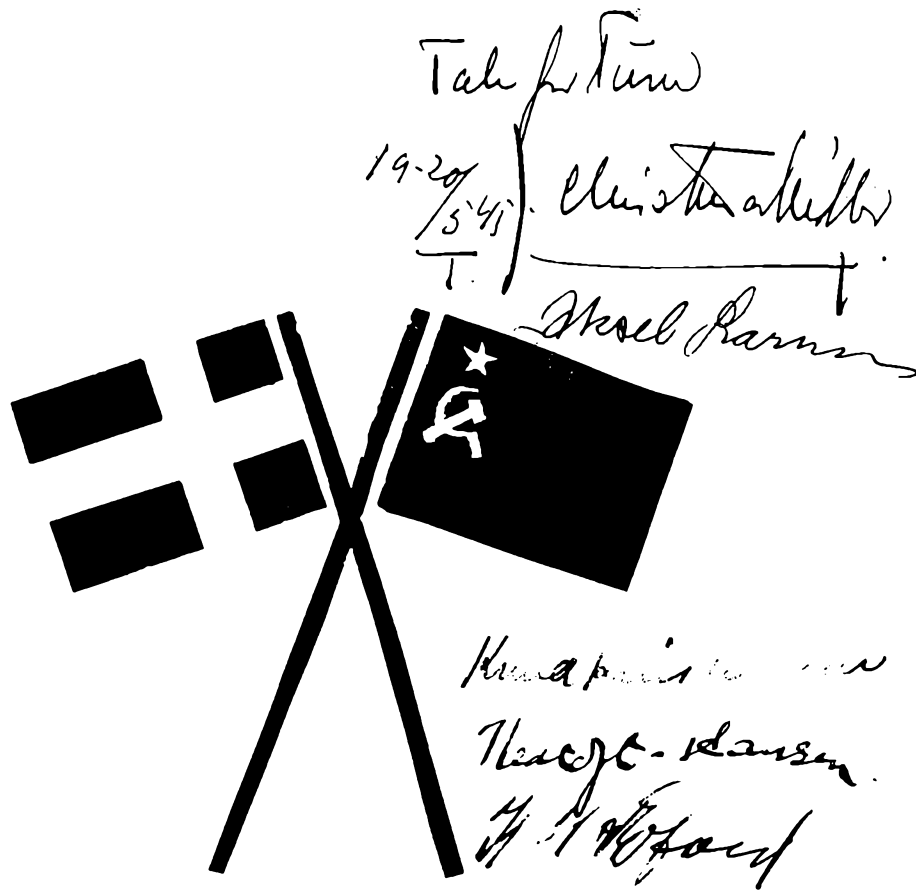
Zone-Redningskorpsets KZ IV OY DIZ er landet på eksercerpladsen i Randers. På billedet øverst ses Simon- sen - Randers' borgmester Christian Sørensen og zonedirektør Christian Jensen, Randers.

Nederst:

Fra en senere flyvning til Randers (amatørfoto).

Katastrofevogn og ambulance er kørt frem. Pladsen er afmærket med en ZR-vimpel.





DANSK-RUSSISK BANKET

19. MAJ 1945

I Zonens De Havilland flyves medlemmer af den danske regering til Rønne i forbindelse med det russiske bombardement. Simonsen fik de fornemme gæsters autografer

April 1945

Simonsen udfører sine berømte flyvninger med grev Folke-Bernadotte.

Til et senere avisinterview fortalte Simonsen:

*"- Har De haft andre spændende Flyvninger?
- Mange, men jeg husker især fra Krigens sidste Tid Flyvningerne med Greve Bernadotte. Da han forhandlede med Himmler om Befrielse af Konzentrationslejrfangerne og Kapitulationen, fløj jeg Greven til en tysk Lufthavn, hvorfra han blev ført i Bil til Hovedkvarteret. Engang da vi skulde starte fra den tyske Flyveplads, kom der netop et engelsk Angreb. Vi sprang ud af Maskinen og naaede rettidigt i Beskyttelsesrum. Engelske Maskiner gik lige ned over Flyvepladsen og beskød Maskinerne. Otte tyske Maskiner, der stod ved Siden af vor, blev skudt i Brand. Kun vor var ikke ramt. Englænderne har uden Tvivl vidst Besked. Da Bombardementet var overstaaet, fik vi Melding om, at der var engelske Maskiner over Danmark, og det betød en meget stor Risiko. Jeg spurgte Greven, om vi skulde flyve, og han svarede: - Det kommer kun an paa Dem. Jeg tager enhver Risiko i min Sags Tjeneste.*

Naturligvis fløj vi. Bernadotte var et sjældent Menneske. Jeg savner Ord til at karakterisere ham, men jeg kom til at beundre ham. Han var Præcisionen selv, men har var ogsaa klar over, at der kunde opstaa Vanskeligheder, og han viste da en enestaaende Ligevægt.

Jeg var selv med til at høste Frugten af hans Arbejde. Jeg hentede danske og norske Konzentrationslejrfanger hjem i Flyvemaskine, og jeg glemmer aldrig engang, vi skulde hente

en Nordmand i Tilintetgørelseslejren i Maulhausen. Det viste sig, at han var flyttet til en anden Lejr, men vi vilde ikke af Sted med uforrettet Sag. Vi gik i 6 Timer Lejren igennem fra Køje til Køje, og søgte efter Skandinaver, og endelig fik vi opsporet en Nordmand, der hed Kittelsen. Han var angrebet af dobbeltsidet Lungebetændelse og Dysenteri og vejede kun 33 kg. Vi fik ham med til Danmark. Her blev han helbredet, men senere har han forklaret, at han ikke havde anelse om, hvordan han var kommet bort fra Lejren, saa afkræftet havde han været".

19.-20. maj 1945.

Medlemmer af den danske regering flyves til Bornholm i anledning af det russiske bombardement af øen (ill).

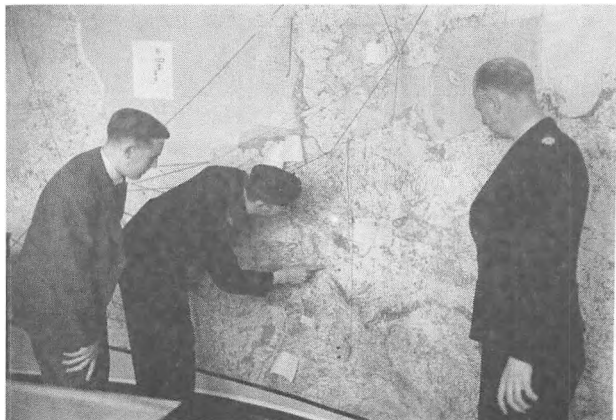
26. september 1945

På Kong Chr. den X's fødselsdag kaster Morian Hansen fra Zone-Redningskorpsets KZ IV et flag ud på 3 x 5 meter ud over Rådhuspladsen, hvor kongens vogn holder. Da kongens vogn kommer til Amalienborg, kaster man en blomsterbuket ud i faldskærm sammen med en model af maskinen (Tekno), men vinden tager faldskærmen, som ryger i vandet. En rask mand bjærger buketten og bringer den til kongen.

Oktober 1945

Billed Bladet tager med Simonsen på flyvning med KZ IV til Prag for at hente danskeren grevinde Dohnanyi, der er syg, og som skal hjem til sin søn, der har boet hos hendes forældre i Danmark under krigen.

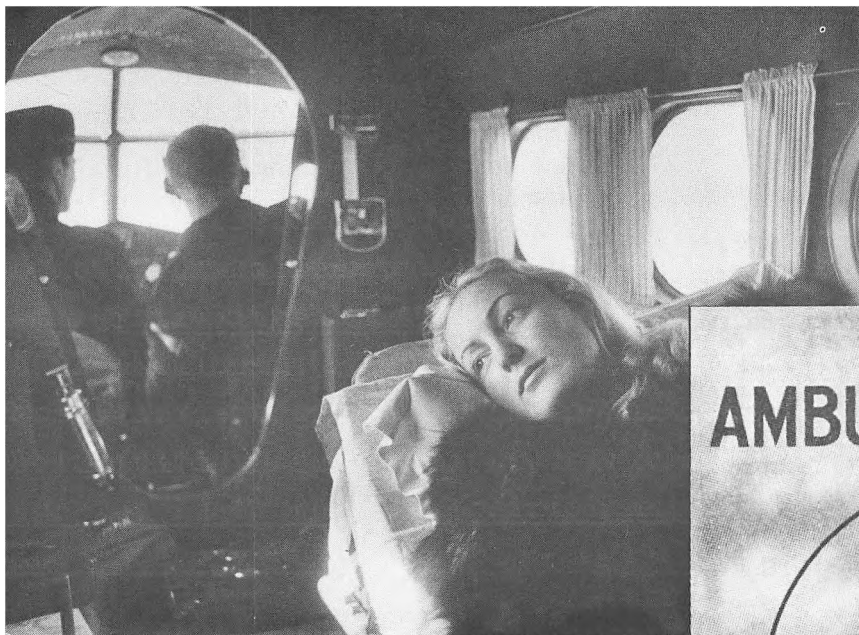
Fortsættes side 48.



**Fra afhentning af grevinde Dohnanyi.
Øverst til højre:
I Kastrup lægges ruten til Prag uden om den russiske zone.
Nederst til højre:
Telegrafist Seiergø og pilot Simonsen overnattede i Frankfurth am Main.**

**Øverst til venstre:
På den amerikanske meteorologiske station i Wiesbaden.
Nederst til venstre:
Mellemlanding i Celle for at indtage benzin.
Bemærk åbningen foran i maskinen.**





AMBULANCE *flyvning*

SAA GODT HVILER MAN I AMBULANCEFLYVEREN

ZONE-REDNINGSKORPSET

Platanvej 19 · København V.

**Fra afhentningen af grevinde Dohnanyi.
Grevinden er vel ombord.
Inspirerede dette billede til den senere brochure?**

Det bliver til en artikel på tre helsider, herunder fra overnatning i Frankfurt. Artiklen bringes i Billed Bladet 23.10.1945 (*ill.*).

31. oktober 1945.

Det Kongelige Sosialdepartement i Norge takker Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste for hjælp med overførsel af fanger fra KZ-lejre til Danmark.

1. november 1945

Amtsavisen Randers meddeler, at kronprinsessens jordemoder fru Glerup er fløjet med Zone-Redningskorpsets maskine til Hamburg for at hente en højgravid dansk kvinde, der ønsker at føde i Danmark.

2. marts 1946

Ifølge Berlingske Tidende og Randers Socialdemokrat har Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste nu udsendt sin årsberetning.

Ifølge denne har man i 1945 udført 92 flyvninger og fløjet 51.307 km.

Man råder over to tomotors og en enmotors, men der er bestilt yderligere en enmotors og en tomotors samt fire specialbyggede enmotors maskiner, der indrettes med båre.

Man har fløjet til 9 fremmede lande, nemlig Norge, Sverige, Tyskland, Holland, Frankrig, Schweiz, Østrig, Tjekkoslaviet og Polen.

26. marts 1946

Simonsen modtager Svenska Røda Korsets *Förtjänsttecken*.

8. juni 1946

Ifølge Berlingske Tidende er der indgået overenskomst mellem Dansk Røde Kors, Red Barnet og Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste om forskellige humanitære flyvninger i Europa.

Parterne har købt en maskine som modtages af Kaj Hammerich fra Røde Kors, fru Hammerich fra Red Barnet, direktør Wiboltt fra Zone-Redningskorpset samt luftingeniør Eskildsen og sekretær i Indenrigsministeriet Bent Fischer. (Se kapitel om samarbejde med Røde Kors).

Sommeren 1946

De første kighosteflyvninger begynder. Det er i Norge man har opdaget, at børns kighoste forsvinder, når de kommer op i 4.000 meters højde i ca. 3 kvarter.

Doktor Harpøth introducerer idéen i Danmark med positivt resultat, og Zone-Redningskorpset udfører herefter en lang række kighosteflyvninger, der medfører, at Zone-Redningskorpset og Simonsen igen bliver landsomtalt således på forsiden af Billed Bladet 4. juni 1946 (*ill.*).

13. juli 1946

Ifølge Amtsavisen Randers ankom i går til Kastrup med Zone-Redningskorpsets flyvemaskine maleren Ole Riis, der er alvorligt syg og derfor kommet hjem til Danmark. Han modtoges af direktør Wiboltt.

Fortsættes side 51.




ZONE-REDDNINGSKORPSET
FLYVE-TJENESTEN
TELEFON 1. 200. 201. 2. 201. 202. 3. 201. 202. 4. 201. 202.
VEJLEDELSIS- og KONTROLSTATION

NOTA

Nr. 1234, Dato: 1/10/49

KONTROLTID: 11/10/49

Rapport No. 00, 01-02, 1/10-49	67, 70 7, 10
Den kgl. Flyvevæsenets Hovedkontor, Flyvevæsenets Hovedkontor, København.	67, 70 7, 10

Udfærdiget hermed: 11/10/49
FLYVE-TJENESTEN
ZONE-REDDNINGSKORPSET
 TELEFON 1. 200. 201. 2. 201. 202. 3. 201. 202. 4. 201. 202.

11/10/49

Fra kighosteflyvninger i Odense.
I zoneuniformer ses telegrafist Bergh, Si-
monsen, samt fra Odensestationen driftsleder
Sparre og overassistent Larsen.
Til højre faktura på kighosteflyvning fra
1949. Kr. 70,00 kostede en tur i luften.



Mere kighosteflyvning, formentlig fra Aalborg med deltagelse af Billed Bladets fotograf A.E. Andersen juni 1946.



August 1946

Reservelæge Asker Lund på Ærø Sygehus kontakter en fredag aften Falck i Svendborg for at få afhentet en dødssyg patient med ambulanceflyveren med henblik på overførsel til Rigshospitalet i København.

Falck meddeler 1/2 time senere tilbage og oplyser, at "begge maskiner er ved et særligt uheld ude af funktion", hvorfor det besluttedes at overføre patienten med ambulance.

Patienten overføres først til Svendborg hvor Falck holder og kører til Nyborg, hvor færgen venter for at overføre ambulancen til Korsør.

I Korsør dør patienten, og Falck-ambulancen vender om.

Næste dag viser det sig, at Zone-Redningskorpset ikke var blevet forespurgt, og at man havde to maskiner startklar.

Falck nægtede at man bevidst havde undladt at tilkalde Zone-Redningskorpset og oplyste, at der måtte foreligge en misforståelse.

19. august 1946 udsendte Zone-Redningskorpset følgende erklæring:

Ambulanceflyvningen.

Flyve-Ambulance-Tjenestens Tilsynsraad har Mandag anmodet Ritzauts Bureau om at udsende følgende:

Foranlediget af et meget beklageligt Tilfælde, hvor en Patient døde undervejs til Operationsbordet i København, fordi Flyve-Ambulancen ikke blev tilkaldt, skal man, jfr. det fra Sundhedsstyrelsen til samtlige Landets Læger tidligere udsendte Cirkulære, gøre opmærksom på, at Flyve-Ambulance-Tjenesten, som Zone-Redningskorpset oprettede i 1939 efter Aftale med Indenrigsministeriet, er det eneste Selskab, der har Ambulance-

Flyvemaskiner og kan udføre Ambulanceflyvning overalt i Danmark, hvorfor man for at undgå lignende beklagelige Fejltagelser gør opmærksom på, at Tilkaldelse af Ambulance-Flyvemaskine bør ske til Central 9424, 9429, 9439, 7343 eller Navneopraab: Zone-Redningskorpset København.

Man benytter samtidig Lejligheden til at oplyse, at ingen af økonomiske Grunde bør afholde sig fra at rekvirere Flyve-Ambulancen, når det bliver livsnødvendigt, idet Ambulance-Flyvningen, naar Forholdene taler herfor, udføres gratis eller til nedsat Betaling efter Tilsynsrådets skøn.

København, 19. august 1946.

*Flyveambulancens Tilsynsråd
Paul Guildal, formand".*

8. oktober 1946

Med De Havilland-maskinen ført af Simonsen og med Venningbo som reservepilot på sygetransport til Sverige, må man foretage nødlanding i Vallby i Østtuna, efter at have mistet orienteringen.

18. december 1946

Simonsen modtager Dansk Røde Kors' krigsmindemedalje.

1947

Af beretningen for Zone-Redningskorpsets flyvetjenestes virksomhed fremgår bl.a., at korpset udover den i 1944 opførte hangar, har lejet en større hangar af Statens Luftfartsvæsen i Kastrup og indrettet denne med kontor og værkstedsbygning. Dette har kostet kr. 30.000, ligesom man har købt

reservedelslager til maskinerne til en værdi af kr. 40.000.

Personalet består af 3 faste flyvere, 2 faste radiotelegrafister, 2 faste mekanikere og 1 arbejdsmand.

Radiomateriellet vedligeholdes af DDL. 2 KZ III maskiner har forsøgsvist været udstationeret i Odense, og Monosparen blev i oktober stationeret i Aalborg.

10. april 1947

H.P. Venningbos flyverrapport:

KZ VII OY-DZO start Kastrup kl. 17⁰⁰, landing kl. 17³⁵.

Flyvning med rekvirentens 17-årige søn, for muligvis at få ham til at holde op med at stamme ved at give ham en forskrækkelse under flyvningen.

Rekvirenten havde hørt om et lignende tilfælde ved Odense.

Forsøget må betragtes som mislykket, da den unge mand syntes det var en vældig morsom tur.

Rekvirent: Pris: 75 kr.

29. april 1947

Monosparen er for første gang i luften efter krigen, hvor den prøveflyves efter at DDL har lavet hovedeftersyn.

6. maj 1947

Simonsen modtager Norsk Røde Kors' min-nemedalje og diplom.

23. juli 1947

I forbindelse med Falcks Redningskorps etablering af en flyvetjeneste skriver Zone-Redningskorpset således til arbejdsminister Niels Elgaard.

"Vi har hørt, at der er Tale om, at den Mas-kine, som Falcks Redningskorps udenom Myndighedernes Bestemmelser tog hjem, er ved at blive frigivet til Ambulanceflyvning, hvorfor vi tillader og at fremkomme med nedenstaaende.

Den ovennævnte Maskine, der har en Start paa ca. 450 Meter og ikke har Lem til Indføring af Baare, er ikke egnet til Ambulanceflyvning her i Landet, da den kun kan lande paa store offentlige flyvepladser og lufthavne og ikke på mindre Pladser eller paa en eneste af Danmarks smaa Øer, hvis Undsætning har været Drivkraften i Oprettelsen og Gen-nemførelsen af Flyveambulancetjenesten i Danmark. Vi kan i den Forbindelse referere til Herr Overingeniør M.P. Eskildsen, Statens Luftfartstilsyn.

Vi er selv Modstandere af Monopol, men mener, at der kan være Forhold, hvor en Beskyttelse er nødvendig.

Idet vi i øvrigt henviser til hele Sagen, der formentlig ligger i Indenrigsministeriet, tillader vi os at sende den sidste Beretning, der er forelagt paa det af Ministeriet nedsatte Tilsynsraads Aarsmøde den 4. Juni d.A. og skal specielt tillade os at henvise til:

Side 6 - Hjælpen til Danmarks Smaaøer

Side 8 - Flyve-Ambulance-Tjenestens Materiel

Side 9 - Udtalelse af Formanden for Tilsynsraadet,

hvoraf fremgaar, at Tjenesten

1. stadig har været gennemført tilfredsstillende,
2. at Landet er dækket med egnet Materiel
3. at der flyves gratis for Beboere paa de danske Smaaøer, for Ubemidlede samt efter Tilsynsraadets Skøn ogsaa gratis eller delvis gratis for andre
4. og at ovenstaaende er gennemført uden Statsstøtte.

Yderligere kan vi oplyse, at Tjenesten er gennemført uden Ulykker af nogen Art.

Vi henviser i øvrigt til Herr Medicinaldirektør Joh. Frandsen med hvem vi forhandlede i 1938, da Staten selv tænkte paa at løse Spørgsmaalet, og som har fulgt med i hele Udviklingen.

Der er sikkert ikke Tvivl om, at vi har sparet Staten for et Millionbeløb.

Naar vi har tilladt os at nævne ovenstaaende, er det fordi vi føler, at en Konkurrence til denne Tjeneste, - særligt naar den fremkommer med uegnet Materiel - vil skabe Forviklinger og undergrave den opbyggede Organisation med gratis Flyvninger, - medmindre Staten vil yde et årligt Tilskud.

Muligvis er der intet at gøre, men vi har dog ment at ville fremføre ovenstaaende, før det var for sent, for om muligt at opnaa en Samtale med den ærede Minister for Drøftelse af en Ordning, efter hvilken den paabegyndte Flyve-Ambulance-Tjeneste i Danmark ikke skal slaas i Stykker, men fortsat kan gennemføres efter de hidtige Retningslinjer - se Beretningen Side 9.

Vi har tidligere henstillet, at vi - saafremt vi ikke fortsat fik Lejlighed til at gennemføre Ambulanceflyvning som hidtil - fik en

rimelig Tid til Afvikling eller Omlægning, og forventer denne Imødekommenhed efter at have startet og i 8 Aar gennemført Tjenesten i Henhold til ovenstaaende".

18. april 1948

Ifølge Berlingske Tidende har Luftfartsvæsnet hos Zone-Redningskorpsets Flyvetjeneste udlagt 6 sæt gummiredningsbåde der automatisk pustes op når de kastes ud fra faldskærm. Endvidere faldskærme med hvilke medicin, proviant m.v. vil kunne udkastes. Udstyret er anskaffet med henblik på undsætning af skibe og fly nødlandet på vandet, og indgår i et samarbejde etableret med Vestkystens redningstjeneste, hæren, luftmarinen og Zone-Redningskorpset

Juni 1948

Et Bornholmsk dagblad skrev:

"Zone-Redningskorpsets Flyveafdeling har nu i næsten tre Maaneder passet den Ruteflyvning til Bornholm, som de overtog, efter at D.D.L. maatte opgive. Og Udførelsen af denne Opgave har gjort al Skepsis og Tvivl til Skamme. Maskinerne er kommet med en saadan Præcision, at der overhovedet ingen Ventetid har været for Passagerer, hverken i København eller her. Maskinen har almindeligvis landet og været klar til Returflyvning, naar Passagererne fra Rønne ankom til Lufthavnen. Et Resultat, som vi alle kan mærke, er, at den daglige Flyvepost kommer aldeles præcis.

Det har i nogle Dage været nødvendigt at doublere Ruteflyvningen, fordi man ikke

kunde have de indtegnede Passagerer med paa den ordinære Tur, og i Sæsonen vil man Lørdag og Søndag sende saa mange Maskiner, som der er Passagerer til. I Morgen flyves tre Dobbeltture, og det samme er Tilfældet paa Søndag.

Rønne Flyveplads var oprindeligt kun en stor græsmark, beregnet til forholdsvis små fly - i hvert fald fly med ret beskeden start og landingsstrækning.

Da de oprindeligt anvendte Fokker F XII fly udgik i 1945/46 på grund af dels havari, dels alder, erhvervede Det Danske Luftfartsselskab Junkers JU 52/3 M, et tidligere Luftwaffe transportfly og ombyggede det til brug på Rønne-ruten.

Men det viste sig lidet driftssikkert, bl.a. fordi DDL havde svært ved at skaffe reserverede, og det var heller ikke rationelt for DDL at operere kun ét fly af denne type.

Samtidig var passagertallet vigende, så ruten gav hurtigt underskud, hvorfor DDL indstillede beflyvningen og først genoptog den, efter at lufthavnen var blevet udvidet, så der kunne indsættes DC-3.

Zonen drev ruten et års tid.

Ifølge H.P. Venningbos flyverapporter fløj han første gang ruten København-Rønne den 5. juli 1948 med Rapide OY-DZY. Han flyver så godt som dagligt med dette fly, nogle dage flere gange, især med post, sidste gang 14. august 1949.

30. september 1948

BT bringer følgende artikel:

Dramatisk Oplevelse i "Ambulanceflyveren".

Den Raske Ledsager blev mere syg end Patienten, og Maskinen maatte gaa ned før Maalet.

Zonens Ambulanceflyver har været ude for en lille dramatisk Oplevelse. Man skulde flyve en Gaardejer til Skive. Gaardejeren havde været indlagt paa et Hospital i København for at gennemgaa en Operation og skulde nu have Efterbehandling på Sygehuset i Skive.

Gaardejerens Hustru kom til Københavns for at ledsage sin Mand paa Turen med Zonens Ambulanceflyver. Maskinen førtes af Luftkaptajn Pontoppidan.

Da Maskinen var kommet i Luften blev Fruen straks luftsyg. Luftsygen blev værre og værre. Piloten har oplevet mange Tilfælde af Luftsyge, men aldrig har det givet sig saa voldsomme Udslag som her. Fruen græd og jamrede sig. Det var umuligt at faa hende beroliget. Da hun til sidst kastede sig paa Baaren ved siden af sin Mand, og der var Fare for, at han skulde blive nervøs og oprevet, saa Piloten ikke anden Udvej end at søge ned i Tirstrup. Herfra blev Gaardejeren ført i Ambulance til Skive, mens man maatte føre hans Hustru til Hospitalet i Aarhus, hvor hun efter en kort Behandling kom til Hægterne igen".

26. marts 1949

Samtlige landets aviser kan meddele, at den første danske luftfødsel har fundet sted.

I Zone-Redningskorpsets KZ IV Folke-Bernadotte har fru stationsleder Wiboltt født en søn 750 meter over Kattedag ved Samsø.

I maskinen befandt sig jordemoder fru Glestrup og læge doktor Find Andersen.

Af avisreferaterne fremgår, at fru Wiboltt

skulle overflyttes fra Vejle (hvor Wibolts søn Jørgen Wiboltt var stationsleder) til fru Gle-rups klinik i Hellerup.

Berlingske Tidende skrev, at der var tale om en helt usædvanlig begivenhed, og at bag-grunden for overflytning var, at man forudså komplikationer ved fødslen.

Informationen var ikke så forundret. Avisen skrev:

Forunderligt.

Sjældent har man læst noget mere rørende end historien om, hvordan direktøren for Zone-Redningskorpset, Wiboltt, i gaar blev bedstefar.

Direktøren for Zonens søn, der er leder af Zonen i Vejle, rekvirerede Zonens ambulanceflyvemaskine, som hen over alle de krag-ske zoner bragte hans hustru, som ventede sig, fra Vejle til København. Undervejs, helt nøjagtigt i 750 meters højde over Samsø, skete det. En Wiboltt III, en velskabt dreng, så dagens lys i Zonens ambulanceflyvemaskine. Til alt held var der ikke blot en læge, men også en land-skendt jordemoder til stede i Zonens ambulanceflyvemaskine, og fødslen, som moderen havde frygtet, hvilket var begrundelsen for transporten, forløb forholdsvis let.

Den glædelige begivenhed ville have været offentligheden helt ukendt, hvis der ikke tilfældigvis havde været en mængde pres-sefotografer og journalister forsamlet på flyvepladsen, da maskinen landede. Man gav dem elskværdigt lov til at lykønske moderen inde i maskinen, Zonens ambulanceflyve-maskine, og de benyttede uden respekt for privat-livets fred lejligheden til at tage en masse fotografier af det nye unge zonevæsen, der så tilfældigt var blevet den første, som så dagens

lys i luftzonen.

Zonens ambulanceflyvemaskine blev alarmeret fra Vejle kl. 12³⁰, men kom først derovre fra kl. 17, så at sige i yderste øjeblik. Den nye verdensborger reddes med det forunderlige tilfælde fra at dele skæbne med alle andre børn i Vejle. Han blev ikke født i Vejle men i luften over Danmark som den første i Zonens ambulanceflyvemaskine, så ubegribeligt meget forunderligt kan det gå til".

Og det varede da heller ikke længe, før der kom lignende reaktioner andre steder fra: Vejle Amtsavis bragte den 28.3.1949 under overskriften *Reklamefødsel i Luften en de-klassering af Vejles læger*, en harmdirrende artikel fra lægerne i Vejle, der udtalte, at der overhovedet ikke havde været kompli-kationer, og selv om der havde været, da var det en diskvalificering af Vejles lægestand at forlange patienten overflyttet til København. På baggrund af oplysningerne om at mas-kinen havde ventet i Vejle 5 timer inden den lettede, at den kun var nået til Samsø da fødslen gik i gang selv om dette skete en time efter at man var lettet, at der havde været fyldt med pressefolk i Kastrup, konkluderede lægerne i Vejle, at der var tale om et rent reklamenummer.

29. marts 1949 fulgte flere aviser landet over efter og stillede spørgsmålstegn ved, om der virkelig var tale om en luftfødsel eller bare et reklamenummer.

Den forunderlige historie gav bagslag. Wiboltt udsendte pressemeddelelse og dementerede og fastholdt, at der ikke var tale om reklame.

Sagen var vel nok den første dårlige omtale af Zonens flyvetjeneste, men den blev også en stor belastning for forholdet mellem

Zone-Redningskorpsets station i Vejle og byens læger.

Det er nemt bagefter at være bagklog, men ideen om luftfødslen var ikke grebet godt an. Man kunne jo bare have sagt fra starten, at man ville forsøge at gennemføre en fødsel i et ambulancefly. Så havde der ingen problemer været.

Den medvirkende læge Find Andersen blev senere en meget kendt kvindelæge, og da han døde i 1982 var der mindeord bl.a. fra skuespillerinden Susse Wold.

18. maj 1949

På Skovlunde flyveplads indvies den nye KZ IV OY DZU og samtidig forevises det redningsudstyr, man har fået udstationeret fra hæren til brug for flyulykker til søs og undsætning af skibe (*ill.*).

13. juli 1949

Under en kighosteflyvning med to tvillinger fra Tølløse på Sjælland må doktor Harpøth give kunstigt åndedræt til den ene tvilling, der under flyvningen angribes så voldsomt af hosteanfald, at tvillingen mister bevidstheden.

24. juni 1949

Flyvetjenstens 10-års jubilæum fejres i Københavns lufthavn under stor festivitas med deltagelse af over 300 mennesker.

Blandt gæsterne sås bl.a. generalløjtnant Gørtz, luftfartsdirektør Teisen, luftfartsinspektør Dalbro, lufthavnschef Leo Sørensen, afdelingschef fra P&T Krogh, brandchef Vinding samt repræsentanter fra

Røde Kors og Politiet.

Susanne Palsbo havde skrevet en tale, som blev oplæst af Ebbe Rode.

Der blev holdt taler af direktionen og forsikringsdirektør H. Zobel fra Codan havde medbragt en sølvcigarkasse til Simonsen, der samme dag blev dekoreret med Zone-Redningskorpsets 10-års tegn. Han havde da fløjet 7.000 timer i Zonens tjeneste.

Kommandørkaptajn Kai Hammerich fra Røde Kors døbte tre maskiner Henri Dunant (stifter af Røde Kors), Folke Bernadotte og Basil O'Connor.

Derefter vistes filmen om Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste præsenteret af Gunnar Nu, og endelig holdt overlæge Poul Guildal fra Tilsynsrådet en afsluttende tale. Herefter lettede de ni maskiner for at flyve med 25.000 blomsterbuketter, der skulle nedkastes over hospitaler i hele landet den følgende dag.

Kun i København fik man ikke lov til at nedkaste blomster, men i øvrigt gennemførtes aktionen med stor succes og PR-værdi over hele Danmark.

I perioden efter jubilæet udførte man en række fornøjelsesflyvninger for kronisk syge, handicappede m.v.

Således landede KZ IV OY DZI den 27. august 1949 på Kringelborgs mark ved Nykøbing Falster for at give flyveture til fem personer, der i dagligdagen var lænket til deres sygesenge.

Ifølge Zone-Redningskorpsets regnskab kostede jubilæet kr. 20.390,81 (*ill.*).

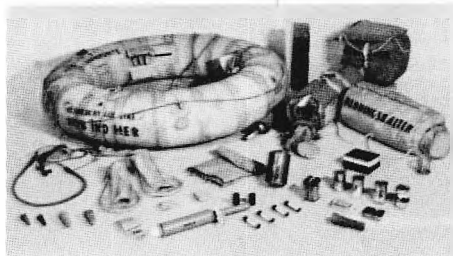
Fortsættes side 60.



Fra præsentationen af den nye KZ IV DZU i Skovlunde.

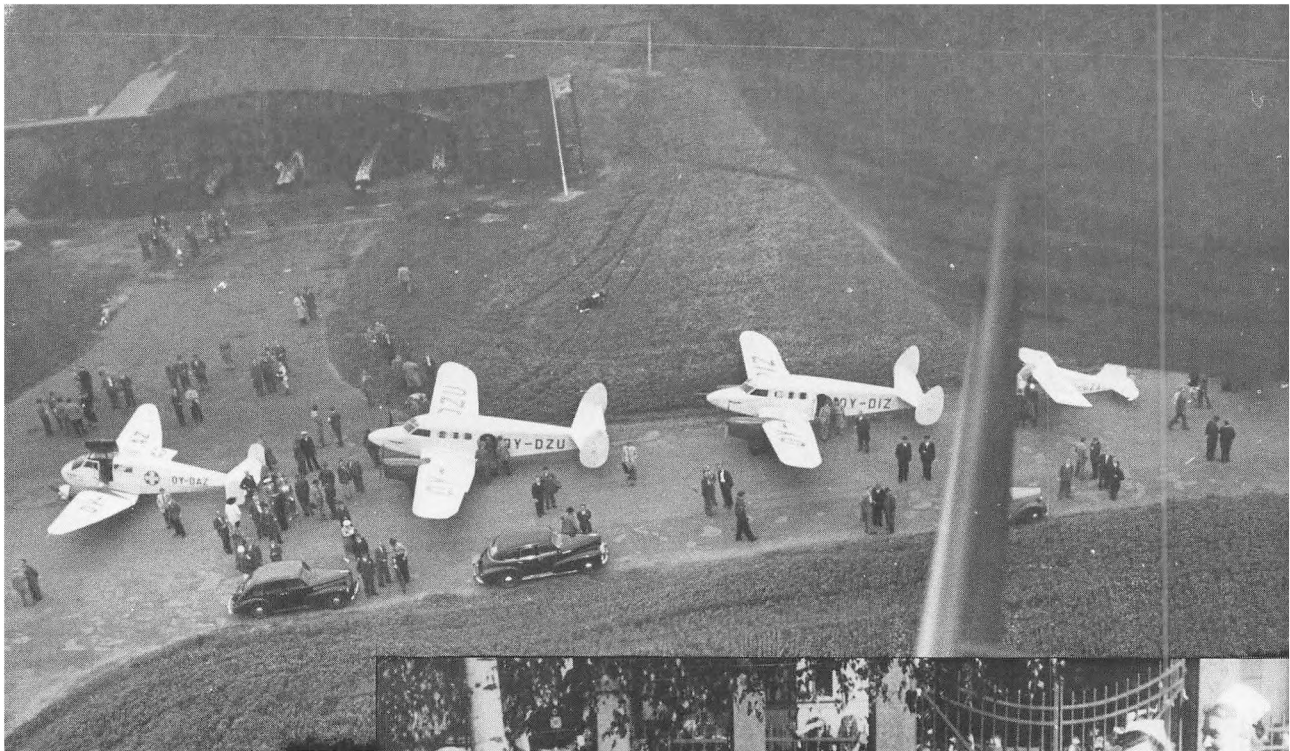
I hjørnet af det lodrette billede skimtes det udstyr, man havde fået stationeret for hæren.

Herunder det samme udstyr vist i en Zone-brochure.

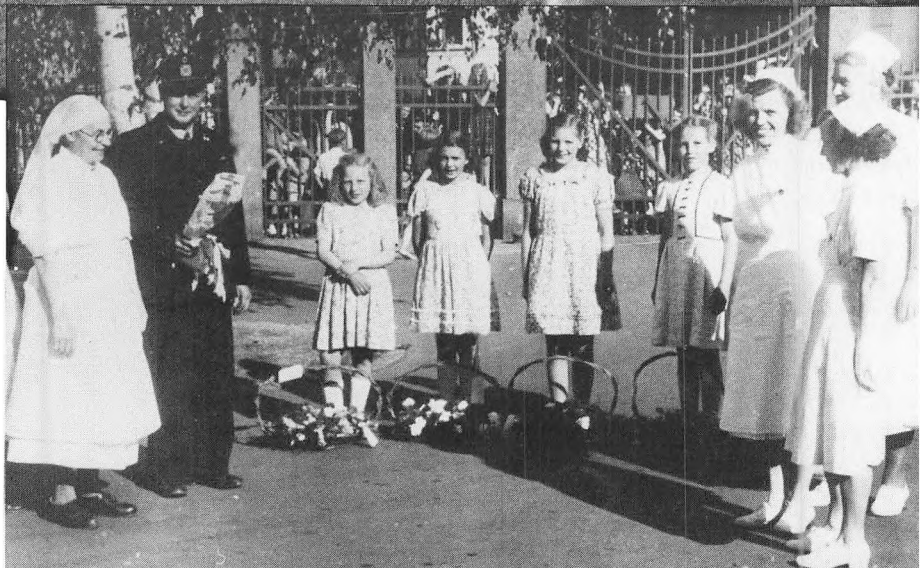


I samarbejde med statens luftfartsvæsen har Flyve-tjenesten oprettet en særlig rednings-tjeneste med specielt udstyr for at kunne bringe hjælp fra luften til nødstedte luftfartøjer eller skibe på søen. Der findes bl.a. gummi-både, der automa-tisk pustes op, når de kastes ud fra flyvemaskine, tald-skærmsblus, redningsbøjer, marke-ringslys etc.

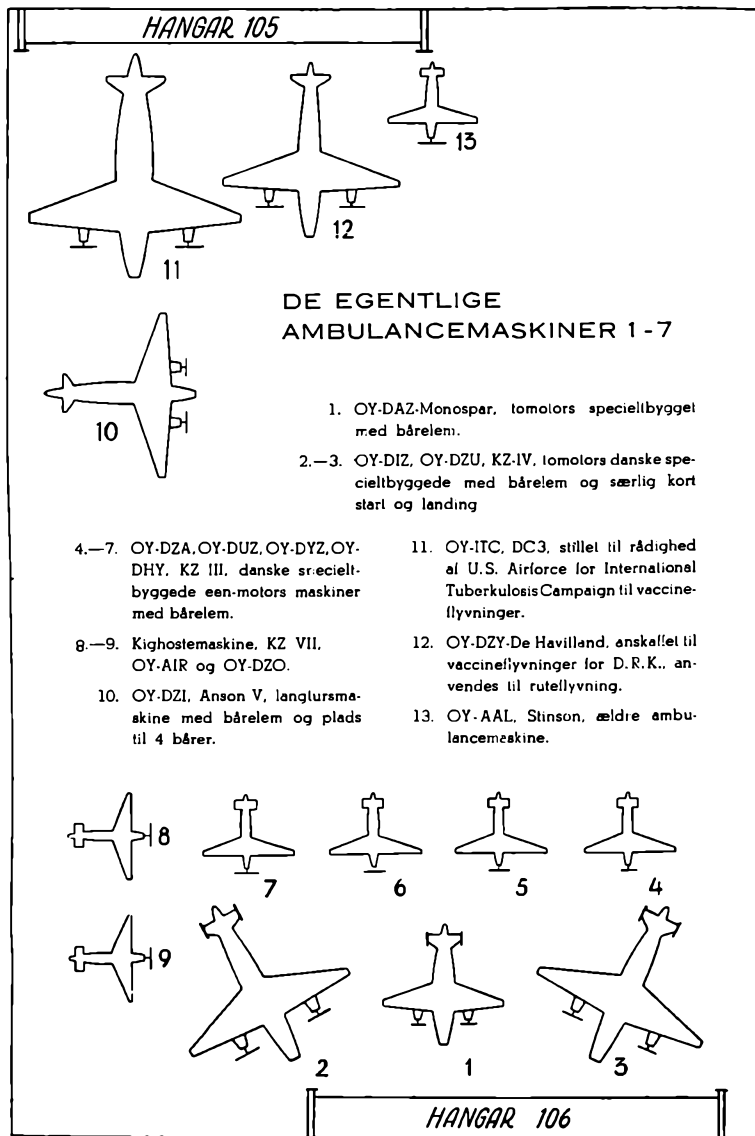




Flyvetjenestens 10-års
 jubilæum fejres i
 Københavns Lufthavn.
 Herover ses hangar 106
 ned opdækkede borde og
 naskinerne opstillet foran.
 I dagene efter jubilæet
 nedkastede Zone-
 ledningskorpsets fly-
 vetjeneste 25.000
 blomsterbuketter over
 andets sygehuse, t.h. i
 Kolding, hvor Zone-leder
 Bentzen deltog på



Fra brochure i anledning af 10-års jubilæet 1949. Bemærk beskrivelsen af maskinerne og deres placering i hangarerne.



OVERSIGT

- 1933 Zonen ahenler de første luftbårne patienter ved de ordinære rutemaskiner.
- 1936 Zonen får demonstreret den engelske Monospar ambulancemaskine i Københavns lufthavn.
- 1939 Den 2-motorede speciellbyggede Monospar ambulancemaskine leveres.
- Overenskomst med indenrigsministeriet og oprettelse af indenrigsministeriets tilsynsråd.
- 1940 Besættelsen standser ambulancelyvningen.
- 1941 Ambulancelyvningen genoptages. Kun livsvigtige flyvninger. Hård isvinter. Hjælp til indetrose øer og skibe.
- 1942 Der afgives ordre på en ny dansk, speciellbygget 2-motors ambulancemaskine KZ IV.
- 1943 Benzinrestriktioner begrænser flyvevirksomheden. Ordre afgives på 1 stk. 1-motors ambulancelyvemaskine KZ III.
- 1944 Den første danskbyggede 2-motors ambulancemaskine leveres og viser så fremragende flyveegenskaber, at der straks bestilles en maskine til. Hangar bygges.
- 1945 Flyvning for greve Folke Bernadotte. Kapitulationen.
- Flyvning med koncentrationslejrlænger. Den første speciellbyggede 1-motors ambulancemaskine KZ III leveres og yderligere 3 bestilles.
- 1946 Den bestilte 2-motors ambulancemaskine brænder 14 dage før leveringen.
- Flyvning med vaccine etc. for Dansk Røde Kors begynder, og der indkøbes en Dragon Rapide maskine.
- 3 KZ III ambulancemaskiner leveres.
- Stort opsving i ambulancelyvningerne.
- 1947 Hård isvinter, mange post- og provianthlyvninger. Ambulancelyvningerne stiger.
- Et net af landingspladser udover landet og på øerne rekonstrueres og kortlægges.
- Bygning af ny KZ IV ambulancelyvemaskine for egen regning påbegyndes.
- 1948 Yderligere stigning i flyvningerne.
- Vaccineflyvninger for International Tuberculosis Campaign.
- Flyvning på Bornholm og målflyvninger.
- Udvidelse af hangarer og værksteder.
- 1949 Ny KZ IV ambulancemaskine med stærkere motorer og endnu kortere start- og landingsdistancer end tidligere leveres.

✕

Flyve-Ambulance-Tjenesten er herfter gennemført således, at hele Danmarks befolkning incl. 99,5 pct. af øboerne kan betjenes med store 2-motors speciellbyggede ambulancemaskiner.

28. juli 1949

Ifølge Berlingske Tidende har turistchef Forchammer i Odense foreslået, at der indledes forhandlinger med Zone-Redningskorpset om etablering af en flyverute Odense-København, når Zone-Redningskorpsets materiel den 15.8. bliver frigivet efter DDL's overtagelse af Bornholms-ruten. I artiklen nævnes det, at DDL ikke har materiel til lufthavnen i Odense samt en række øvrige provinslufthavne.

12. november 1949

I Berlingske er følgende artikel at læse:

"Trafikminister Carl Petersen og Departementschef Palle Christensen har i de sidste Maaneder ført Forhandlinger med Falcks Redningskorps' og Zoneredningskorpsets Ledelse med Henblik paa Ambulanceflyvningens Fremtid i Danmark. Under Forhandlingerne har Trafikministeriet fremsat Krav om, at der etableres et Samarbejde i Luften mellem Falck og Zonen, saaledes at der oprettes en fælles Ambulanceflyvetjeneste.

Paa dette Grundlag forhandles der nu mellem Ledelserne af de to Redningskorps. Et Forslag skal derefter fremlægges til Godkendelse i Trafikministeriet og Indenrigsministeriet, ligesom Sundhedsstyrelsen skal godkende et eventuelt Samarbejde.

Forslaget gaar ud paa Oprettelsen af "Dansk Ambulanceflyvetjeneste" med Falck og Zonen som Moderselskaber. De nærmere Enkeltheder i et Samarbejde eller en Sammensmeltning vil

naturligvis først blive formet under Forhandlingerne mellem de to Korps.

Baggrunden for denne bemærkelsesværdige Vending i Situationen omkring Ambulanceflyvningen herhjemme er, at Falcks Redningskorps har fornyet sin Henvendelse til Trafikministeriet om Koncession til Ambulanceflyvning paa lige Fod med Zonen, der gennem mere end 10 Aar har opbygget sin nuværende Flyveorganisation. Det forlyder, at den tidligere RAF-Flyverløjtnant, Sneum skal være Falcks Flyvechef, og der har siden tidligt paa Efteraaret været arbejdet med forskellige Planer for Opbygningen af Falcks reorganiserede Flyvetjeneste.

Det var, da Koncessions-Ønskerne naaede Trafikministeriet, at Trafikminister Carl Petersen tog Skridt til Forhandling om Samarbejde for at prøve paa nu at undgaa en Konkurrencekrig paa Ambulanceflyvningens Omraade og bilægge en mangeaarig Kamp.

Om det lykkes at etablere det af Ministeriet ønskede Samarbejde i Luften mellem de to Redningskorps, er endnu for tidligt at sige. Ministeriet regner med, at Afgørelsen vil falde omkring Nytaarstid. Hvis det bliver til Samarbejde, vil en stærk privat Luftfartsorganisation med en samlet Flaade paa 12 Maskiner blive Resultatet, og dens Virksomhed vil ikke indskrænke sig alene til Luftens Redningskorps med Ambulance- og Sygetransporter og Funktion som Statens officielle Luftredningsvæsen ved Katastrofer, men ogsaa kunne drive Taxa- og Rundflyvning i stor Stil.

Om et Samarbejde i Luften mellem de to Redningskorps ogsaa kan føre til Aftaler inden for Virksomheden paa Jorden, vides ikke, men saa store Perspektiver har Trafikministeriet ikke givet de Ønsker, som man har fremsat over for Virksomhedernes Direktioner.

- Hvad vi har forlangt, siger Departementchef Palle Christensen, er, at de to Selskaber maa se at komme til Enighed om et Samarbejde. Vi har ikke hørt fra dem længe, og det tager jeg som Tegn paa, at Forhandlingerne er i Gang. Det kan vel næppe undgaas, naar man begynder at forhandle om Samarbejde i Luften, at man da kommer ud i Forhandlingerne paa bredere Basis om Samarbejde under en eller anden Form i Redningstjenesten paa Jorden.

- Indkalder Ministeriet til nye Drøftelser?

- Nej, vi afventer Resultatet af de to Selskabers indbyrdes Forhandlinger; det er jo bedst, hvis de kan selv. Gaar det ikke, er det jo muligt, at Ministeriet vil forsøge at faa tilvejebragt en Forstaaelse. Det vil være meningsløst med to Sæt Ambulancemaskiner".

21. marts 1950

bragte Berlingske en mindre artikel om samme emne der fortalte, at der tilsyneladende var sket en vis tilnærmelse mellem Falck og Zonen og at den første indberetning var afgivet til Trafikministeriet.

Men mere skete der ikke. Det omtalte selskab "Dansk Ambulanceflyvetjeneste" blev aldrig stiftet, og samarbejdet som ministeriet havde "forlangt" blev ikke til noget før 12 år senere.

25. april 1950

Zone-Redningskorpset arrangerer en demonstration af det amerikanske redningsudstyr til kr. 15.000, man har anskaffet sammen med Vestkystens redningstjeneste, hæren og luftmarinen. Demonstrationen forløb glat.

10. maj 1950

I forbindelse med de skandinaviske landes reorganisering af SAS hvorefter DDL ikke selv skal eje flyvemaskiner, udtaler Wiboltt, at Zonen er parat til at overtage alle provinsruter uden statstilskud af nogen art. Erfaringen har man fra Bornholmsflyvningen i 1949.

18. maj 1950

Monosporen er for sidste gang i luften; Simonsen udfører to lokalflyvninger fra Kastrup.

18. december 1951

Simonsen henter i tæt tåge patient på Bornholm. Fra en avis refereres:

"Sent i Gaar Eftermiddags skete der en Ulykke under Stensprængning i Øster Marie paa Bornholm, og Arbejdsmand Aage Sjøholm blev meget alvorligt tilredt. Han førtes i Ambulance til Sygehuset i Aakirkeby og blev her underkastet en foreløbig Behandling, men Lægen var fuldkommen klar over, at Arbejdsmandens Liv ikke stod til at redde, saafremt han ikke straks kunde føres til Rigs-hospitalet i København og blive opereret.

Man alarmerede derfor Zonen. Der var paa dette Tidspunkt en tæt Taage over det meste af Landet, og saavel Lufthavnen i Kastrup som i Rønne havde baade Start- og Landingsforbud.

- Men naar det gælder et Menneskeliv, flyver vi alligevel, sagde Løjtnant Simonsen.

Han startede Maskinen fra Lufthavnen i Kastrup. Der var overhovedet ingen Sigbarhed. Taagen var tyk som Mælk, og Simonsen bestræbte sig blot paa hurtigst muligt at komme til Vejrs. Det var umuligt at slippe ud af Taagen, og hele Flyvningen til Bornholm foregik paa Instrumenter.

Over Lufthavnen i Rønne hvilede Taagen ogsaa tæt, men Simonsen var i Radioforbindelse med Rønne Lufthavn, der pejlede ham frem og kunde melde, at nu var han over Lufthavnen. Han kunde overhovedet intet se, men gik ned. Han havde henstillet til Lufthavnen at tænde særlige Blus og Lyssignaler, men først da han naaede ned i 20 meters Højde over havnen, skimtede han Blussene".

13. februar 1952

Under slæbemålsflyvning med Ansonmaskinen for militæret over Sejrøbugten sætter maskinens ene motor ud, og Simonsen må nødlande på en pløjemark ved Kollekolle i Asmindrup i Odsherred.

Heldigvis er jorden frossen, og landingen forløber uden større problemer.

Maskinens motor udskiftes på stedet, og efter nogle dage kan Simonsen igen lette og flyve til Kastrup.

Med i maskinen var telegrafist Seierøe og

mekaniker Svend Olsen.

Uheldet var den direkte årsag til, at plantagebestyrer P. Andersen reddede livet, idet to af Zone-Redningskorpsets folk under tilsyn af maskinen fandt plantagebestyreren siddende med hjertestop i en startet traktor i en lukket garage. Efter halvanden times genoplivning med kunstigt åndedræt kom Andersen til live (*ill.*)

2. maj 1952

I anledning af åbningen af Zonestationen på Rygaards Allé i Hellerup, arrangerer flyvetjenesten en luftformation over København med 5 zonefly.

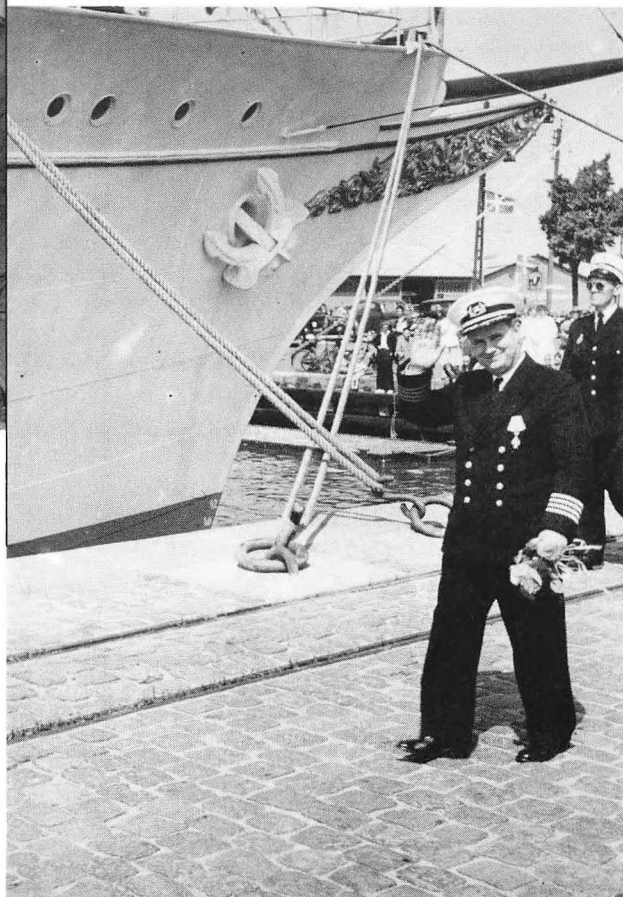
20. maj 1952

Simonsen modtager den nyindstiftede Lindberghpris med medfølgende gavecheck for sit humanitære arbejde i flyvningens tjeneste, og kommer igen på forsiden af landets aviser (*ill.*).

Juni 1952

Kaptajn Carlsen fra Flying Entreprise bliver hentet af Zonen i Antwerpen for at blive fløjet til Rønne, hvor kongens skib lå i havn, for dér at få overrakt ridderkorset. Senere gik turen til Kastrup og retur til Antwerpen. Zonens maskine var i anledning af flyvningen midlertidigt omdøbt til Flying Entreprise (*ill.*).

Fortsættes side 65.



Øverst:
Simonsen modtager Lindberghprisen.
Her er han fotograferet sammen med sin
kone Ester til Aftenbladet.

Nederst:
Kaptajn Carlsen ankommer til kongeskibet i
Rønne Havn for at takke for ridderkorset.

Ambulancen og jet-jagerne

Dette er den korte fortælling om flyvere i livets og flyvere i dødens tjeneste.

En ambulanceflyvemaskine var på vej fra Ålborg til København i et forsøg på at redde et lille menneskebarns liv. Om bord i ambulanceflyet var desuden en sygeplejerske og endnu en ledsager samt ambulancens mandskab. Efter nogle vanskeligheder med de militære myndigheder på grund af »NATO-øvelsen« fik ambulancen dog lov til at starte fra Ålborg.

Den fik lov!

Da den på højde med Mariager drejer ud over Kattegat for i fugleflugtslinje hurtigst muligt at nå Kastrup lufthavn, blev ambulancemaskinen angrebet af en formation jetjagere, der — efter hvad de militære myndigheder oplyser — var dirigeret ud for at »identificere« den ambulancemaskine, som de samme myndigheder få minutter i forvejen havde givet starttilladelse i Ålborg!

En af jetjagerne susede lige under ambulancemaskinen og klippede dens ca. 15 meter lange nedhængende radioantenne af!

Kun held var årsagen til, at ambulancemaskinen og vel også jetjageren ikke styrtede i havet.

Hvad skulle den tjene — denne krigsleg med døden?

Hvad skulle det tjene, dette jetjager-angreb på en ambulanceflyvemaskine, der var ude i livets og barmhjertighedens tjeneste?

Spørgsmålene står ubesvarede, men mødet mellem livets og dødens flyvere stiller dem til alle, som forfærdes over militarismens vækst.

Sammenstødet mellem Zonens ambulancemaskine og militærflyet var godt stof i Land og Folk.

30. juli 1952

Under slæbemålsflyvning med Ansonmaskinen over Nordsjælland slår lynet ned i flyet.

29. september 1953

Under flyvning fra Aalborg til København kommer et af flyvevåbnets Thunderjet, der deltager i en øvelse, så tæt på Zonens De Havilland 89A, at den rammer maskinens antenne, der knækker (*ill.*).

1. maj 1953

Simonsen opsiget sin stilling i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste, men fortsætter dog som reservepilot.

Hans fratræden vækker stor opsigt og aviserne gisner, at der er interne problemer, hvilket Simonsen dog afviser.

Venningbo udnævnes til chefpilot (*ill.*).

24. november 1953

Ifølge Berlingske Tidende er Zone-Redningskorpset meget tæt på at overtage Bornholmsruten. Man regner med sammen med 66-selskabet at starte et nyt selskab til varetagelse af provinsruterne. Man har bestilt to 4-motorers maskiner hos De Havilland, som vil kunne tilbagelægge turen på 30 minutter. Billetten anslås til kr. 45 for en enkelt.

1. februar 1954

På grund af isvinteren har Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste undsat de frisiske øer Wangerooge Juist og Borkom med proviant og

medicin.

På Wangerooge leverer man hver uge frisk mælk til 1.400 svagbørn.

20. februar 1954

Under isflyvning til Endelave mister Zonens ene KZ IV baghjulet og må undsættes af KZ IV nr. 2.

3.-4. marts 1954

Falcks Redningskorps' De Havilland OY-AAO punkterer på Holstebro Flyveplads.

Maskinen var i Holstebro for at hente en patient til København.

Falck beder herefter Zone-Redningskorpset om at udføre flyvningen, men da den ene KZ IV'er er optaget, og den anden er ude af drift på grund af forskellige problemer med radioen m.v., må man udsætte turen til den 4. marts om morgenen, hvor Hesdorf gennemfører flyvningen til Holstebro og retur.

Allerede den 3. marts 1954 udsendte Zone-Redningskorpset en pressemeddelelse hvori det bl.a. hed: *Under en flyvning til Holstebro havarerede Falcks Redningskorps De Havilland, der ikke er specielt bygget til at lande på mindre pladser. Den fik understellet beskadiget, hvorfor Zone-Redningskorpsets anden specialbyggede ambulanceflyvemaskine måtte afhente patienten, en dame med nyreblødning, og flyve hende til København til indlæggelse på Rigshospitalet.*

Dagen efter, den 4. marts om aftenen, hvor flyvningen til Holstebro altså i virkeligheden var blevet udført om morgenen, overgik der Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste et uheld, idet pilot Hesdorf og telegrafist Gohs i

korpssets De Havilland OY-ACZ (samme type som Falcks), på grund af benzinmangel måtte nødlande på en mark ved Allerød med 4 passagerer, herunder patienten en 80-årig dame.

På grund af en godt udført nødlanding i mørke kom ingen til skade, men maskinen blev totalt knust (ill.).

I første oplag af Socialdemokraten torsdag den 4. marts 1954 stod bl.a. at læse:

"Uheld kan ramme enhver, men det er flovt for Zone-Redningskorpset, at det så sent som i forgårs i en trykt meddelelse fejlagtigt omtalte, at det måtte undsætte en af Falcks maskiner, som var punkteret i Holstebro. Zonemaskinen kom overhovedet ikke af sted på grund af en radiofejl. Falcks maskine var af typen De Havilland, og Zonen sluttede med at meddele, at det rådede over maskiner, som var egnede til at lande på mindre pladser. Den zonemaskine, som i aftes blev knust, var af typen De Havilland. Hvis Falck i dag siger Nemesis, forstår man det. Og som en yderligere skæbnens ironi var det altså Falck, der i første omgang trådte reddende til".

Zone-Redningskorpset protesterede mod denne artikel, der i 2. udgave af Socialdemokraten herefter blev ændret således:

"Flov historie. Uheld kan ramme enhver, men det er flovt for Zone-Redningskorpset, at det så sent som i forgårs i en trykt meddelelse fejlagtigt omtalte, at det havde måttet undsætte en af Falcks maskiner, som var punkteret i Holstebro. Zonemaskinen kom overhovedet ikke af sted på grund af radio-reparation og vejret. Falcks maskine var af typen De Havilland, og Zonen sluttede med at meddele, at det rådede over maskiner, som var egnede til at lande på mindre pladser.

Den zonemaskine, som i aftes blev knust, var af typen De Havilland. Hvis Falck i dag siger Nemesis, forstår man det. I nat forklarede Zonen, at årsagen til den trykte meddelelses fremkomst skyldtes et ønske om at protestere mod, at De Havilland-maskiner blev anvendt på så lille en flyveplads som i Holstebro".

Fra Falck fremkom herefter følgende erklæring: *"I anledning af at Zone-Redningskorpset til Socialdemokraten d.d. oplyser, at korpset havde ønsket at protestere mod, at Falcks flyvetjeneste benyttede De Havilland-maskiner til landing på Holstebro Flyveplads, skal vi meddele, at Luftfartsdirektoratet er vidende om og har godkendt, at Falck foretager landing i Holstebro med maskiner af den nævnte type ved ambulanceflyvninger. Falcks flyvetjeneste har ladet sagen overgå til behandling i Luftfartsdirektoratet" (ill.).*

17. juni 1954

Zonens KZ VII maskine med pilot Niels Seierøe og Svend Østergaard havarerer ved indflyvning til Sønderborg. Niels Seierøe må indlægges men Østergaard kan tage videre til Bremen, hvortil flyet skulle for udførelse af fotoflyvninger, rundflyvninger og kighosteflyvninger.

25. februar 1955

På grund af isen er flere øer afskåret fra omverden, og beholdningerne på Saltholm er sluppet op. En ny periode med undsætningsflyvninger sætter ind.

Fortsættes side 69.



Herover:

Fra nødlandingen ved Allerød med De Havilland OY ACZ på grund af benzinmangel. Som det ses, blev flyet totalt knust, men heldigvis kom ingen af de ombordværende noget til.

Pressemeddelelsen af
3. marts 1954.
Sagde Falck nemesis?

175-AMBULANCE-TJENESTEN ER OPRETTET EFTER OVEBENSKOMST MED INDENRIGSMINISTERIET & KONTROLLERES AF ET TILSTYRRAAD .



Z O N E - R E D N I N G S K O R P S E T

FLYVE-TJENESTEN

TELEFON C. 9429 - 9430 . POSTGIRO 53380
OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

KØBENHAVN V
PLATANVEJ 19. den

ZONE-REDNINGSKORPSETS FLYVETJENESTE HAR TRAVLT.

allerede tidligt i morges startede Zone-Redningskorpssets K.Z.IV for at flyve en nyfødt Anholt-boer hjem fra København til "fødeøen".

Undervejs fik piloten luftkaptajn H.Venningbo over radioen besked på, at en patient med maveblødning skulle flyves til sygehuset i Grenå for at blive underkastet en operation.

Aldrig så snart var maskinen startet fra Anholt med patienten, før der indløb en ny melding om en ambulanceflyvning.

Denne gang gjaldt det et 9 måneder gammelt barn fra Livø, der skulle indlægges på sygehuset i Løgstør.

Både Anholt og Livø er endnu indefrosne, og det er den eneste mulighed for, at patienterne kan komme til behandling på sygehus. Takket være flyveambulancen kan det lade sig gøre at give de indefrosne øboere den samme behandling i tilfælde af sygdom som landets øvrige beboere.

Fra Livø gik turen igen tilbage til Anholt, hvor stemmesedlerne til kommunevalget skulle afhentes, og det samme var tilfældet med Hjalms, hvor stemmesedlerne også blev afhentet og fløjet til København. Denne indsats af flyvemaskiner bevirker, at kommunevalget kan afvikles på ganske normal vis.

Under en flyvning til Holstebro havarerede Falcks Redningskorps' De Havilland, der ikke er specielt bygget til at lande på mindre pladser. Den fik understellet beskadiget, hvorfor Zone-Redningskorpssets anden specieltbyggede ambulanceflyvemaskine måtte afhente patienten, en dame med nyreblødning, og flyve hende til København til indlæggelse på Rigshospitalet.

En hektisk dag for Zone-Redningskorpssets ambulanceflyvetjeneste, der viser, hvor stor betydning ambulanceflyvningen har, når det rette materiel og den rette organisation står bag.

ZONE-REDNINGSKORPSET
Flyvetjenesten

LANDFLYVNING GRATIS FOR UBEHANDLEDE OG ABONNENTER . RABAT KAN INDRØMMES



AMBULANCE- UNDERSØGNINGS- OG EFTERSØGNINGSFLYVNING

20. maj 1955

Wiboltt oplyser til Berlingske, at efter at tyskerne nu selv har fået flyvetilladelse, er mulighederne for flyvning i Tyskland blevet mindre, og man overvejer derfor at omlægge flyvetjensten og afhænde en del af maskinerne for fremover kun at koncentrere sig om ambulanceflyvningen.

Om Tysklands-flyvningerne, se f.eks. ulykken 17. juni 1954 og Venningbos udtalelser om årsagerne til hans fratræden. (1. maj 1955).

6. juni 1955

Under taxaflvning for Danfoss ved Sønderborg med fem maskiner fra København må piloten i den ene maskine Niels Seierøe søge nødlanding på en mark ved Assens.

De fire ombordværende i maskinen kvæstes, den ene så alvorligt, at han senere afgår ved døden.

Maskinen - en KZ VII - var lejet hos Dams Aero.

10. februar 1956

Kaptajn Venningbo gennemfører livsvigtig flyvning til Bornholm trods lukning af Rønne lufthavn på grund af fygning (*ill.*).

13. marts 1956

I BT er følgende artikel at læse:

"Flyvemaskine driver rundt på isflage. Den 15. Februar maatte en af Zonens Ambulanceflyvemaskiner nødlande på Isen ved Asnæs udfor Kalundborg.

Dens Pilot, Kaptajn Alfred Asmussen, blev reddet af Motorfærgen "Freia", mens Maskinen blev efterladt på Isen.

Da denne kom i Drift blev Flyvemaskinevraget på en stor Flage ført mod Syd til Reersø, hvor den stod i nogen Tid. Her lykkedes det en Fisker at nå ud til den og bjerge nogle Instrumenter. Senere har Maskinen på Isflagen taget turen yderligere mod Syd og passeret Færgeruten mellem Korsør og Nyborg for så sent som i Går med en modgående Strøm atter at "flyve" mod Kalundborg igen.

Det er da ejendommeligt, at en Flyvemaskine sådan flyder rundt på en Isflage, siger vi til Luftkaptajn Venningbo. Var det ikke en Idé at sende Zone-Redningskorpset ud at søge at redde den?

- Det var en Idé, svarer han, men jeg tror, at det var en lidt dårlig Idé. Naturligvis har vi ikke sådan ladet en Flyvemaskine skotte sig selv uden at forsøge at få den bjerget. Imidlertid naaede en Fisker ud til den og bjergede en del Instrumenter, og så måtte vi opgive den.

- Jo, men sådan en hel Flyvemaskine?

- Ja, jeg forstår, at der atter må lidt Forklaring til. Flyvemaskinen står jo ikke fix og færdig på Isflagen lige til at starte. Vandet er skyllet op på Isflagen. Maskinen er frosset fast. Den er faktisk helt omsluttet med Is. Derfor vil det være forbundet med så store Omkostninger at redde den, at det slet ikke kan betale sig. Men det er helt trist at tænke på, at en Flyvemaskine den Dag i Dag flyver rundt på en Isflage i de danske Farvande, uden vi er i Stand til at bjerge den, og en Dag går den til Bunds".

Broe

Politiken 11/2 1956 med omtale af Venningbos heltmodige flyvning til Rønne.

Farlig flyvning med barn til operation

Ambulance-fly hentede sygt barn i Rønne skønt lufthavnen var lukket paa grund af snefygning

Under yderst dramatiske omstændigheder gennemførte luftkaptajn Venningbo fra Zonen med flyveren Scjrø som telegrafist sent i aften en ambulanceflyvning til Bornholm for at bringe et tre uger gammelt barn til operation for tarmslyng paa Rigshospitalet i København.

Voldsomme snefygninger havde gjort det nødvendigt at stoppe al lufttrafik paa Rønne Lufthavn, og lufthavnens leder fraraadede ambulance-flyvningen under de omstændigheder. Det ville være forbundet med risiko at lande og starte fra pladsen.

Da man imidlertid fra overlæge Iversen paa Rønne Sygehus fik at vide, at der var tale om overhængende livsfare for barnet, hvis en operation ikke blev gennemført hurtigt, besluttede man hos Zonen at sende ambulance-flyet af sted.

Trods bidende kulde, stærk blæst og tilsnede startbaner forløb landingen fint, og faa minutter efter var man paa ny i luften med den lille tre ugers patient og fadren, maskinarbejder Kofoed, Søndre Allé 28 i Rønne, som passager foruden en sygeplejerske.

Forinden det lille barn blev bragt ud til ambulanceflyet, blev det døbt



Luftkaptajn Venningbo der i aften gennemførte den risikable ambulanceflyvning.

paa sygehuset af en i hast tilkaldt præst.

De to forældre var naturligvis de to raske Zone-flyvere dybt taknemmelige for, at de var fløjet trods risiko for havari. **Mr. Law.**

20. februar 1956

Under isflyvning med post til Samsø fra Kalundborg forsvinder Hans P. Venningbo med sin KZ VII maskine. På forsiden af landets aviser 21.2.1956 stod at læse, at Venningbo måtte betragtes som omkommet.

Venningbo var imidlertid nødlandet på isen, og efter at have tilbragt natten på Vejø landede han den 21.2. på Samsø, hvorefter eftersøgningen kunne afblæses. Berlingske Tidendes Povel Westphall fik historien som bringes uforkortet: (Ill.)

"Det hele begyndte Kl. 13.35 Mandag Eftermiddag. Jeg startede fra Brattingborgs Marker paa Sydspidsen af Samsø for at flyve til Asnæs ved Kalundborg i Nærheden af Godset Lerchenborg med den dansk byggede een Motors KZ VII. Vejret var fint, der var et Par Kilometers Sigt og ret højt til Skyerne, og jeg havde kun 12-15 Minutters rutinemæssig flyvning foran mig. Jeg havde gjort en Tur, efter at jeg havde været nede paa Isen ved Asnæs og senere ved Samsø for at se, om vi kunde finde et Sted, hvor vi kunde lande med de to Motors Dragon Rapide, som tager 500 Kilo Gods. Det er jo ikke Alverden, vi kan tage med i en KZ VII, omkring et Par Hundrede Kilo. Jeg havde vel 75 Kilo Post paa min sidste tur.

Der var allerede udført to Ture for Postvæsenet til Samsø, og det var gaaet fint, og der laa nu Post til to Ture mere. Nemlig den, jeg tog over til Samsø med og returnerede, og saa en, der skulde følge efter senere. Jeg mødte den anden Maskine paa Vejen, vi vinkede til hinanden og fortsatte mod Kalundborg.

Men pludselig kom Skyerne væltende. De gav ikke Isdannelser, men det var tæt og uigen-nemtsigtigt. Jeg fløj rundt en Tid for at se, om det skulde lette, men det blev værre og værre, og jeg besluttede saa at vende tilbage til Samsø, hvor Vejret jo var flot.

Min Radio fungerede fint, men der var ikke Kontakt til den interimistiske Landingsplads ved Asnæs. Radioen bruger vi mest til Land-ing paa Københavns Lufthavn. Den rækker for øvrigt kun omkring 25-30 Kilometer og kun i Luften. Jeg var overbevist om, at jeg kunde gaa sikkert tilbage til Samsø, men pludselig var det, som jeg fløj i en Dyne. Der var intet at se. Jeg gik ned og ned, indtil jeg havde Kending af Kattegats Is. Kursen havde jeg sat, saa jeg vilde ramme Samsø, men det blev værre og værre. Jeg fløj efterhaanden med Højdemaalet staaende paa Nul, kun 5-10 Meter over Isen.

Uhyggelige Minutter

Jeg skulde have naaet Samsø efter Flyvetiden, men jeg havde jo flakket noget rundt, og Orientering var der overhovedet ikke Mulighed for under disse Vejrforhold. Jeg havde kun eet at gøre: søge en Nødlanding paa Isen. Det var, indrømmer jeg, de værste Minutter under hele Oplevelsen, da jeg skulde træffe Beslutningen om at gaa ned. En af vore Maskiner gik jo forleden gennem Kattegats Is, da den var tvunget ned af Motorstop. Jeg havde set den ligge med Vingerne oppe paa Isen, men med Kroppen, Motoren og Landingshjulene under Vandet. Det er den Slags, man uvægerlig faar i Erindringen i et saadant Øjeblik.

Kl. 15.05 satte jeg mine Hjul paa en Isstrækning, som saa nogenlunde jævn og sikker ud ... og den holdt heldigvis. Saa snart Maskinen standsede, sprang jeg ud for at prøve Isen. Den knagede ikke, og der var ingen Revner at se i Nærheden. Jeg gik lidt omkring og grublede, men i den tætte Taage var der intet at se. Jeg besluttede mig saa til at indrette mig i Maskinen og afvente Bedring i Vejret. Klokken var kun 16, da jeg lagde mig til Rette, men jeg kunde ikke falde til Ro. Jeg tændte Maskinens Lys og prøvede paa at finde noget at læse. Men der var ikke andet end Postsækkene, og Brevene kunde jeg jo ikke saa godt begynde at aabne.

Jeg sprang ud igen og vandrede lidt omkring. Saa kravlede jeg atter op i Cockpittet, for det var modbydelig koldt, og trods Usigtbarheden blæste det en hel Del. Maskinen var mit Tilflugtssted, men jeg kunde alligevel ikke rigtig lide at sidde i den, for man ved jo, at Havis bevæger sig, og Tanken om at skulde tilbringe Natten om Bord, var jeg ikke glad for. Jeg satte mig til at skrive ned, Klokkeslæt, Vejrforhold og andre af den Slags Notater, som Flyvere rutinemæssigt gør til Underbygning om Rapport om en Situation. Det ruskede slemt i Maskinen, og det føg over Isen. Den gav sig.

- Jeg gik igen ud paa Isen og rundt om Maskinen, og pludselig saa jeg noget, der kunde ligne Land, mod Nord. Jeg var overbevist om, at det maatte være Samsø. Men der var langt til land, der har nok været 3-4 Kilometer. Halvejs til Kysten passerede jeg en Bøje. Men da jeg kom nærmere, var jeg klar over, at det ikke var Samsø, det var en af disse smaa Knolde, hvor Samsingerne sætter

Kreaturer ud om Sommeren. Det var Vejrø, som er ubeboet. Jeg havde vel gaaet over en halv time, før jeg satte Foden paa Jorden. Øen var kun omkring et Par Hundrede Meter; der var lidt Bevoksning og Resterne af et lille Skur, kun en Gavlstump. Det øvrige var faldet sammen. Ubeboet. Det eneste Liv, jeg saa, var nogle Harer, som sprang af Sted i Sneen. Jeg vandrede rundt en Tid, saa fandt jeg en Skrænt med Læ. Efterhaanden blev jeg klar over, at jeg maatte overnatte paa Stedet, paa den anden Side af Øen var der intet andet at se end Is og atter Is. Hele Øen rundt var der is.

Men hvis jeg skulde tilbringe Natten i Sneen, maatte jeg have mit Tæppe i Maskinen, det havde jeg brugt over Knæene under Flyvningerne, og jeg maatte ogsaa have fat i Postsækkene. Saa gik jeg tilbage. Fra Land kunde jeg ikke se min Maskine, men jeg fulgte mine Spor i Isen. Der var ingen Vaager, men nogle Steder var der ligesom lidt Tø paa Isen, og her og der var den skruet op.

Ude i Maskinen hentede jeg Tæppet og de tre Postsække. Posten kunde jeg ikke slæbe med, men jeg tog en Pakkeforsendelse, som var adresseret til en Dreng paa Finsenhospitalet i København. Poul Hansen hedder han. Jeg haaber, han tilgiver mig, jeg skal ud i Dag og se til ham med en Hilsen. Jeg vil give ham en af Zonens smaa Modelmaskiner.

Jeg vilde ogsaa have taget Maskinens Kompas ud, men jeg havde ingen Skruetrækker, saa det maatte jeg opgive. Jeg prøvede at kalde over Radioen en Gang, men uden Held; naa, det vidste jeg nu paa Forhaand, det skulde have været et helt Tilfælde. Jeg hørte for

Resten heller ingen andre Flyvemaskiner og saa ingen Skibe. Det var stadig smaat med Sigbarheden; først halvvejs ude kunde jeg skimte KZ 7'eren. Jeg vandrede tilbage til den lille Ø, og nu var jeg ikke længere i Tvivl om, at jeg maatte tilbringe Natten dér. For Mørket begyndte saa smaat at komme.

Selv om jeg havde haft en Lyspistol, hvad vi ikke har paa de smaa Maskiner, vilde den have været uden Virkning i det tætte Vejr.

Ved Skrænten, hvor jeg havde fundet Læ-Pladsen, fandt jeg en Stump Bræt, og med det begyndte jeg at grave i Sneen, ligesom man laver sig en dyb Gryde ved Stranden om Sommeren. I Bunden lagde jeg Tæppet, over Ben og Mave trak jeg de to Postsække, den ene var næsten op til mine Armhuler. Saa lagde jeg Sne ovenpaa til at lune, og den tredie Postsæk lagde jeg over Hovedet. Klokken var vel omkring 19, da jeg lagde mig. Det var buldrende mørkt og blæste en Del.

Ingen Tændstikker - ryger ikke

Jeg var klar over, at nu var man ved at starte en Eftersøgning. Tidspunktet for min Benzin-beholdnings Varighed var udløbet forlængst. Det er ikke rart at føle Ubehjælpshedens Vægt. Men der var intet, jeg kunde gøre. Ikke engang tænde et Baal, for jeg bærer aldrig Tændstikker af den simple Grund, at jeg ikke ryger. Og hvad skulde jeg for Resten have brændt? Brevene? Eller de vaade Træstumper? Tankerne gik til min Kone og mine Børn i vort Hjem paa Amager, hvad vilde Radioen nu sige? Hvordan vilde de tage Uvisheden? Det maatte være værre for dem end for mig.

Jeg kunde ikke sove, for det blev koldere og koldere. Jeg sprang op og begyndte at løbe langs Stranden. Det svuppede i mine tunge, tykke Lammeskindsflyverstøvler, som var gennemvaade efter Vandringen i Sne og Tøsjap. Jeg løb 5-10 Minutter. Stampede og trampede og slog Arme. Ustandselig tænkte jeg paa Alarmen, og de mange, som maaske nu satte Livet i Vove for at lede efter mig. Og jeg tænkte på Familien derhjemme. Men der var intet, jeg kunde stille op, ud over at vente paa Daggryet, og saa haabe paa, at min Maskine ikke i Mellemtiden var forsvundet i Isen.

Den endeløse Nat

Jeg ved ikke, om jeg overhovedet fik Søvn i Øjnene, jeg tror det ikke. Det var en endeløs Nat. Seks Gange sprang jeg op af Postsækkene og Sneen og løb rundt i det buldrende Mørke ... jeg tror nu ikke, det frøs saa forfærdelig mange Grader, men jeg frøs.

Jeg havde spist den syge Drengs Gavepakke, der var Appelsiner, hjemmebagte Smaakager og Chokolade. Jeg haaber, at han og hans Familie vil se lige saa venligt paa mig, som jeg tænkte paa dem i Nat.

Ved Daggry kravlede jeg ud af Sækkene og begyndte at vandre ud over Isen igen, følgende mine egne Fodspor. Ti Kilometer ude fra fik jeg Øje paa Maskinen. Det var stadig Dis, men da det blev lyst, lettede det noget, og jeg gjorde klar til Startforsøg. Nogle Gange drejede jeg Propellen rundt med Haanden, saa satte jeg Strøm til, og den startede saa at stige med det samme. Jeg havde Benzin paa til en lille Times Flyvning,

og da jeg havde varmet lidt op, kørte jeg frem. Jeg overbeviste mig om, at den Isstrækning, som jeg skulde bruge til Starten, føltes nogenlunde sikker, og Kl. 7.05 saa startede jeg og fløj til Samsø. Det var ikke længere noget Problem at finde Brattingsborgs Marker, hvor vi har vor Landingsplads; der landede jeg Kl. 7.10. Jeg havde altsaa kun været faa Flyveminutter fra at have undgaaet Nattens Dramatik.

Godsinspektør Lunøe og hans Frue tog usædvanlig smukt imod mig. Det var et bevæget Gensyn. Jeg ringede straks til Luftfartsmyndighederne og fik Alarmen afblæst, og derefter ringede jeg til Zone-Redningskorpsets Chef, Direktør Eigil Wiboltt, og saa til min Kone.

Træt var jeg af at vade i Is og Sne og efter den søvnløse Nat, men lykkelig over, at Situationen var klarert uden at jeg havde forvoldt Fortræd. Hvad jeg lærte paa denne Flyvning var, at Vejret kan overrumple, og at vi stadig ikke behersker Naturkræfterne. Selve Tilværelsen paa den lille Ø var kun et Mellemspil, for i den længste og værste Nat i mit Liv blev jeg klar over, hvor kolossal Selvopholdelsesdriften egentlig er ...

Nu, da det hele er afsluttet, føler jeg Trang til at takke de mange Landet rundt, som meldte sig til og deltog i Eftersøgningen, og til de Flyverkammerater, som spontant tilbød deres Tjeneste hos Zone-Redningskorpset, de kom fra Falck, fra Flyvevaabnet og fra Privatflyvernes Kreds, med min gamle Kammerat Kaptajn Simonsen som den første.

Flyverhustruens Mareridt

Lige før Spisetid Mandag Aften fik Luftkaptajn Hans Venningbos Hustru Meddelelsen om Mandens Forsvinden. Børnene, den 13-aarige Fin og den 9-aarige Ilse, fik den samtidig. - Ingen af os sov vist meget i Nat, siger Fru Venningbo, vi lagde os sammen for at trøste hinanden, men det var ikke nemt. Jeg blev ved med at sige til Børnene, at jeg fuldt og fast troede paa, at Far var i Sikkerhed og sad et Sted ude paa Isen. Jeg troede det faktisk selv, men jeg ved ikke, om Børnene gjorde det. Jeg saa faktisk for mig, at han sad og krøb sammen under sit Tæppe et Sted der ude paa Kattegats Is. Og der var noget inden i mig, som sagde, at naar det blev Morgen, saa fandt de ham.

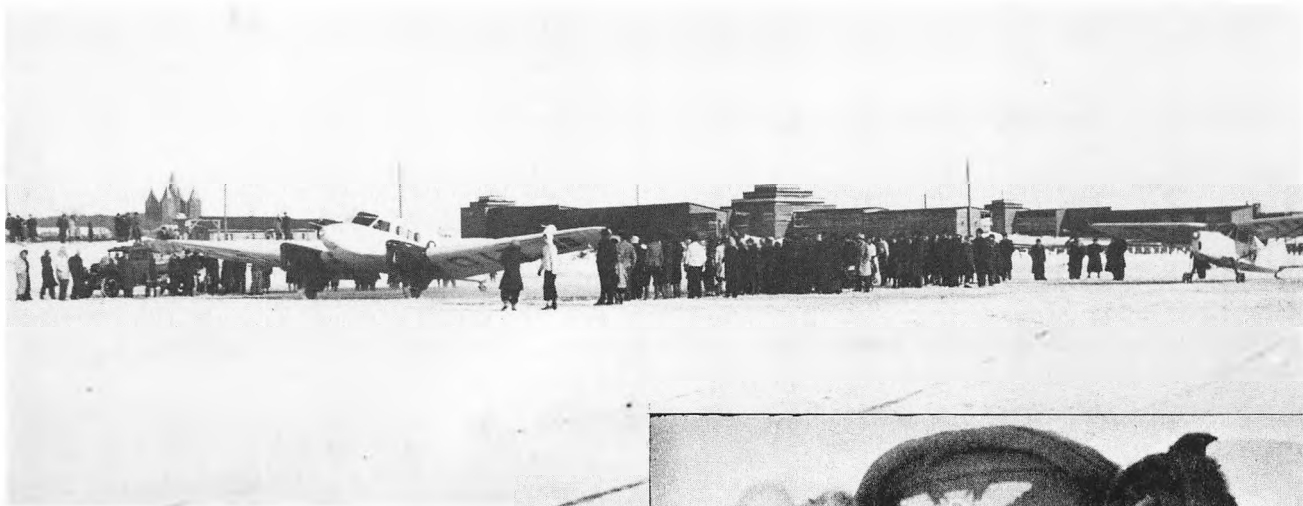
Vi har været gift i 16 Aar, og min Mand har fløjet i saa mange Aar og under saa ulige Vilkaar, at jeg er sikker paa, at han altid klarer sig ... saadan maa man have det, ellers er det uudholdeligt ... i vor Tilværelse. Men det var alligevel et Glædeschok, jeg fik i Morges, da Meldingen kom ... Tvivlens Nagen er der jo trods alt hele Tiden ... saa det var som om et Mareridt var forbi, da vi fik hinanden i Telefonen".

24. februar 1956

BT følger sagen fra Venningbos forsvinden op og følger med på en flyvetur hvor der nedkastes proviant til indefrosne skibe

1. maj 1956

Samme år som Venningbo har udført den heltmodige flyvetur til Samsø, kommer det til



Fra Venningbo blev væk.

Øverst:
"Flyvepladsen" på isen uden for Kalundborg (dette billede fra en tidligere undsætning af Samsø).

Til højre:
Se & Hør's omtale af begivenheden (bragt 2.3.1956).



ET MANDFOLK. Polarvinteren har også sine helte. En af dem er Zonens pilot, luftekaptajn Hans P. Venningbo, der i sidste uge forsvandt under en postflyvning til Samsø. Vejret tvang ham ned på den ubehnedede Kattegat-p Vejro, hvor han tilbragte 17 dramatiske timer, inden han atter kunne starte og nå frem, så han kunne afblæse den katastrofealarm, der var sat i gang for at finde ham - og give besked hjem til sin familie, der havde næret alvorlig frygt for hans liv. Her bliver han i Kastrup modtaget af sin hustru og datter. To dage senere startede han atter, denne gang for at bringe SE og HØR til Samsø og med vor medarbejder og fotograf om bord. Se side 8-9.

et brud mellem ham og Zone-Redningskorpsets ledelse, og Venningbo forlader i protest sin stilling.

Venningbo var utilfreds med vagtordningerne i de perioder, hvor Hesdorf var i Tyskland for at udføre fotoflyvninger, idet han i disse perioder var helt alene om at passe flyvetjenesten, der jo rykkede ud døgnet rundt. De reserver man råder over, har ikke uddannelse til at lande på de små øer, udtalte Venningbo bl.a. til Berlingske Tidende.

Venningbo gik til luftfartsmyndighederne, der imidlertid tilbageviste, at der skulle være problemer med Zonens flyvetjeneste.

22. maj 1956

Som en udløber af Venningbos kritik bragte Berlingske Tidende resultatet af en prøveudrykning, man havde ladet foretage af ambulanceflyveren. Berlingskes medarbejder var rejst til Agersø og rekvirerede derfra ambulanceflyveren.

Her er resultatet af undersøgelsen, direkte citeret fra Berlingske:

"Vi lod det derfor komme an paa en Prøve. Zone-Redningskorpset var informeret om og havde akcepteret, at vi maaske paa et eller andet Tidspunkt vilde alarmere en Ambulance-Flyvemaskine. Mere blev der ikke sagt.

Da der atter var faldet Ro over Sagen, rejste en af "Berlingske Aftenavis" Medarbejdere til Agersø. Han naaede over til den lille Ø ved 18-Tiden og bestilte straks en Samtale til Central 94 30.

Kl. 18,22: Den vagthavende paa Stationen paa Platanvej meddeler, at der vil blive afsendt en Ambulance-Flyvemaskine saa hurtigt som muligt.

Kl. 18,56: En KZ-IV'er, ført af von Jessen, starter fra Lufthavnen i Kastrup. I Løbet af 34 Minutter er Pilot, Telegrafist og Mekaniker, kørt fra deres Bopæl til Lufthavnen, har startet Motoren og varmet den op, har foretaget de nødvendige Kontroller, kaldt Taarnet og er startet.

KL. 19,51: Maskinen lander paa Gaardejer Jacob Carlsens Mark midt paa Agersø - og saa har man endda paa Vejen hentet Luftkaptajn Simonsen paa Avnø. Simonsen, som var Zone-Redningskorpsets første Ambulanceflyver, er nu Reserve for Flyvetjenesten.

Da von Jessen, som er ny i Ambulance-Flyvetjenesten, havde orienteret sig om Start- og Landingsforhold paa Agersø ved et Par Starter og Landinger, satte han atter Kursen mod Kastrup. Her landede Ambulance-Maskinen ved 21-Tiden.

Og det er tørre Tal, som fortæller et og andet om Effektiviteten. Der kunde fortælles meget mere - om Liv, der blev reddet, om dramatiske Starter og Landinger, men nok om det.

Lad os nøjes med at notere, at Zone-Redningskorpsets Ambulance-Flyvetjeneste giver et drønende Underskud hver Aar. Naar Zonen henter et sygt Menneske paa en Ø, hvor der ikke er Sygehus - ja, saa er det gratis".

Man kan imidlertid med rette spørge, hvorfor den vagthavende pilot ikke selv kunne udføre flyvningen.

Og spørgsmålet om økonomien var vel også tvivlsomt.

Det kom i øvrigt senere til retssag mellem Venningbo og Zone-Redningskorpset, idet Venningbo anlagde sag for blandt andet feriepenge, som han mente at have tilgode. Sagen sluttede med forlig, der delvist imødekom Venningbos krav.

6. oktober 1956

Under flyvning til Firenze for at hente en dansk turist med mavelidelse, forulykker Zone-Redningskorpsets Ansonmaskine med pilot Von Jessen og telegrafist Seierøe, der begge dræbes.

Deres maskine findes totalt knust og spredt over et 600 meter bredt område 1.718 meter oppe på Mont Gramont. Årsagen til ulykken skyldes, at maskinen var kommet ud af kurs. Et par minutter før kl. 20.00 havde von Jessen meddelt, at være lige over Geneve lufthavnen, hvor han anmodede om landingsinstruks og blindflyvelanding på grund af dårligt vejr, fordi han skulle mellemlande. I virkeligheden var han 90 km østligere. Kl. 20.00 skete ulykken. De to zoneflyvere var dræbt på stedet. Berlingske skrev bl.a.:

"Aarsagen til at luftkaptajn von Jessen er kommet ud af kurs og er forulykket mod bjergvæggen, kan man kun gisne om. Meget taler for, at maskinen simpelthen i uvejret er blæst ud af kurs. Von Jessen betegnes som en meget dygtig blindflyver. Det var netop disse kvalifikationer, der bragte ham ind i

Zoneredningskorpsets flyvetjeneste, efter at han havde været knyttet til CATS og fløjet aviser i en længere tid. Luftkaptajn Jessen, der kun blev 28 aar, var oprindelig i handelen, kort før han blev erhvervsflyver, solgte han bijouteri. I foråret 1954 tog han sit erhvervsflyvercertifikat og begyndte som rundflyver i Kastrup. Senere fik han betroet de store opgaver. Hans hustru, som var ground hostess hos SAS, var ofte med ham på flyvninger i de dage, hvor han var almindelig sportsflyver. De havde købt en brugt maskine for 9.000 kr. Det var, som von Jessen sagde, begyndelsen til hans flyveeventyr. Han var saa lykkelig for, at hans hobby var blevet hans beskæftigelse. Det var en overordentlig sympatisk og meget tillidsvækkende ung flyver.

Den forulykkede radiotelegrafist Niels Seirøe, som fik tragedien ind i sit liv ved en meningsløs tilfældighed forrige aar, da han maatte nødlande paa Sydfyn med en af Zonens KZ VII-maskiner, og hvor en af hans passagerer senere døde, var en af ambulancflyvningens veteraner, en stout skikkelse, en mand, der kunne sit fag som telegrafist. I 12 aar havde han været med paa krævende ambulancetogter over Danmark, vinter og sommer i taage eller storm var han med paa de ture, hvor det gjaldt at redde andres liv og sætte sit eget i vove i humanitetens tjeneste. Den store, stilfærdige og næsten selvudslettende flyverskikkelse var omgivet af megen sympati. Han ville ikke nøjes med at være radiotelegrafisten i maskinen, han ville selv være dens fører, og det lykkedes for ham at naa dette maal, men saa spændte skæbnen ben for ham ved nødlandingen paa Sydfyn. Den kostede ham hans certifikat, men aldrig hverken sympati eller respekten. For nylig var han over

de egne, hvor han nu satte livet til. Det var paa en ambulanceflyvning til Italien med kaptajn Hessdorf. Niels Seirøe var fortrolig med det urolige sydeuropæiske klima og med navigationsforholdene paa de egne, han havde været der mange gange med skiftende chefer paa ambulancemaskinerne.

Nu samles medfølelsen om de to dræbte flyveres familier, der i gaar modtog den officielle bekræftelse paa tragedien fra Zoneredningskorpsets ledelse".

1. november 1956

Efter at Venningbo har forladt Zonens flyvetjeneste, er kontorchef Bille blevet anset som flyvetjenestens chef.

Luftfartsdirektoratet forlangte imidlertid, at den ansvarlige for flyvetjenesten havde flyveuddannelse, og på denne baggrund udnævnes Hans Hesdorf til chefpilot.

9. november 1956

Hesdorf foretager prøveflyvning med en Twin Pioneer maskine, demonstreret af John Grab fra Scottish Aviation.

Det var Mineselskabet der havde bedt Zone-Redningskorpset undersøge mulighederne for en egnet maskine til Grønland, men Zone-Redningskorpset fandt maskinen for dyr og ville ikke investere i købet af den.

Maskinen havde været en oplagt afløser for KZ IV.

1. februar 1957

Luftkaptajn Torben Hørup Juncker ansættes og udnævnes til chefpilot.

10. september 1957

Hans Hesdorf afhenter i Rønne Lufthavn to patienter fra samme færdselsuheld og flyver dem til København (*ill.*).

14. februar 1958

Simonsen fylder 50 år, og selv om han er fratrådt Zone-Redningskorpset, modtager han mange gratulationer fra sin tid som ambulancepilot, herunder fra direktør Wiboltt og fra en pige som han havde med på kighosteflyvning i 1946 (*ill.*).

10. juni 1958

Zone-Redningskorpsets De Havilland 89 A maskine indlastes i MS Guldfoss for at blive fragtet til Reykiavik. Herfra skal den flyves til Grønland, hvor den er chartret til oktober måned af Mineselskabet.

Kaptajn Hesdorf, som er på Grønland, hvor han har fløjet ca. 50 ture Mestervig/Reykiavik med Zone-Redningskorpsets lille KZ VII, skal hente maskinen på Island og flyve den til Grønland, således at han nu kan råde over 2 maskiner på Grønland, begge for Mineselskabet (*ill.*).

Året før havde pilot Alfred Asmussen fløjet i tre måneder for Mineselskabet på Grønland, også med De Havilland 89 A.

29. oktober 1958

Blegdammens rose digterinden Rosa Abrahamsen, der var ramt af polio, flyves af Zonen til Lourdes i Frankrig og retur til København. En international orden havde tilvejebragt midlerne til turen.

Fortsættes side 85.

I TAKNEMMELIG ERINDRING OM

AMBULANCE-FLYVERNE

Niels Michael Seierøe

OG

Johan Christian Bonsach von Jessen

ÆRET VÆRE DERES MINDE

ZONE-REDNINGSKORPSET
12. OKTOBER 1956

Melodi: »Der er et Land«

Det er vor Pligt vi kommer, når I kalder
fra Øst og Vest, i Sol og Sne og Blæst,
vi spørger ej om Rigdom, Rang og Alder,
men gør vor Pligt, som hver af os kan bedst;
vort Maal: at ingen hjælpeløs maa lide,
at ingen Ting maa nytteløst gaa tabt,
for dette Maal vil Zonen tappert stride,
thi dertil blev just Zonen een gang skabt.

Til Lands, til Vands — med Sejl og spilet Vinge
vi lystre Zonen's Løsen og dets Lov:
Til nær og fjern med Raad og Daad at bringe
hvad Hjælp den mindste Skabning har Behov
og ingen Fare skal for farlig være;
naar lige kækt vi trodser Storm og Regn
og Ild og Røg, kan Redningsmanden bære
hver Knap i Trøjen som et Hæderstegn.

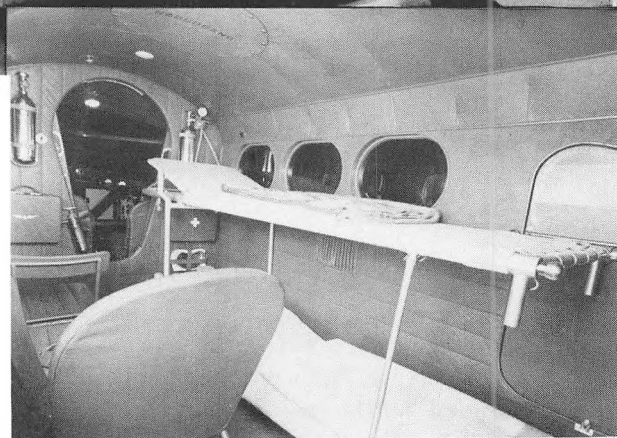
Zoneflyverne Niels Michael Seierøe og Johan Christian von Jessen blev dræbt på stedet. Foruden "Altid frejdig" og "Dejlig er jorden" blev Zonesangen sunget. For disse flyvere vil der i Zone-Museet blive ophængt en mindetavle.



Zone-Redningskorpset havde mange flyvninger til Bornholm, her er KZ IV OY DIZ landet i Rønne Lufthavn for afhentning af to patienter, nemlig en engelsk dame og et spædbarn, der havde været impliceret i et færdselsuheld. På turen medfulgte sygeplejerske.

Pilot var Hans Hesdorf.

Til højre ses kabinen i KZ IV med en bæreopslæt over den normale bære, således at to liggende patienter kunne medføres.



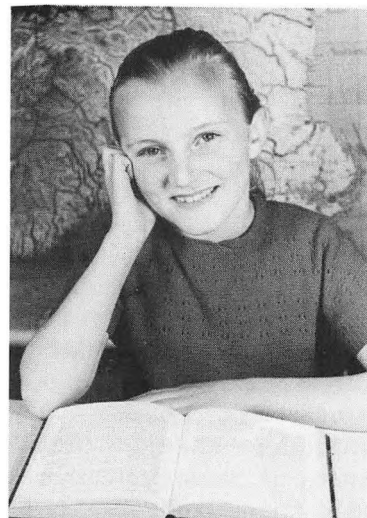


den 15 - 2 1958.

Kære Kaptajn Simonsen.

I anledningen af de 50 år senere jeg de hjertelige lykønskninger jeg hedder Birte og var da jeg var 14 dage gl. oppe i deres ambulanceflyvemaskine fra Hlintsø, jeg var født med kigghode. Mor har født mig om det altsammen, selv kan jeg jo intet huske, det var vist en streng tid for mor og far. Jeg er nu blevet 11 år fylder 12. den 3 April. Jeg sender her et billede, som er taget i skolen. I mit varesæl bringer et billede af dem, som jeg har klippet ud af et blad. Nu vil jeg ønske alt godt fremefter med tak for hjælpen 2. Påskedag 1946. De venligste hilsener
Birte.

Hilsen fra mor og far.



14. februar 1958 fyldte Simonsen 50 år, og selv om han var fratrådt Zone-Redningskorpset, var hans bedrifter ikke glemt.

Her er gengivet et brev med billede som var blandt gratulationerne.

Pigen hedder i dag fru Krebs og er bosiddende i Nykøbing Sjælland.

Fra Hesdorfs flyvninger på Grønland for Mineselskabet 1958.

Tekst og fotos fra Hesdorfs private album.

T.h.:

Med kaptajn Petersen fra Kista Dan ude på en "skovtur".

Landing i terrainet på en moræne.

Her havde aldrig været et menneske før, kun moskusokser.



T.v.:

På Mestersvig med dr. Lauge Koch efter at have hentet ham med OY-AIR på Ellø.

Grunden til uniformen er, at en delegation lige var ankommet fra Grønlandsministeriet, og så måtte man jo se nogenlunde ud for at præsentere ZR i Østgrønland.



T.h.:

Efter landing på ski ved Minebyen.

Sneen var blevet for blød (juni).

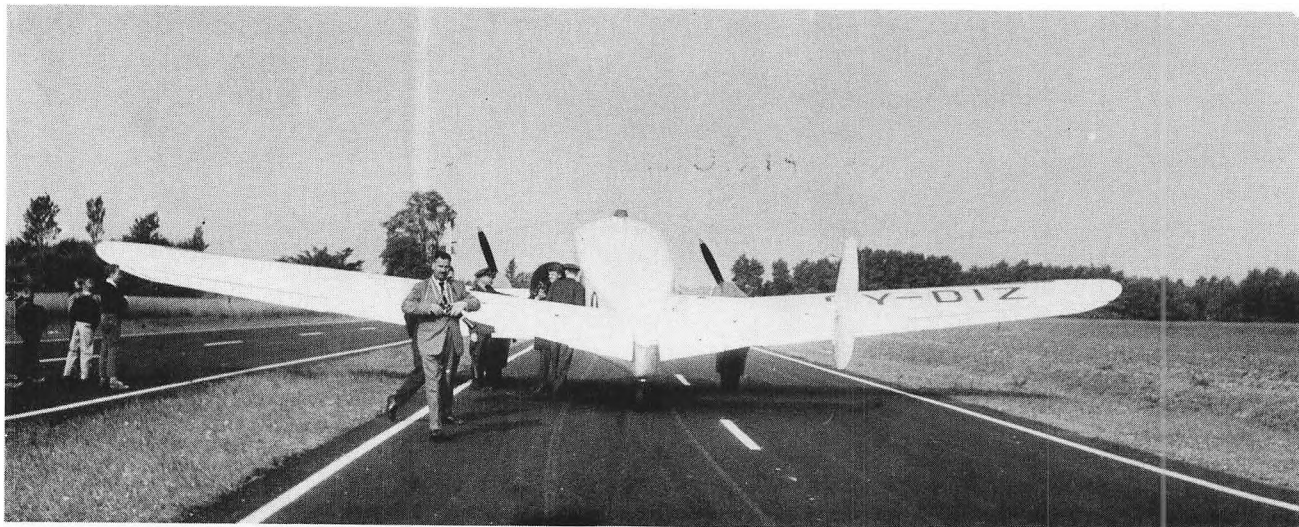
Efter udgravning start på ski til Minebyen, hvor vi fik skiftet til hjul. Vi landede nu altid på én af vejene i Minebyen.

Sneen på Skeldalsgletcheren var skrabet bort, så vi kunne lande direkte på indlandsisen.



Herover:
 Fra en avisomtale af
 hjemflyvningen af kongen.
 Hvorfor sendte Zone-
 Redningskorpset i Aalborg
 en 10 år gammel ambulance
 af sted for at hente
 kongen?
 Til højre:
 Hjemflyvning af kongen var
 kun én flyvning blandt
 mange (fra kaptajn
 Junckers logbog).

År 1958		Luftfartøj		Fører	2 lærer Elev Passager	Flyvningens formål
Måned	Dato	Type	Req. bogel.			
—	—	—	—	—	—	overført:
DECEMBER	5	L-12-R	OY- ADB	EGO	1 Pass HIMMELSEN	CH - ER - CH
"	8	"	"	"	"	CH - RM - CH
"	5	"	"	"	"	CH - RM - CH - OD - C.
"	10	"	"	"	BILLOW, J.	CH - SHAN - CH
"	12	"	"	"	1 Pass	CH - SP - CH
"	19	"	"	"	"	CH - OD - CH
"	25	"	"	"	Dr. BANGS HIMMELSEN H. HIMMELSEN H. HIMMELSEN	CH - VT
"	26	"	"	"	"	YT - CH
"	30	K2-IV	OY- DIZ	"	HIMMELSEN 1 Pass	CH - HIMMEL STENHOLM - CH
ZONE-REDN 1. Fly		FLYVNING	i DECEMBER 1958			TYPE



Zonens KZ IV lander ved Hedehusene på den endnu ikke indviede Holbæk Motorvej. Som sædvanlig med masser af presse.

På nederste billede ses: Keld Hansen, Zonen Roskilde, chefpilot Bülow, Jens Funck Jensen, stationsleder Zonen Roskilde og luftkaptajn Stig Windeløv.

(Billedet er vist i Politikens "Bogen om Falck og Zonen", men her angives, at der er tale om en nordsjællandsk motorvej, hvilket ikke er korrekt).

27. december 1958

Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste var vel nok for sidste gang positivt omtalt på forsiden af landets aviser:

Under kongens ophold i jagthuset i Trend, fik kongen et alvorligt hosteanfald, der beskadigede den ene lunge.

Zonens maskine bragte læge E. Bandier til Aalborg, hvorfra han blev hentet af kongens vogn og ført til Trend.

Efter røntgenfotografering på Farsø sygehus besluttede læge E. Bandier at sende kongen hjem. Kongen blev sendt med sin vogn mod Aalborg, og samtidig rykkede Zone-Redningskorpsets udrykningsambulance ud og kørte kongens vogn i møde.

På landevejen steg kongen over i ambulancen og blev kørt til Aalborg, hvor kaptajn Juncker ventede med Zonens Lockheed 12A (Anson maskinens afløser).

Uden dramatik blev kongen fløjet til København, hvor direktør Wiboltt hentede ham og kørte ham til Amalienborg i sin bil (*ill.*).

20. januar 1959

Kongelig Dansk Aeroklub får Monosparen foræret som gave af direktør Wiboltt, idet man ønsker, at den skal indgå i et kommende luftfartsmuseum.

April 1960

Zonens KZ IV lander på den nye Holbæk Motorvej ved Hedehusene for afhentning af en patient. Motorvejen er endnu ikke indviet for kørende trafik (*ill.*).

Ca. 1. maj 1960

Luftkaptajn Torben Hørup Juncker fratræder som chefpilot, hans plads overtages af luftkaptajn Hans Åge Bülow.

16. juli 1960

Zonens De Havilland OY-DZY forulykker i Kastrup Lufthavn og styrter i havet kun 40 meter uden for startbanen.

Maskinen var chartret af Dansk Boldspil Union via firmaet ICI Aviation, hvor Venningbo i øvrigt var ansat.

Passagererne - 8 forboldspillere i alderen 19-29 år - omkommer; piloten Stig Windeløw overlever.

I en redegørelse fra Luftfartsdirektoratet om ulykken hedder det bl.a.: At kursgyroen var upålidelig, at piloten kort efter flyets start kom ind i et vejr, der krævede instrumentflyvning, og at det havde været rimeligt, om starten var blevet afbrudt, at piloten - efter at være kommet ind i uvejret - ikke på tilfredsstillende måde gjorde brug af sine instrumenter. Til BT udtalte Stig Windeløw i den anledning: "*Jeg har ikke set redegørelsen, jeg ønsker heller ikke at vide, hvad der står i den. Denne sag er ikke et spørgsmål mellem mig og luftfartsdirektoratet. Den er udelukkende en sag mellem mig og de efterladte. Jeg har ikke noget forsvar.*"

6. august 1960

Berlingske Tidende bringer en artikel om Zonens flyvetjeneste efter ulykken i juli måned (gengivet).

Zonen forhandler nu om at købe to ny flyvemaskiner

Efter tre dødsulykker og anden modgang endelig nyt materiel til redningskorpsets luftflaade

Zonens Flyvetjeneste, som blev udsat for en del offentlig kritik af sit flyvemateriel efter de otte fodboldspilleres død, forhandler i denne tid om at købe to ny flyvemaskiner.

Redningskorpset ønsker ikke at røbe noget om nyanskaffelserne endnu, da direktør E. Juel Wiboltt stadig er paa rundrejse til fem flyfabrikker, som kan komme paa tale som leverandører.

Fornylelsen af Zonens maskinpark vil være haardt fornøden, hvis korpsets flyvetjeneste skal kunne genvinde baade sin konkurrenceevne og offentlighedens fulde tillid.

De to ny fly skal ikke blot erstatte det totalhavarede De Havilland Rapide fly. De skal ogsaa indlemmes i en flaaede, som ikke har modtaget nyt materiel i mere end en halv snes aar.

I øjeblikket omfatter Zonens Flyvetjeneste en KZ-3 og en KZ-4 til

ambulanceflyvning, en KZ-7 med plads til tre passagerer og en Lockheed med plads til 8-9 passagerer. Kun den sidste er tomtoret.

Zonen har æren af at have startet den egentlige ambulance-flyvning herhjemme. I 1939 købte korpset en Fairchild-maskine i USA. Efter krigen købte korpset seks fly i 1946 og drev en kort overgang indenrigs-flyvningen paa Bornholm. Siden har flyvetjenesten mest været udsat for modgang.

Falck blev mødt med en bitter erklæringskrig, da det konkurrerende

korps gik ind i flyvning i 1947, men i dag har Falck en langt større og nyere luftflaade. En sag mod en amerikansk millionøse, mrs. Auguste Spencer, der trak et løfte tilbage om at skænke et Anson-fly, blev tabt af Zonen, der i stedet maatte lave en landsindsamling for at faa maskinen betalt.

Flyvechef Hans P. Venningbo forlod korpset i maj 1956 og fyrede ogsaa dengang en bitter offentlig kritik af. Men værst af alt blev tre af Zonens fly indblandet i dødsulykker.

Sekretær Verner Olsen, Industriraadet, døde i 1956 efter et styrt, der skyldtes benzinmangel. To af Zonens piloter forulykkede i Alperne i oktober samme aar, og endelig mistede otte sportfolk livet i aar i et Zone-fly. —son.

Berlingske Tidende 6/8 1960 fortæller, at Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste står overfor nyanskaffelser, men der blev aldrig noget ud af det.

1961

Skuespilleren Hans W. Petersen afhentes af Zonens Flyvetjeneste på Bornholm i anledning af, at Se & Hør fejrer Aage Stentofts 25-års teaterjubilæum (*ill.*).

21. december 1962

Forhandlingerne afsluttes om sammenslutning af Zonens Flyvetjeneste (uden ambulanceflyvningen, som var overgået til Falck ved fusionen af de to korps) med Danfly, ISIS Aviation og Scandinavian Rent-A-Plane Service.

De fire selskaber forenes under navnet Scanfly. Selskabet råder over oprettelsen over 15 fly, fra Zonen Lockheed 12A OY-ADB, og overtager lejemålet af Hangar 106 i Kastrup Syd, som Zonen hidtil havde benyttet. Den tidligere Zone-pilot Alfred Asmussen er driftsleder, ligesom også H. Venningbo er pilot i selskabet. Teknisk leder er Svend Olsen, der var chef for Zonens flyveværksted.

Scanfly betalte kr. 100.000 for Zonens flyvetjeneste, idet KZ IV OY DIZ dog ikke medfulgte i handelen.

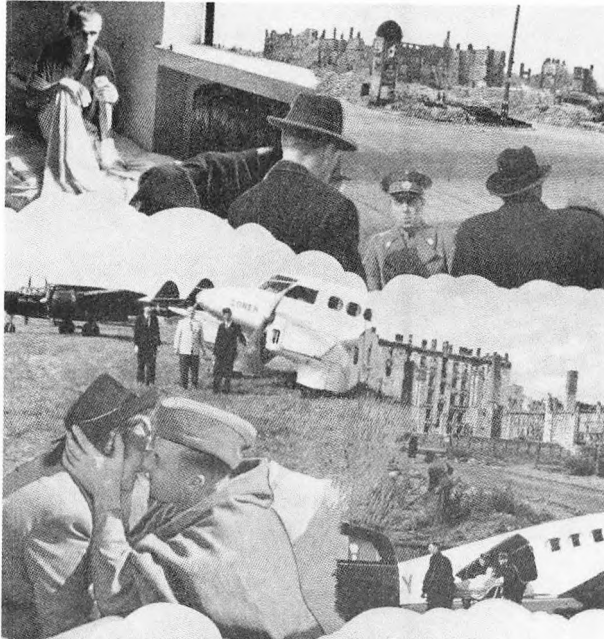
Salget medførte et tab for Zone-Redningskorpset på kr. 133.549, idet flyvetjenestens bogførte værdi (bortset fra OY DIZ) var kr. 233.549, heraf fly kr. 138.656.



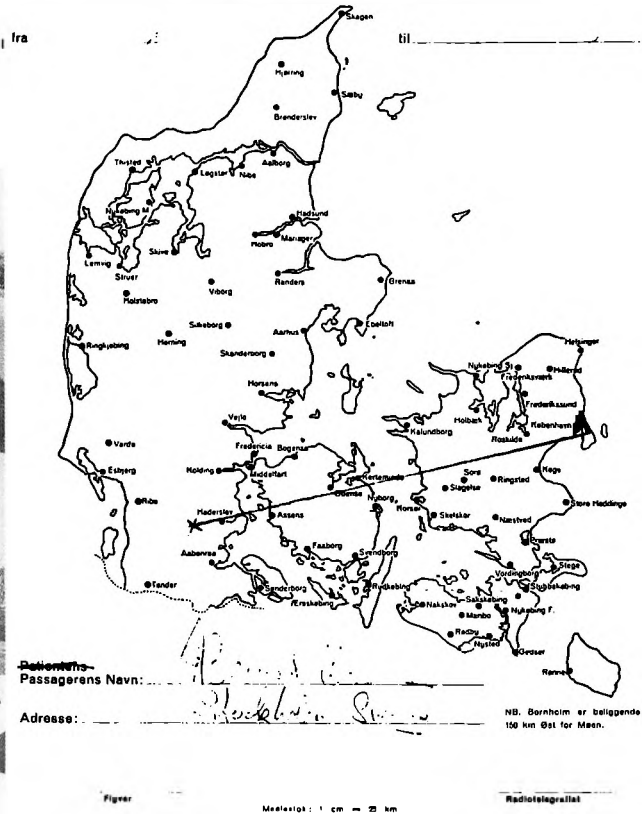
Fra afhentningen af skuespilleren Hans W. Petersen for Se & Hør. Det er chefpilot Bülow til venstre og pilot Aage Petersen til højre.

Flyveruten

ved Flyvningen med ZONENS FLYVEAMBULANCE OY-D / Z d. / 19



Danske og norske Fanger fra Koncentrationslejr er hentet hjem i Zonens Ambulanceflyvemaskine, og der er højet vigtige Flyvninger for Grev Folke Bernadotte.



Herover:

Fra flyvningerne med Folke Bernadotte:
Turen København-Skydstrup 19.4.1945
indtegnet på rutekort og underskrevet af
Simonsen og J. Bendtzen.

Til venstre:

Fra Zone-brochure med fotos fra flyvningerne med Folke Bernadotte.

2. kapitel

Samarbejdet mellem Zonen og Røde Kors

Samarbejdet mellem Zone-Redningskorpset og Dansk Røde Kors om flyveambulancetjenesten er et kapitel for sig selv i historien om Zonens flyveambulancetjeneste, og således har det også fået sit eget kapitel i denne bog.

Samarbejdets start går tilbage til de sene krigsår. Under krigen var Zonen det eneste danske selskab foruden DDL, der havde flyvetilladelse. Man disponerede over Monosporen og fra 1944 over den første KZ IV. Via Dansk Røde Kors indgik Zonens fly og piloter i Svensk Røde Kors hjælpeaktioner. Det var som bekendt Zonen, der fløj for den svenske grev Folke Bernadotte, i forbindelse med dennes organisering af de hvide busser (I*) med koncentrationslejr fanger fra de tyske dødslejre til Sverige i krigens sidste måneder.

Disse historiske flyvninger blev alle udført med KZ IV OY-DIZ af Simonsen, der også fløj med Himmlers kapitulationstilbud.

I et senere takkebrev af 10. november 1945 til Zone-Redningskorpset skrev grev Folke Bernadotte bl.a.:

"... och vill gärne med dessa rader uttrycke min stora tacksamhet för den hjälp som Flyve-Tjenesten lämnade sig vid olika tillfällen i samband med mina resor från Sverige över Danmark till Tyskland i april innevarande år.

Det var för mig av oskattbart värde att hava tillgång till denna transportmöjlighet som möjliggjorde för mig att snabbt och säkert fullgöra de uppdrag, som jag hade i egenskap av Svenska röde korsets representant

i samband med frigivandet och hemtransporterandet av en del koncentrationslägerfångeri i Tyskland ..."

Disse flyvninger blev foretaget på entreprisbasis af Zone-Redningskorpset for Dansk Røde Kors. I flyvetjenestens beretning for 1947 anføres om samarbejdet med Røde Kors bl.a.: *"Naar Flyve-Tjenesten har paataget sig disse Flyvninger (Passagerflyvninger mellem Bornholm og København m.v.), er det for at skabe en økonomisk Basis for den lave Kilometerpris, hvortil Flyvningerne for Dansk Røde Kors udføres. Denne Pris pr. Passagerkilometer ligger endog under Prisen for tilsvarende Flyvninger med de ordinære Rute-maskiner. Det er saaledes ikke ubetydelige Beløb, Flyve-Tjenesten derigennem har ydet til Dansk Røde Kors' humanitære Hjælpearbejde i Europa."*

Efter krigen steg Dansk Røde Kors' behov for flyvetransporter til udlandet, men Zonen rådede ikke over materiel, der var egnet til at opfylde disse flyvebehov. Det var navnlig store mængder af vaccine, som Dansk Røde Kors skulle have bragt til det nødsstede Europa.

På baggrund heraf indgik Dansk Røde Kors og Zonen den 14. februar 1946 en aftale om i fællesskab at købe en fabriksny flyvemaskine af typen *De Havilland D.H. 89 Dragon Rapide*, kaldet Caritas I.

Aftalen mellem Zone-Redningskorpset og Dansk Røde Kors indeholdt dels regler om det nærmere samarbejde mellem parterne, herunder om Dansk Røde Kors' benyttelse af Zone-Redningskorpsets maskiner, dels de nærmere regler om De Havilland maskinen, som man jo havde i sameje.

Ifølge aftalen betalte hver af parterne halvdelen af købsprisen eller kr. 60.000, for Dansk Røde Kors dog således, at Dansk Røde Kors betalte 35.000, mens Red Barnet betalte 25.000.

Dansk Røde Kors ejede således sin halvdel i sameje med Red Barnet, med overfor Zone-Redningskorpset var det Dansk Røde Kors alene, der stod som en samejepartner.

Dansk Røde Kors skulle betale en pris på 97,05 øre pr. km. forudsat at maskinen sammenlagt kom til at flyve mindst 50.000 km. årligt. Desuden skulle Dansk Røde Kors betale kost og logi for piloterne ved overnatning i udlandet.

Zonen skulle på sin side sørge for administrationen af maskinen og stille mandskab til rådighed for Dansk Røde Kors.

Aftalen var foreløbig bindende for begge parter til 1. juli 1948.

Maskinen fløj det første år 43.000 km. - heraf 26.000 km. for Dansk Røde Kors, og den viste sig at være driftssikker og velegnet til flyvning af vaccine.

Dansk Røde Kors fortsatte imidlertid sin vækst og havde således i sommeren 1947 over 200 danskere udstationeret på forskellige poster i Europa. På grund af den uro, der til tider opstod i nogle af disse lande, hvor hurtig evakuering af danskere kunne blive nødvendig, var Dansk Røde Kors ikke altid lige tryk ved at skulle forlade sig på de få maskiner, Zone-Redningskorpset havde til rådighed. Dertil kom, at De Havilland maskinen i over et år havde været så meget i aktion, at en gennemgribende hovedreparation var nødvendig.

Direktør Wiboltt beroligede da Dansk Røde Kors med, at endnu en KZ IV maskine var bestilt og under bygning. Kr. 130.000 skulle

den nye maskine koste.

Imidlertid brændte Kramme & Zeuthens fabrik i februar 1947, hvor den næsten færdigbyggede KZ IV blev totalt ødelagt.

Bygningen af en ny maskine ville nu koste mere end kr. 200.000, og Zone-Redningskorpset havde ikke selv mulighed for at finansiere dette beløb. Direktør Wiboltt kontaktede derfor den 23. november 1947 Dansk Røde Kors og foreslog, at man lod bygge en ny KZ IV maskine i fællesskab. Dansk Røde Kors sagde ja men kun for kr. 100.000, som blev indbetalt til Zone-Redningskorpset over 10 gange - første gang den 1. december 1947, sidste gang den 1. september 1948.

Aftalen blev stadfæstet ved et brev fra direktør Wiboltt til Dansk Røde Kors af 26. november 1947, og med i brevet var tillige anført, at en af Zonen netop erhvervet Ansonmaskine skulle medgå i ordningen.

Endelig var det anført i brevet, at de samlede flyveoverenskomster mellem Zonen og Dansk Røde Kors først kunne opsiges 1. juli 1951.

KZ IV flyet var ikke det mest velegnede fly til brug for vaccineflyvningen, men Dansk Røde Kors regnede med, at Zonen senere skulle overtage maskinen helt, når hjælpearbejdet var tilendebragt. Derfor tog man hensyn til Zonens ønske om en KZ IV maskine, der som bekendt var et fortræffeligt ambulancefly.

Det var endvidere Dansk Røde Kors' tanke, at maskinen skulle anvendes til det netop påbegyndte projekt for bekæmpelse af tuberkulose, et projekt som gik ud over Danmarks grænser, og som Dansk Røde Kors senere høstede international anerkendelse for. Derfor var det oprindeligt tanken, at de kr. 100.000 skulle tages af de 3 millioner, Dansk Røde Kors havde fået stillet til rådighed til

bekæmpelse af tuberkulose, men ved en simpel regnskabsmæssig fejl hos Dansk Røde Kors blev maskinen debiteret Dansk Røde Kors' almindelige konto. Den historie skal ikke nærmere omtales her.

Maskinen nåede aldrig at komme til at flyve i Dansk Røde Kors' regi.

I februar 1949 afviklede Dansk Røde Kors sit flyvesamarbejde med Zone-Redningskorpset, og på dette tidspunkt var maskinen på grund af materialemangel m.v. ikke blevet leveret endnu.

Afviklingen af flyvesamarbejdet med Zone-Redningskorpset voldte en del problemer for Dansk Røde Kors, idet direktør Wiboltt som nævnt i forbindelse med aftalen om bygningen af KZ IV nr. 3 fik indføjret en klausul om, at samarbejdet først kunne bringes til ophør i 1951. Årsagen til at Dansk Røde Kors ønskede at komme ud af samarbejdet var, at Dansk Røde Kors' behov for flyvetransport langt oversteg de rammer, som fandtes indenfor Zone-Redningskorpset.

Under Dansk Røde Kors var med amerikansk støtte stiftet *International Tuberculosis Campaign*, under hvilket tuberkulosebekæmpelsen i hele Europa og dele af Østen var henlagt.

ITC havde til dette formål fået stillet en Douglas DL-3 (Dakota) maskine til rådighed fra amerikansk side, og man tilbød nu Zone-Redningskorpset samarbejde om denne maskine, mod at Dansk Røde Kors blev løst fra sine aftaler med Zone-Redningskorpset, idet Dansk Røde Kors' øvrige behov for flyvemaskiner efterhånden var faldet helt bort.

Forhandlingerne herom blev påbegyndt i efteråret 1948, og Zone-Redningskorpset stillede sig positiv overfor en afvikling, men tilbage stod de nærmere vilkår.

Til højre:
De Havilland maski-
nen var ejet af Zone-
Redningskorpset og
Dansk Røde Kors i
sameje og begge insti-
tutioners navne var
påmalet maskinen.



Til venstre:
Zone-Redningskorpset høstede megen good-
will på flyningerne for Dansk Røde Kors.
Hér er en annonce fra Politiken 9/11 1946.

Herunder:
Medicinalvarer indlastes i De Havilland
maskinen.



HJÆLPEN
fra Dansk Røde Kors naar frem

I Tiden omkring Kapitulationen stillede vi straks vore Flyvemaskiner til
Redighed for DANSK RØDE KORS, og vi befordrede blandt andet
Gre. Folke Bernadotte og hans Fredshudskab samt transporterede danske
og norske Fanger fra Koncentrationlejrene. I denne Anledning modtog
vi det norske Socialministeriums Tak: „Hva Deres selskaps instilling
til disse spørgsmål har spart av liv og helse kan vanskeligst vurderes“.
Men ogsaa i denne Vinter er der Brug for Hjælp. Europas maa have Med!
Sigt Politiets Indsamling til Fordel for DANSK RØDE KORS.

ZONE-REDNINGSKORPSET
FLYVETJENESTEN, PLATANVEJ 19, KØBENHAVN - CTR. 94 30

Direktør Wiboltt og kontorchef Bille repræsenterede Zone-Redningskorpset under disse forhandlinger, og de viste sig at være hårde forhandlere overfor Dansk Røde Kors. Det vil føre for vidt nærmere at gå ind i, hvad disse forhandlinger førte til, men det ligger fast, at Dansk Røde Kors for at blive løst fra uopsigeligheden måtte bøje sig på en lang række punkter.

Den egentlige forhandling fandt sted den 17. januar 1949 og varede fra om formiddagen til langt hen på eftermiddagen. Hovedlinierne i resultatet blev, at Zone-Redningskorpset skulle tilbagebetale de kr. 100.000, man havde modtaget til KZ-4'eren over 24 gange uden renter, at den oprindelige overenskomst skulle kunne opsiges pr. 1. juli 1949, at Zone-Redningskorpset skulle overtage Dansk Røde Kors' andel af De Havilland maskinen for kr. 60.000, som skulle betales i 12 rater, samt at Zone-Redningskorpset skulle overtage 2 af Dansk Røde Kors ejede Stinson maskiner.

Disse vilkår blev nedfældet i en hovedaftale. Tilbage var nogle omtvistede punkter om fordeling af reservedele, afskrivninger og forsikringer, og disse vilkår indgik ikke i hovedoverenskomsten, men blev nedfældet i en følgeskrivelse.

Selve hovedaftalen blev først underskrevet den 22. februar 1949, og i forbindelse med underskrivelsen fik direktør Wiboltt indføjet en klausul om, at Dansk Røde Kors skulle tilbagekøbe de 2 Stinson maskiner, hvis Zone-Redningskorpset kom til at lide tab på disse. Senere gjorde Zone-Redningskorpset denne tilbagekøbspligt for Dansk Røde Kors gældende, og det blev i denne forbindelse i pressen kritiseret Dansk Røde Kors, at man

havde givet Zone-Redningskorpset denne indrømmelse.

På grund af direktørskifte i Dansk Røde Kors den 15. april 1949 forsvandt følgeskrivelsen til hovedaftalen i Dansk Røde Kors' arkiver, idet nogle kontordamer kom til at arkivere det røde charteque, som følgeskrivelsen lå i. (I Dansk Røde Kors' regi kaldet "den røde mappe").

Dette førte til, at der senere i dagspressen fremkom forlydende om, at der bestod en hemmelig aftale mellem Zone-Redningskorpset og Dansk Røde Kors udover hovedaftalen, som skulle være i Zone-Redningskorpsets favør. Disse forlydender var altså urigtige, idet følgeskrivelsen bestod, men den kom først frem i september 1949, da Zone-Redningskorpset fremsendte en endelig opgørelse af flyvemellemværendet til Dansk Røde Kors.

Selv om Zone-Redningskorpset således kom økonomisk godt ud af samarbejdet med Dansk Røde Kors, er det ikke urigtigt i dag at konkludere, at man ved at lægge et stort pres på Dansk Røde Kors mistede noget af den goodwill, man havde haft ved at have et så godt forhold til Dansk Røde Kors.

Muligvis havde Zone-Redningskorpset forbindelse med aftalernes indgåelse brændt sig ved at tilbyde Dansk Røde Kors meget lave kilometertakster, og dette blev i hvert fald af direktør Wiboltt brugt som argument for, at man måtte have alt det hjem man kunne, når nu aftalerne blev opsagt i utide.

Endeligt er det vigtigt at bemærke, at KZ IV OY-DZU nr. 3 alene blev bygget, fordi Dansk Røde Kors stillede kr. 100.000 til rådighed. Som det fremgår fik Dansk Røde Kors disse penge tilbage, men det var uden renter, og det må således konkluderes, at det

i høj grad er Dansk Røde Kors, der har finansieret bygningen af KZ IV nr. 3. Maskinen står i dag på Flyvemuseet i Billund, hvilket vi således kan takke Zonen, Røde Kors og Hans Venningbo for. Og så naturligvis Flyvemuseet.

Også fra en anden vinkel er det interessant at beskæftige sig med Zonen-/Dansk Røde Kors-relationerne i årene efter krigen.

Under verdenskrigen var Dansk Røde Kors vokset sig stor og havde påtaget sig en række samfundsvigtige opgaver således, at institutionen i manges øjne var at betragte som en offentlig eller i hvert fald som at sidestille med en offentlig institution.

Efterhånden som hjælpearbejdet i Europa var begyndt at tage af, er det derfor forståeligt, at man i Dansk Røde Kors og andre steder begyndte at spørge sig selv, hvad man nu skulle stille op med Dansk Røde Kors. Ingen ønskede, at Dansk Røde Kors igen skulle blive en ubetydelig institution. Under krigen havde det vist sig at være en ulempe, at Dansk Røde Kors skulle bygges op fra ingenting, og man ønskede derfor at bevare Dansk Røde Kors stor og stærk, rustet til nye krige og kriser.

Dette førte til, at der i foråret 1946 under rigsdagen blev nedsat 4 fredstidsudvalg med repræsentanter fra det offentlige, folketingets partier, hær og flåde m.v. Disse 4 udvalg skulle beskæftige sig med Dansk Røde Kors' opgaver i fredstid.

Et af udvalgene fik til opgave at se på den danske ambulancetjeneste, og formanden for udvalget blev overlæge Poul Guildal, der i

forvejen var formand for det udvalg under indenrigsministeriet, der havde tilsyn med Zone-Redningskorpsets ambulanceflyvetjeneste. Øvrige medlemmer var kontorchef i indenrigsministeriet Bent Fischer, forstanderinde frøken Inge Funding, direktør Jacobsen, læge Edward Larsen samt ingeniør Terp Lasen (herefter kaldet *Fredsudvalget*).

Fredsudvalget havde fra starten den opfattelse, at al ambulancekørsel i Danmark burde henlægges under Dansk Røde Kors, idet man anså det for rimeligt, at en så samfundsvigtig opgave blev varetaget af et offentligt organ som Røde Kors, uafhængig af økonomiske interesser.

Historisk set havde udviklingen været den, at Røde Kors i vidt omfang tilbage til tiden før 1. verdenskrig havde stået for den danske ambulancetjeneste.

I 1919 afholdt Dansk Røde Kors en Røde Kors-uge med det formål at skaffe penge til motordrevne ambulancer, og de kr. 150.000, som denne Røde Kors-uge indbragte, blev anvendt til indkøb af 10 motordrevne ambulancer. Det lykkedes endvidere de lokale Røde Kors-afdelinger at skaffe så mange penge, at Dansk Røde Kors i løbet af få år disponerede over 25 ambulancer.

I forbindelse med 1930'ernes socialreformer blev ambulancetjenesten en offentlig opgave, og Dansk Røde Kors, hvis materiel på daværende tidspunkt i vidt omfang var forældet, deltog ikke i det kapløb, som Falck og Zonen indtog for at komme først og få tegnet kommuneabonnementer som led i stationsudbygningen (2*).

Efter krigen havde Dansk Røde Kors således kun ambulancer i Nykøbing-Sjælland, Holbæk og Kalundborg med 2 ambulancer hver af stederne, samt i Sønderborg, og alle disse

steder blev tjenesten udført i samarbejde med Zone-Redningskorpset, hvilket af og til gav problemer, fordi der blev rykket ud i Røde Kors-ambulancer med folk i Zone-uniformer.

I oktober 1953 opsigte Røde Kors de sjællandske aftaler, som herefter helt overgik til Zone-Redningskorpset pr. 1. april 1954, og det samme gjaldt for Sønderborg - dog først i 1956.

I 1946 var situationen således den, at Falck og Zonen sad på den overvejende del af ambulanceberedskabet i Danmark, og ingen af parterne havde i sinde at afgive denne tjeneste, som var med til sammen med de private abonnemeter at opretholde det store antal døgnbetjente stationer.

Ambulancekontrakterne var for de 2 korps, og navnlig for Zone-Redningskorpset - hvis brandvæsen vel nærmest var under afvikling - en del af livsnerven, og Fredsudvalget måtte da også hurtigt opgive tanken om at henlægge al dansk ambulancekørsel i Dansk Røde Kors, på grund af store protester fra både Zonen og Falck.

Fredsudvalget tog herefter den opgave op at undersøge, om det ville være muligt at henlægge al dansk ambulanceflyvetjeneste under Dansk Røde Kors. Egentlig havde man (3*) lige fra den første tanke om en dansk ambulanceflyvetjeneste ment, at denne opgave skulle henhøre under det offentlige. Men som det vil fremgå at bogens første kapitel, evnede det offentlige ikke at tage denne opgave op, og Zone-Redningskorpset viste sig at være hurtig og vaks til at indkøbe en ambulanceflyvemaskine.

Ganske vist var der under indenrigsministeriet nedsat et udvalg til kontrol med tjenesten, men dette udvalg var nedsat på foranledning af Zone-Redningskorpset, der overfor almenheden ønskede at have det offentlige i ryggen.

Fredsudvalget arbejdede med en model gående ud på, at Dansk Røde Kors skulle overtage al Zone-Redningskorpsets materiel, således at Dansk Røde Kors skulle drive tjenesten og være ansvarlig for materiellet. Zone-Redningskorpset, der i forvejen havde flyveabonnenter, skulle så leje sig ind hver gang der skulle flyves for en Zone-abonnet. Endelig skulle Falck tilbydes en tilsvarende ordning, således at der ikke blev skabt en ny konkurrerende flyveambulance. Og endelig skulle maskinerne lejes ud til lufttaxa for at sikre en fornuftig økonomi (Dansk Lufttaxa). Fredsudvalget koncentrerede sig i første omgang om at forhandle med Zone-Redningskorpset, idet Zone-Redningskorpset var den af de involverede parter, der skulle sluge de største kameler, nemlig

- 1) Man skulle afgive den flyvetjeneste, som man på enestående måde havde opbygget og som havde givet en kolossal goodwill og PR.
- 2) Man skulle dele denne med Falck.

Fredsudvalget fik assistance fra Dansk Røde Kors' direktør, kommandørkaptajn Hammerich, der førte en række personlige samtaler med direktør Wiboltt om sagen. Disse samtaler foregik formentlig i sommeren 1947 i Wibolts sommerhus i Hornbæk.

Det lykkedes direktør Hammerich at overtale Wiboltt. Formentlig har Wiboltt indset, at

Falck i løbet af få år ville få tilladelse til indkøb af et fly, og denne konkurrence ville i høj grad skade hele sagen. Det kom da også til at vise sig, at Zonens flyvetjeneste blev overhalet indenom af Falcks flyvetjeneste. Falck havde i forvejen ført en meget aggressiv kampagne mod Zonens flyvetjeneste, hvilket i forvejen nagede Wiboltt, der i bund og grund var mest interesseret i en løsning, der tjente befolkningens interesser, når blot Zone-Redningskorpset fik del i æren af tjenestens henlæggelse under Dansk Røde Kors.

I Zone-Museets arkiver findes et udkast til en overenskomst mellem Zone-Redningskorpset og Dansk Røde Kors om Dansk Røde Kors' overtagelse af flyvetjenesten, håndskrevet af Wiboltt i sommerhuset sommeren 1947.

Aftalen er interessant på flere punkter, idet den viser, hvor meget det nagede Wiboltt, at Falck altid viste tænder, ligesom den giver et fingerpeg om, hvad der egentlig førte parterne sammen 15 år senere.

Aftaleudkastet omtaler i første omgang Dansk Røde Kors' overtagelse af Zonens flyvetjeneste men ender i en slags fredstraktat mellem Zone-Redningskorpset og Falck. Om dette sidste fremhæves:

... Falck tilbagekalder sine Udtalelser overfor Dansk Røde Kors og Zonen og tager Afstand fra den Propaganda der er ført imod Zonekorpset, ogsaa fra Personalets Side, - og tilsiger ingensinde mere at fremkomme med urigtige Oplysninger Flyve-Tjenesten vedrørende, og i det hele taget at arbejde for den bedst mulige Udvikling af Ambulance-Flyvetjenesten og for at udvikle et godt

Samarbejde de 2 Korps imellem, hvilket ogsaa Zonen tiltræder.

I denne Forbindelse aftales straks at man vil søge at undgaa enhver Art af usaglig Konkurrence. At Korpsene indbyrdes vil betjene hinandens Abonnenter, saaledes at der ved Fejltilkaldelser, Henvisingstilkaldelser eller Tilkaldelse af Korpsene imellem, sker en Afregning Sted. At Korpsene ved større Aftaler der berører dem begge, f.eks. overfor Rigsdag, Myndigheder, Fagforeninger etc. ved et Møde i forvejen søger Samarbejde ...

Det bør tilstræbes ikke at have dobbelt Materiel på samme Plads, men hellere sørge for for meget udlagt Materiel hævet eller udlagt hvor der er Behov herfor ...

Det er Meningens efterhaanden at søge at udvide Samarbejdet og eventuelt senere i en Sammenlutning af Korpsene en Hensyn til disses Værdighed og for at yde det bedste mulige overfor Befolkningen. Der indføres straks gensidig Hilseligt ...

De endelige Aftaleudkast blev følgelig mere formelle og de endte ud i, at Dansk Røde Kors skulle overtage Zone-Redningskorpsets materiel for kr. 300.000, hvilket i efteråret 1947 bestod af Monosporen, KZ IV OY-DIZ, en KZ III samt Zonens andel i KZ IV OY-DZU under bygning samt i De Havilland maskinen.

Beløbet forekommer ringe i betragtning at, at Zone-Redningskorpsets andel i KZ IV OY-DZU alene var over kr. 100.000 værd, og der kan således ikke have været indeholdt goodwill etc. i beløbet. Endelig regnede man med, at de årlige udgifter til flyvetjenesten ville være kr. 315.500, mens man påregnede at flyve 120.000 km. årligt og hermed havde en indtægt på kr. 320.000.

Så vidt var man nået i december 1947, og tilbage fra Fredsudvalget var kun én opgave, nemlig at få Falck Redningskorps med i projektet, idet uden Falck ville hele idéen om en enhedsflyvetjeneste være uden værdi.

Formentlig har det været én stor ærgrelse for den store, økonomisk velkonsoliderede Falck-organisation, at den lille Zone-konkurrent kom først med en flyveambulancetjeneste, og det tilmed lige inden krigen, hvilket gjorde, at Falck var afskåret fra straks at gøre det samme.

Faktisk var Falck den første herhjemme der anvendte flyveambulancer, idet man i 1937 indgik aftale med DDL om, at et antal maskiner blev indrettet således, at der kunne fjernes et par sæder og indsættes en bære. Men disse maskiner var ikke specielt indrettede ambulancemaskiner, og deres krav til store landingsbaner gjorde, at de var uanvendelige de steder, hvor det virkelig gjaldt, nemlig undsætning af de små danske øer.

Zonen høstede virkelig megen anerkendelse fra sin flyvetjeneste og fik en vældig PR med dobbeltside artikler i alle landes ugeblade og større aviser.

Om flyvetjenesten var en økonomisk gevinst for Zone-Redningskorps er beskrevet i et andet kapital i bogen, men i hvert fald kunne den megen goodwill og PR som tjenesten gav ikke undgå at få indflydelse på private personers og offentlige institutioners valg af redningskorps.

Tilmed havde Zone-Redningskorps samarbejde med det anerkendte Dansk Røde Kors, hvilket tillige var en torn i øjet på Falck.

Set på denne baggrund er det oplagt, at Falck ikke var i sinde at indgå i et formaliseret

samarbejde med Røde Kors og Zone-Redningskorps om en fælles dansk ambulanceflyvetjeneste.

Falck havde siden krigens afslutning søgt om valuta til køb af et ambulancefly, og man ville ikke opgive planerne om en Falck-ambulanceflyvetjeneste til fordel for arvefjenden Zone-Redningskorps. Efter over et halvt års forhandlinger opgav Fredsudvalget at nå til enighed med Falck, og da der samtidig i Dansk Røde Kors opstod betænkelighed om den økonomiske risiko, blev hele projektet skrinlagt i efteråret 1948.

I dag ved vi hvordan det gik. Zonens flyvetjeneste forblev en ambulanceflyvetjeneste med små fly, mens Falcks flyvetjeneste voksede sig stor og mægtig med flere indenrigsruter under sig (4*). De egentlige ambulanceflyveopgaver endte hos det offentlige, nemlig Flyvevåbnet, der i dag med helikoptere er klar til døgnnet rundt at rykke ud ved ulykker på havet og ved undsætning af øboerne.

Zonen havde ikke selv kapital til at investere i helikoptertjeneste, og Falck har formentlig haft meget store beløb bundet i indenrigsfarten.

Men det er ikke usandsynligt, at havde Dansk Røde Kors/Zonen og Falck fundet sammen i 1947/48 om en fælles ambulanceflyveordning, så havde man haft de midler og den indflydelse, der havde været nødvendig til at opbygge en helikopter-redningstjeneste.

At det offentlige har påtaget sig denne opgave, må ses som et udslag af, at hverken Falck eller Zonen magtede opgaven. Om resultatet er godt eller skidt afhænger af, hvorvidt man er tilhænger af privat redningstjeneste eller ikke. Men uanset dette må

det konkluderes, at konkurrencen på ambulancefly-området var ødelæggende for den fortsatte fremgang indenfor tjenesten. Det indså både Dansk Røde Kors og Zone-Redningskorpset i 1947. Falck gjorde det ikke (5*)

NOTER:

1. Om værdien af grev Folke Bernadottes indsats, er der senere rejst tvivl, jfr. Johannes Holm: Sandheden om de hvide busser, Samlerens forlag, 1984.
2. Jfr. bogen *Zone-Redningskorpset til lands*.
3. Dvs.: det offentlige, jfr. kapitlet *Flyvetjenestens historie*.
4. Jfr. bogen *Luft- og Rumfartsårbogen 1985-86*.
5. Om senere forsøg på samarbejde, se kapitlet *Dag til dag 12. november 1949*.



Kvindelig hjertepatient overføres fra Bornholm til Nakskov for at blive behandlet af hertespecialist på Nakskov Sygehus overlæge Henning Stürup. Maskinen er landet på Nakskov Flyveplads.

Flyvetjenestens maskiner



Zonens flyvemaskinepark ca. 1946. Hangaren i baggrunden lå vest for Hangar C på nordsiden af Kastrup. Den blev opført i 1944 af træ, beklædt med eternit, og kunne rumme en KZ IV og en KZ III.

Sidst i 1940'erne lejede Zonen Hangar 106 i Kastrup Syd (her holdtes 10-års jubilæum), og hangaren på nordsiden blev senere udlejet til sportsflyveklubben. I begyndelsen af 1950'erne blev den flyttet til Sønderborgs daværende flyveplads, hvor den senere blev ombygget til nærmest ukendelighed.



Monospar ST-25 Universal

General ST-25 Universal (almindeligvis kaldet Monospar): OY-DAZ.

Fabrikant:
Konstruktive
hovedtræk:

General Aircraft Ltd. London Air Park, Feltham, Middlesex, England.

Tomotors, lavvinget monoplan med fast understel.
Letmetalstruktur, beklædt med lærred. Vingerne har kun én bjælke (på engelsk spar, deraf navnet Monospar), afstivet med et pyramideformet system af trækstænger.

Motorer:

To 95 hk Pobjoy Niagara III 7-cyl. luftkølede stjernemotorer.

Indretning:

Cockpit med dobbeltstyring, kabine til 3 passagerer. Hvis døre medførtes, var der dog kun plads til én ledsager.

Data og ydelser:

Spændvidde 12,24 m, længde 7,72 m, højde 2,38 m.
Vingereale 20,2 m².
Tomvægt 874 kg, fuldvægt 1.305 kg.
Max. hastighed 210 km/t, rejsehastighed 185 km/t.
Tophøjde 15.300 fod. Flyvestrækning 675 km.

Typehistorie:

ST-25 fremkom i 1935 og benævntes oprindeligt Jubilee til ære for den engelske kong George V, der fejrede 25-års regeringsjubilæum det år. Af samme årsag sprang firmaet fra typenummeret ST-18 direkte til ST-25! I 1936 gik en modificeret udgave med dobbelt halefinne og sidedør i produktion. Den betegnedes Universal, men beholdt typenummeret ST-25. Frem til 1939 blev der bygget 30 Jubilee og 28 Universal.

Individuel historie:

OY-DAZ (byggenr. 95) fløj første gang den 6. juni 1937 og anvendtes som fabrikkens demonstrationsfly, indregistreret G-AEYF, indtil det i 1939 blev solgt til Zone-Redningskorpset for kr. 46.916,22. (Overfor offentligheden blev den oprindelige pris kr. 60.000 oplyst).

Flyet blev leveret til Kastrup den 9. marts 1939 og efter at have været udstillet på Sundhedudstillingen i Forum i København blev det sat i drift i april 1939.

På grund af den tyske besættelse af Danmark blev flyet i foråret 1940 evakueret (ad landevejen) fra Kastrup til Lundtofte flyveplads, men sidst på året fik Zonen lov til at genoptage sine humanitære flyvninger.

Som følge af mangel på reservedele måtte flyet tages ud af drift i maj 1943 og kom først i luften igen den 29. april 1947, efter at det havde gennemgået hovedeftersyn hos DDL, Det Danske Luftfartsselskab.

Da Zonen i mellemtiden havde fået det specialbyggede ambulancefly KZ IV, anvendtes OY-DAZ fremover kun som reservefly og var sidste gang i luften den 18. maj 1950.

I 1959 blev flyet skænket til Kongelig Dansk Aeroklub som museumsgenstand og fra 1967 til 1980 var det udstillet på Egeskov Veteranmuseum. Flyet, der i 1973 blev overdraget til det nyoprettede Danmarks Flyvemuseum, blev totalrestaureret i 1981-1987 og afventer nu, at flyvemuseets udstillingshal i Billund bliver færdig.

Flyvetiden for de enkelte år:

1939	102:00 timer	1944-1946	ude af drift
1940	48:30 timer	1947	10:00 timer
1941	112:20 timer	1948	13:55 timer
1942	88:40 timer	1949	4:15 timer
1943	47:50 timer	1950	1:15 timer



KZ IV OY-DIZ er landet i Vejle 1947. Bemærk den helt specielle opbygning (eller mangel på samme) af ambulancen til højre.

KZ IV

KZ IV

OY-DIZ, OY-DZU

Fabrikant:

Skandinavisk Aero Industri A/S, oprindelig Ålborg, fra 1944 Havnevej 4, Hellerup, 1945 Sluseholmen, København SV, 1947 Kastrup lufthavn Syd.

Konstruktive hovedtræk:

Tomotors, lavvinget monoplan med fast understel. Vinge bygget i tre stykker, centersektion og ydervinger, af træ, beklædt med krydsfiner, krænger og flaps dog med lærred. Krop kassekonstruktion og træ, beklædt med krydsfiner. Haleflader af træ, beklædt med krydsfiner, de bevægelige dele dog med lærred.

Motorer:

To De Havilland Gipsy Major 4-cyl. luftkølede rækkemotorer, enten Mk. I (130 hk) eller Mk. X (145 hk).

Indretning:

Cockpit med dobbeltstyring, kabine til to bærer over hinanden i højre side, sæder til to ledsagere i venstre side. Bårelem i højre side af kroppen.

(KZ IV fortsat)

Data og ydelser:

Spændvidde 16,00 m, længde 9,80 m. højde 2,65 m.
Vingereale 30,0 m².
Tomvægt 1.378 kg, fuldvægt 2.090 kg.
Max. hastighed 215 km/t, rejsehastighed 180 km/t.
Tophøjde 14.800 fod. Flyvestrækning 900 km.

Typehistorie:

KZ IV blev konstrueret som ambulancefly i henhold til en specifikation fra Zone-Redningskorpset, der ønskede et fly med meget kort start- og landingsstrækning af hensyn til de mange småøer uden flyvepladser. På grund af Anden Verdenskrig måtte konstruktøren, civilingeniør K.G. Zeuthen, basere flyet på ret svage motorer, fabrikken havde på lager, og KZ IV er derfor faktisk "underpowered". Skandinavisk Aero Industri havde håbet at kunne sælge typen til andre formål (på projekttegningerne betegnede den som "fragt-taxa-ambulance-maskine"), men der blev kun bygget to ambulancefly, begge til Zonen.

Individuel historie:

OY-DIZ (byggenr. 43) blev bestilt 2. november 1942 og påbegyndtes i Ålborg, hvor Skandinavisk Aero Industri den gang var beliggende. I 1943 flyttede fabrikken til lejede lokaler i Hellerup, og det næsten færdige fly blev midt i december transporteret dertil som dækslast på et lille fragtskib. Her færdiggjordes flyet, og i april 1944 blev det transporteret til Kastrup, hvor slutmonteringen fandt sted i Det Danske Luftfartsselskabs hangar. Det fløj første gang den 4. maj 1944, og ifølge samtidige avisreferater stod flyet incl. radio, reservemotor og udstyr i Zonen i ca. 125.000 kr. Flyet blev leveret med 130 hk Gipsy Major I motorer, men fik i 1956 Gipsy Major X motorer på 145 hk. OY-DIZ's første ambulanceflyvning, Rønne-København, fandt sted den 14. juli 1944. Flyet, der i foråret 1945 blev anvendt af den svenske greve Folke Bernadotte ved hans forhandlinger om frigivelse af danske og norske koncentrationslejr fanger, fik i 1949 dennes navn. Det forblev i brug, så længe Zonen eksisterede som selvstændigt korps. I 1964 blev det solgt til Aerokort, St. Magleby og anvendtes nogle år som fotofly. Det indgår nu i Dansk Veteranflysamling, Stauning lufthavn, hvor der er under genopbygning efter et alvorligt havari den 26. maj 1979. Se i øvrigt kapitlet *Dag til dag, 2. december 1942*.

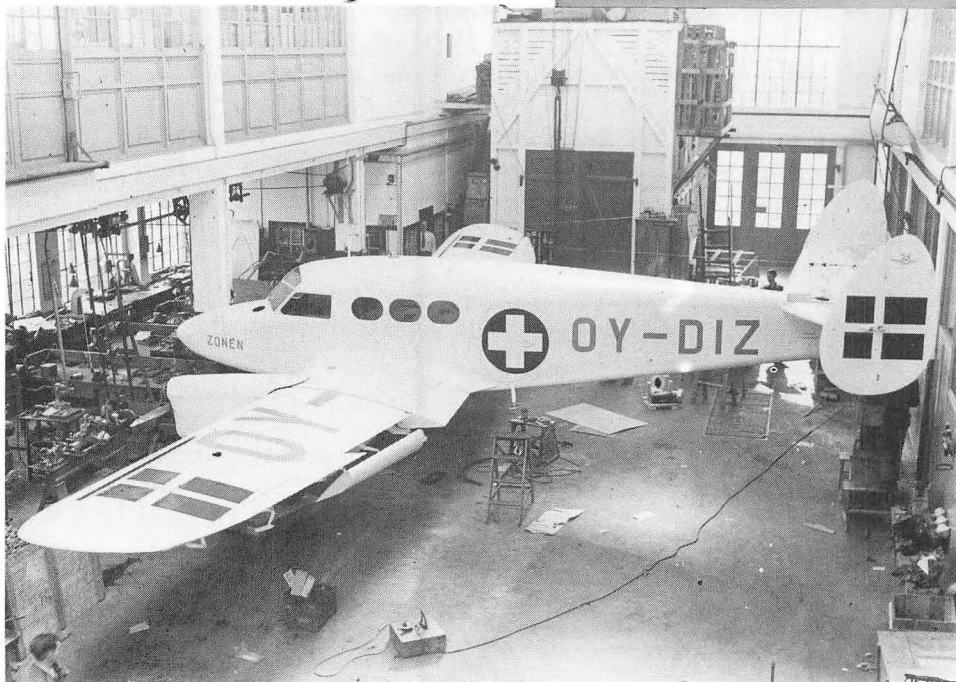
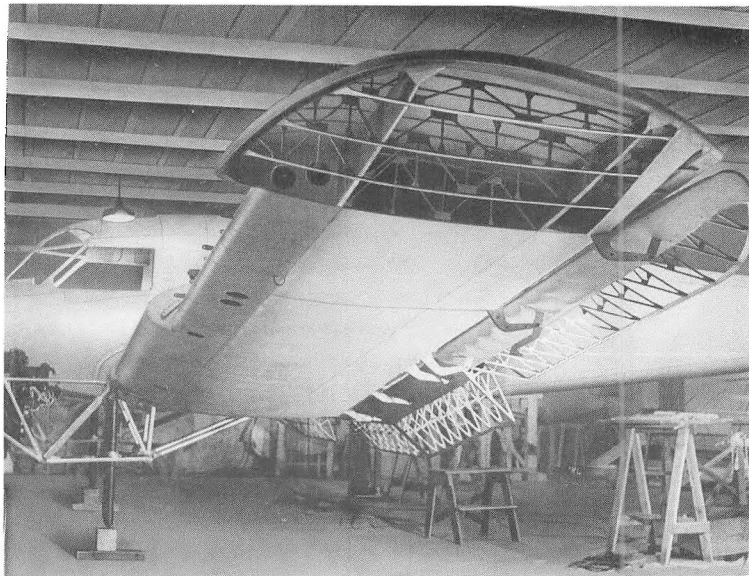
OY-DZU (byggenr. 70) blev bestilt af Zonen den 16. december 1944, men på grund af materiale mangel og flytning fra den midlertidige fabrik i Hellerup kom arbejdet først rigtig i gang i 1946.

Fortsættes.

(KZ IV fortsat)

**Til højre:
KZ IV OY-DIZ under bygning i
Ålborg 1943.**

**Herunder:
KZ IV OY-DIZ som den blev
præsenteret for de københavnske
skolebørn i samlehallen i Hellerup
foråret 1944.**



(KZ IV fortsat)

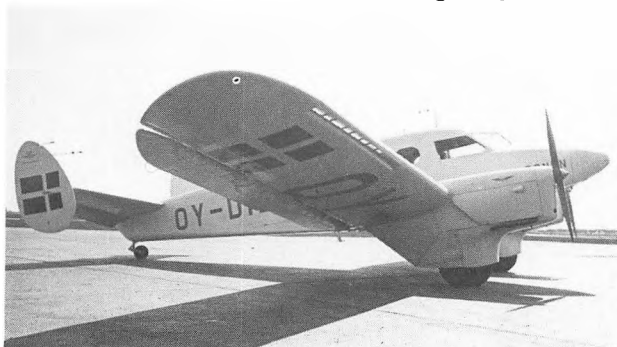
Natten mellem den 17. og 18. februar 1947 udbrød der imidlertid brand i den nyopførte fabrik på Sluseholmen i Københavns Sydhavn. Monteringshallen udbrændte, og den næsten færdige KZ IV nr. 2 blev ødelagt. Der resterede kun 78 arbejdstimer, før den skulle være overført til Kastrup til slutmontering og indflyvning. Kun vingerne blev reddet, idet de få dage forinden var blevet transporteret til Kastrup.

Zonen fastholdt sin bestilling, men først måtte tegningerne rekonstrueres, idet også tegnestuen var udbrændt. Skandinavisk Aero Industri flyttede nu hele sin virksomhed til Kastrup Syd, og her byggede man i 1947-48 en ny krop og centersektion.

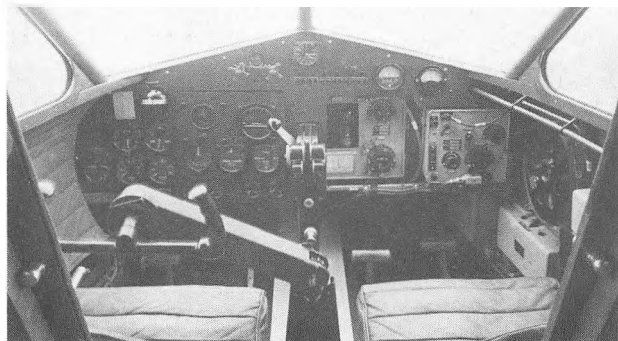
KZ IV nr. 2 (eller måske snarere nr. 3) blev færdig lige før jul 1948 og var i luften første gang den 10. januar 1949. Den adskilte sig fra nr. 1 bl.a. ved at have 145 hk Gipsy Major X motorer, let pilform på vingerne, aerodynamisk afbalancerede sideror, beslag i kabinen til 4 stole, engelsk radio i stedet for tysk og generator på venstre motor (på nr. 1 klaredes strømforsyningen ved en generator, drevet af fartvinden). Flyet var også noget tungere, men det kompenseredes af de kraftigere motorer.

OY-DZU, der ved flyveambulancetjenestens 10-års jubilæum fik navnet "Henry Dunant", blev solgt i 1957 til Danfoss. Efter at en række skiftende ejere havde anvendt flyet til forretnings-, taxa-, avis-, rund- og fotoflyvning blev det i 1981 erhvervet af Danmarks Flyvemuseum for midler, indsamlet på initiativ af luftkaptajn H.P. Venningbo. Det henstår nu i museets deponier i Billund.

Se iøvrigt kapitlet *Samarbejdet mellem Zonen og Dansk Røde Kors*.



Den særlige vingekonstruktion der muliggjorde de små krav til start- og landingsbaner.



Cockpit i KZ IV.

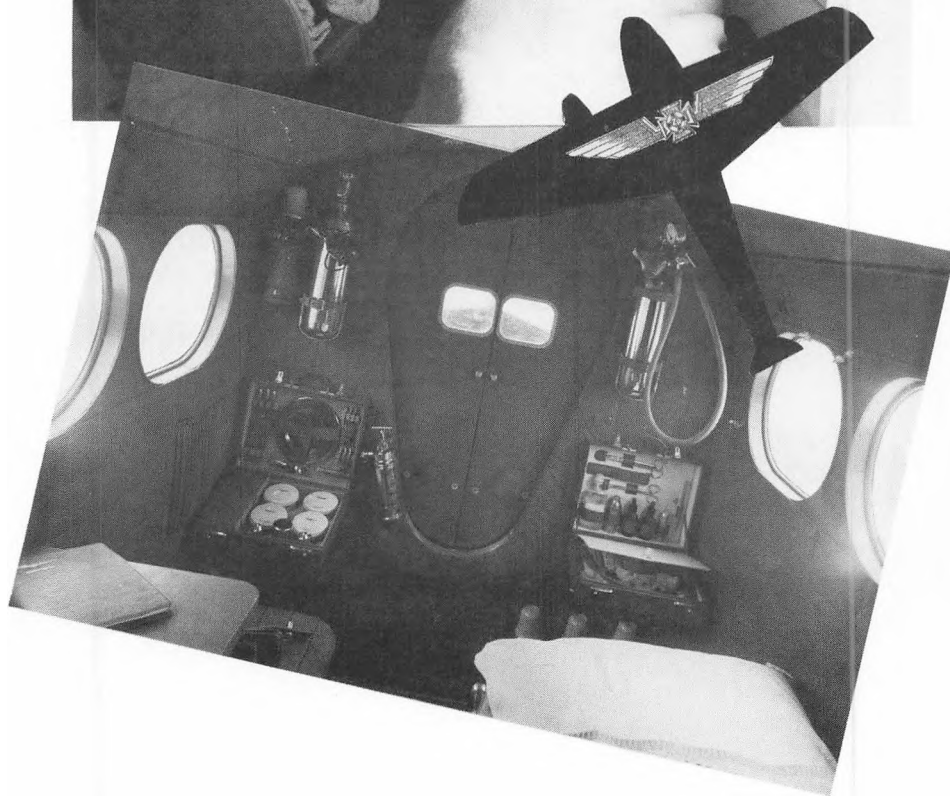
Piloten sad i venstre og telegrafisten i højre side, men rattet kunne drejes til højre, så telegrafisten kunne overtage styringen.

Fortsættes.

(KZ IV fortsat)

Pressebillede i anledning af forevisningen for pressen 30. april 1944. Øverst ses hvorledes maskinen er indrettet til at modtage patient, sygeplejerske og en ledsager. Nederst det forskellige ambulanceudstyr. Ifølge udstyrslisten bestod dette af:

- 1 bære
- 1 iltflaske til kunstig lunge
- 1 respirator (kunstig lunge) i kasse
- 1 carbogénapparat med reserveflaske
- 1 forbinds- og lægeskab indeholdende forbindstoffer, lægeinstrumenter og stimulerende midler
- 1 skab indeholdende nødvendige brugsartikler til pasning af patienter,
- 4 termoflasker
- 1 bækken og 1 uringlas i kasse
- 1 puskapsel og servietter
- 1 beholder til affald (lukket).





KZ III

KZ III

OY-DOZ, OY-DHY, OY-DYZ, OY-DUZ, OY-DZA.

Fabrikant:

KZ-Aero A/S (Skandinavisk Aero Industri A/S), Havnevej 4, Hellerup, fra 1945 Sluseholmen, København SV.

Konstruktive hovedtræk:

Enmotors, højvinget monoplan med fast understel. Vinger: kassebjælker og ribber af spruce (gran), beklædt med krydsfiner og lærred. Krop: svejst stålrørskonstruktion med formlister af træ, beklædt med lærred. Haleflader af træ, beklædt med lærred.

Motor:

En 100 hk Blackburn Cirrus Minor II 4-cyl. luftkølet rækkemotor (prototypen dog 90 hk De Havilland Gipsy Minor).

Fortsættes.

(KZ III fortsat)

Indretning:

Cockpit med dobbeltstyring. Båreinstallation i højre side af kroppen (med patient ombord kun én mand i cockpittet).

Data og ydelser:

Spændvidde 9,60 m, længde 6,53 m, højde 2,10 m.

Vingeareal 13,0 m².

Tomvægt 419 kg, fuldvægt 650 kg.

Max. hastighed 185 km/t, rejsehastighed 165 km/t.

Tjenestetophøjde 13.600 fod. Flyvestrækning 500 km.

Typehistorie:

KZ III er et tosædet skole- og privatfly og fløj første gang den 11. september 1944. Der blev bygget i alt 64, de sidste i begyndelsen af 1947. Til Zonen udvikledes en ambulanceversion, som det var tanken at udstationere på flyvepladser i provinsen. Af denne byggedes dog kun tre KZ III U-1, byggenr. 55-57, og en KZ III U-3, byggenr. 66. Forskellen på de udgaver var kun lille; U-1 havde ståldøre, mens U-3 havde trædøre og anvendte bolte i stedet for rørnagler.

De fire "miniambulancefly", der en tid var stationeret i provinsen, anvendtes praktisk talt aldrig til deres egentlige formål, men brugtes til udlejning og forskellige former for erhvervsmæssig flyvning.

Individuel historie:

OY-DOZ (byggenr. 42) var prototypen til KZ III, Den blev konstrueret og bygget under besættelsen, og da almindelig civil flyvning var forbudt, foregik prøveflyvningerne i Zonens regi, idet flyet angaves at være beregnet til transport af læger, jordemødre og medicinalvarer til de danske småøer.

Flyet blev monteret i Zonens nyopførte hangar i Kastrup, og prøveflyvningerne indledtes den 11. september 1944.

De afsluttedes den 3. oktober, hvorefter flyet blev transporteret tilbage til fabrikken, hvor der blev installeret et højdepor af anden udformning og foretaget forskellige småændringer. Disse arbejder blev afsluttet den 15. november 1944, hvorefter flyet blev overdraget til Zonen og opmagasineret resten af besættelsestiden på stationen på Ulrich Birchs Allé i Kastrup. Flyet blev så at sige ikke brugt af Zonen, idet det allerede i foråret 1946 blev solgt til Irs. Henry Thede, København.

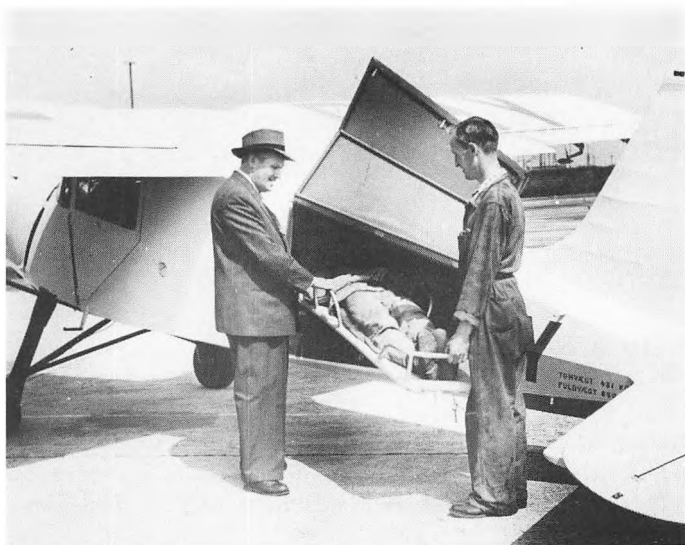
OY-DHY (byggenr. 55) var den første KZ III med båreinstallation. Den fløj første gang den 22. juni 1946 og var oprindeligt indregistreret med fabrikken som ejer. Zonen blev registreret som ejer den 19. november 1946. I 1955 solgtes flyet til Agro-Kemi A/S, Odense.

(KZ III fortsat)

OY-DYZ (byggenr. 56) fløj første gang 6. juli 1946 og anvendtes af Zonen indtil 1956, da det solgtes til Luftreisedienst Niedersachsen, Hannover og indregistreret D-EFID.

OY-DUZ (byggenr. 57) fløj første gang 25. juni 1946 og var i Zonens tjeneste til den 15. februar 1956, da det på grund af motorstop måtte nødlande på isen 2 1/2 sømil syd for Refsnæs. Piloten (Alfred Asmussen) blev reddet af DSB-færgen Kalundborg-Århus, men flyet gik til bunds.

OY-DZA (byggenr. 66) fløj første gang 29. oktober 1946 og tilhørte Zonen indtil 1955, da det blev solgt til John Ewald Hansen, København. Allerede året efter overtog Zonen igen flyet, men i 1963 blev det solgt til A/S Commertas, København. Det indgår nu i Dansk Veteranflysamling, Stauning og er ført tilbage til sin oprindelige udførelse som ambulancefly.



Ambulanceudgaven af KZ III havde børeklap i siden.



Patienten måtte ligge helt oppe ved siden af piloten.



KZ VII

KZ VII

OY-ABM, OY-AIR, OY-DZO.

Fabrikant:

Skandinavisk Aero Industri A/S, Kastrup.

**Konstruktive
hovedtræk:**

Enmotors, højvinget monoplan med fast understel. Vinger: kassebjælker og ribber af spruce (gran), beklædt med krydsfiner og lærred. Krop: svejst stålørskonstruktion med formlister af træ, beklædt med lærred. Haleflader af træ, beklædt med lærred.

Motor:

En 125 hk Continental C- 125-2 6-cyl. luftkølet boksermotor.

Indretning:

Kabine til fire personer i to par. Dobbeltstyring.

(KZ VII fortsat)

Data og ydelser:

Spændvidde 9,60 m, længde 6,56 m, højde 2,10 m.
Vingeareal 13,0 m.
Tomvægt 464 kg, fuldvægt 867 kg.
Max. hastighed 200 km/t, rejsehastighed 185 km/t.
Tjenestetophøjde 13.500 fod. Flyvestrækning 725 km.

Typehistorie:

KZ VII er et firesædet skole- og privatfly, udviklet fra KZ III og fløj første gang den 11. november 1946. Da fabrikken brændte den 17. februar 1947 og KZ IV nr. 2 blev ødelagt, var serieproduktionen i fuld gang og 22 fly under bygning gik tabt. Produktionen blev dog hurtigt retableret i Kastrup Syd, og alt i alt blev der bygget 56, de brændte fly ikke medregnet. Det sidste fly blev først afleveret fra fabrikken i 1954.

Individuel historie

KZ VII kan ikke medføre bære, men kunne udstyres med "liggestol" til patienter. Denne blev dog kun anvendt sjældent i praksis, om nogensinde, og Zonens tre fly af denne type anvendtes hovedsagelig til kighoste-, rund- og taxaflyvning og lignende samt til udlejning.

OY-DZO (bygger. 154, første flyvning den 11. september 1947) blev leveret som fabriksnyt til Zonen. I 1949 blev det solgt til erhvervsflyver Holger Petersen, Odense, men i 1953 overtog Zonen det igen. Det solgtes i 1956 til Luftreisedienst Niedersachsen, Hannover og blev indregistreret D-EDUC.

OY-AIR (bygger. 156 første flyvning 2. oktober 1947). Første ejer var fabrikant E.C. Rydmann, Kgs. Lyngby, der i 1949 solgte flyet til Zonen. Det havarerede i Spanien den 17. marts 1950, men blev transporteret til Danmark til genopbygning og atter sat i drift i 1955. Flyet blev solgt i 1963 til Samsø Flyveklub.

OY-ABM (bygger. 172, første flyvning 23. februar 1948) tilhørte oprindeligt S. Ingemann, Kappendrup på Fyn, men allerede samme år blev det registreret i Sydafrika som ZS-BXX. I 1950 blev det igen danskregistreret, nu med godsejer Leif Kaare Kay. Egeberggård, Kappendrup på Fyn som ejer, fra hvem Zonen erhvervede det i 1951. Det blev solgt til Danfoss i 1955.



De Havilland D.H. 89

De Havilland D.H. 89
Dragon Rapide

OY-DZY, OY-ACZ, OY-DYA.

Fabrikant:
Konstruktive
hovedtræk:

Brush Coachworks Ltd., Loughborough, Leicestershire, England.

Tomotors biplan med fast understel. Lærredsbeklædt trækonstruktion, undervingernes centersektion dog med stålrørsbjælker.

Motorer:

To 200 hk De Havilland Gipsy Queen III Six 6-cyl. luftkølede rækkemotorer.

Indretning:

Cockpit med enkeltstyring. Eventuelt telegrafist på forreste sæde i kabinen, der kunne rumme 6-8 passagerer.

(De Havilland fortsat)

Data og ydelser:

Spændvidde 14,63 m, længde 10,41 m, højde 3,16 m.
Vingeareal 31,2 m². Tomvægt 1.756 kg, fuldvægt 2.517 kg.
Max. hastighed 241 km/t, rejsehastighed 225 km/t.
Tjenestetophøjde 16.000 fod.
Flyvestrækning ca. 835 km.

Typehistorie:

De Havilland D.H. 89 Dragon Rapide, ofte dog blot benævnt Rapide, fremkom i 1934 og anvendtes meget som rutefly i trediveerne, men også til taxaflyvning o.l. Under Anden Verdenskrig blev Rapide sat i produktion til Royal Air Force, der omdøbte typen til Dominie og anvendte den til trænings- og transportopgaver. Da hele kapaciteten på The De Havilland Aircraft Co. Ltd.'s fabrik i Hatfield nord for London skulle bruges til fremstilling af Mosquito bombefly, blev produktionen i 1943 overført til karosserifabrikken Brush Coachworks Ltd. i Loughborough, og da den blev indstillet i begyndelsen af 1946, var der bygget i alt 728. De sidste Dominies blev aldrig anvendt af Royal Air Force, men leveret direkte fra produktionslinjen til De Havillands afdeling i Witney ved Oxford, hvor de blev ombygget til civil anvendelse.

Individuel historie:

OY-DZY (bygger. 6956) blev bygget til Royal Air Force som RL985, men blev leveret direkte fra fabrikken til Witney og ombygget til brug for Zonen og Dansk Røde Kors, der havde købt det i fællesskab (se kap. om *samarbejdet mellem Zonen og Røde Kors*).

Flyet, der blev leveret til Danmark den 8. juni 1946, anvendtes de første år især til flyvninger for Røde Kors. I 1948-1949 blev det indsat på flyveruten København-Rønne, som Zonen da drev, og derefter brugtes det især til taxa- og rundflyvning, af til også slæbemålsflyvning og sygetransporter. Det havarede den 16. juli 1960 kort efter start fra Kastrup. Piloten blev hårdt kvæstet, og de 8 passagerer, alle kendte fodboldspillere, omkom.

OY-ACZ (bygger. 6888) fløj første gang den 10. maj 1945 og var egentlig bygget til Royal Air Force som NR812, men blev leveret til Witney den 18. samme måned for ombygning til civil standard. Det blev civilt indregistreret som G-AGSJ og fløj første gang som sådan den 27. juli 1945. Første bruger var Isle of Man Air Services; i februar 1947 overgik til British European Airways og i maj 1948 til Island Air Services, som trods navnet væsentligt fløj rundflyvning i London Heathrow. Det blev solgt til Zonen i 1949 og ankom til Kastrup den 11. september 1949.

Fortsættes.

(De Havilland fortsat)

Efter at have gennemgået hovedeftersyn blev flyet registreret OY-ACZ den 12. maj 1950. Det anvendtes især til taxa- og rundflyvning, indtil det havarerede den 3. marts 1954 ved en nødlanding i nærheden af Lillerød.

OY-DYA (bygge nr. 6917) blev bygget til Royal Air Force i 1945 som NR853, men gik aldrig i tjeneste. Det blev ombygget til civil standard i Witney og leveret i januar 1946 som G-AGWR til Morton Air Services, London.

Zonen købte flyet i 1954, formentlig som erstatning for OY-ACZ, der var havareret. Det blev indregistreret OY-DYA den 15. juni 1954 og anvendtes til taxa- og rundflyvning, men allerede to år senere blev det solgt til Europa-Flyg, Stockholm som SE-CDI. Det blev afleveret til den nye ejer den 25. april 1956.



Til højre:

Simonsen mødtes med bl.a. repræsentanter for De Havilland fabrikkerne på Ålborg flyvplads.

AN INTERNATIONAL FLYING DAY at the Aalborg Flying Club, Denmark, brought together Capt. Hummelgaard, a Danish instructor, Col. F. E. Tomlinson, American Army Air Attache, Group Capt. Douglas Bader, Lieut. Simonsen (seen at Hatfield recently in his capacity as chief pilot of the Danish air ambulance service), and Mr. C. Thielst, de Havilland representative for Denmark and, at sixty-nine the oldest owner-pilot in Denmark, if not in Europe. The picture was taken by the newspaper Aalborg Stiftstidende.

Stinson L-5B

Stinson L-5B

OY-AAL

Fabrikant:

Stinson Aircraft Division of Consolidated Vultee Aircraft Corporation, Wayne, Michigan.

Konstruktive hovedtræk:

Enmotors, højvinget monoplan med fast understel. Vinger: kassebjælker og ribber af spruce (gran), beklædt med krydsfiner og lærred. Krop: svejst stålørskonstruktion med formlister af træ, beklædt med lærred. Haleflader af træ, beklædt med lærred.

(Stinson fortsat)

Motor:

En 185 hk Lycoming O-435-1 6-cyl. luftkølet boksermotor.

Indretning:

Kabine til to personer i tandem. Båre kan medføres.

Data og ydelser:

Spændvidde 10,35 m, længde 7,35 m, højde 2,16 m.

Vingeareal 14,4 m².

Tomvægt 721 kg, fuldvægt 1.020 kg.

Max. hastighed 209 km/t. Tjenestetophøjde 15.800 fod.

Flyvestrækning 885 km.

Typehistorie:

Stinson L-5 (oprindeligt betegnelse O-54) er et tosædet observations- og forbindelsesfly, baseret på privatflyet Stinson 105 Voyager fra 1939. Leverancerne til den amerikanske hær begyndte i 1942, og frem til 1945 blev der bygget 4.202 af flere forskellige versioner. Heraf var de 679 L-5B, der havde en opadåbnende lem bag kabinen og kunne medføre én bære. L-5B anvendtes især i Stillehavsområdet og senere også i Korea.

Individuel historie:

OY-AAL (byggenr. 76-3495) blev bygget i 1944 til U.S. Army med løbenummeret 44-17208 og blev sammen med endnu et købt fra de amerikanske overskudslagre i 1947.

Flyene skulle anvendes til transport af vaccine og til inspektionsflyvninger i forbindelse med Dansk Røde Kors' hjælpearbejde i Centraleuropa.

OY-AAL blev indregistreret i Danmark den 15. oktober 1948, og med civilingeniør K. Højgaard Olsen (chef for Dansk Røde Kors' kørselsafdeling) som pilot foretog det en del rejser i Europa de følgende måneder, bl.a. var det en enkelt gang i Prag.

Ved afviklingen i 1949 af flyveoverenskomsterne mellem Dansk Røde Kors og Zonen overtog sidstnævnte de to Stinson fly, hvoraf kun det ene var taget i brug.

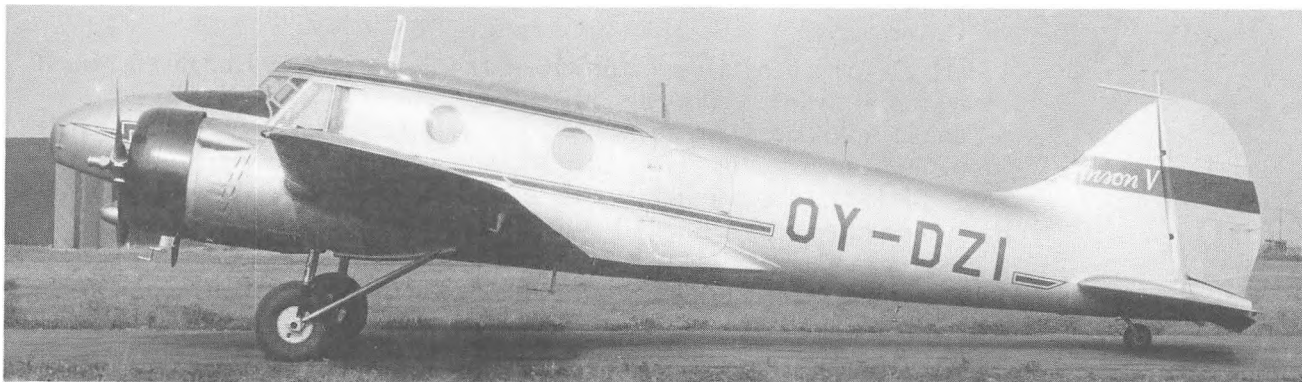
I den folder, der kort efter blev udgivet i anledning af Flyveambulancetjenestens 10-års jubilæum, angives det at OY-AAL bruges til ambulanc-flyvning. Det synes dog ikke at have været tilfældet. Ingen af Zonens piloter figurerer i flyets rejsejournal, men Højgaard Olsen foretager enkelte ture med det, sidste gang den 28. august 1949. Året efter gik de to fly tilbage til Dansk Røde Kors (se kapitlet *samarbejdet mellem Zonen og Dansk Røde Kors*). OY-AAL blev nu udsat som hovedgevinst i et lotteri til fordel for Dansk Røde Kors og vundet af kroejer R. M. Jørgensen, Udby på Fyn.

Det andet fly blev aldrig civilt registreret; det blev "kannibaliseret" for at skaffe reservedele.

Douglas C-47A

Douglas C-47A OY-ITC.

- Fabrikant: The Douglas Aircraft Company Inc., Long Beach, California, USA.
- Konstruktive hovedtræk: Tomotors lavvinget monoplan med optrækkeligt understel. Letmetalskalkonstruktion.
- Motorer: To 1.200 hk Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp 14-cyl. luftkølede stjernemotorer.
- Indretning: Kroppen opdelt i seks afdelinger: cockpit med dobbeltstyring, højre og venstre bagagerum, telegrafistrum, kabine/lastrum og toilet. I kabinen sæder (bænke) langs væggene til 28 passagerer. Beslag i gulvet til fastgørelse af fragt. Stor lastedør.
- Data og ydelser: Spændvidde 28,96 m, længde 19,65 m, højde 5,16 m.
Vingereale 91,7 m².
Tomvægt 7.705 kg, fuldvægt 11.805 kg.
Max. hastighed 368 km/t i 7.500 fod, rejsehastighed 296 km/t i 10.000 fod.
Tjenestetophøjde 23.200 fod. Flyvestrækning 2.400 km.
- Typehistorie: Douglas DC-3, verdens mest berømte trafikfly, fløj første gang i 1935. Frem til 1946 blev der bygget 10.655 på tre Douglas fabrikker i USA, den altovervejende del dog til militære formål under Anden Verdenskrig og i mange forskellige udgaver, hvoraf C-47A var den mest almindelige.
- Individuel historie: OY-ITC (bygge nr. 10043) blev bygget til det amerikanske flyvevåben med løbenummeret 42-24181 og afleveret fra fabrikken i august 1943. Flyets krigshistorie kendes ikke, men i 1948 blev det udlånt til Dansk Røde Kors til brug ved flyvninger for UNICEF med tuberkulosevaccine o.l. Det blev indregistreret den 6. januar 1949 som dansk civilt fly med kendingsbogstaverne OY-ITC (for International Tuberculosis Campaign). Zonen stod for driften af flyet, der for det meste fløj en ugentlig tur ad ruten København-Warszawa-Prag-Wien-Budapest-Beograd eller Zagreb og retur. Flyet blev slettet af det danske register den 4. april 1950, efter at det var blevet leveret tilbage til U.S. Air Force.



Avro Anson V

Avro Anson V

OY-DZI

Fabrikant:

Canadian Car & Foundry Co. Ltd., Amherst, Nova Scotia, Canada.

Konstruktive hovedtræk:

Tomotors, lavvinget monoplan med oprækkeligt understel. Vinge bygget i et stykke med kassebjælker og ribber af spruce (gran), beklædt med krydsfiner. Krop af formede plasticlimede krydsfinerpaneler, boltet sammen, cockpitsektionen dog af svejste stålør, beklædt med krydsfinerpaneler. Haleflader opbygget som vingerne.

Motorer:

To 450 hk Pratt & Whitney R-985-AN-12B Wasp Jr. 9-cyl. luftkølede stjernemotorer.

Indretning:

Cockpit med dobbeltstyring, kabine til 8 passagerer.

Data og ydelser:

Spændvidde 17,24 m, længde 12,88 m, højde 3,99 m.

Vingeeareal 38,1 m².

Tomvægt 3.338 kg, fuldvægt 4.291 kg.

Max. hastighed 304 km/t i 7.300 fod, rejsehastighed 280 km/t i 9.200 fod.

Tjenestetophøjde 20.550 fod.

Flyvestrækning ca. 1.000 km.

Typehistorie:

Avro Anson fløj første gang i 1935 og var egentlig tænkt som et civilt trafikfly, men blev sat i produktion til Royal Air Force, først som patruljefly til havovervågning, senere som træningsfly.

Fortsættes.

I 1941 gik Anson også i produktion i Canada, oprindeligt i udgaven Mk. II med krop af svejste stålrør og lærredsbeklædning.

I Canada udvikledes Anson Mk. V, der fløj første gang i 1943 og havde krop, der hovedsagelig var af træ. Af denne version blev der bygget 1.049 frem til 1945, alle træningsfly til Royal Canadian Air Force. Mange af disse blev efter krigen solgt til civil anvendelse.

Individuel historie

I 1946 besøgte en amerikansk millionærfrue Mrs. Estelle Spencer Danmark, hvor hun fløj med Zonen til Esbjerg for at besøge sin fødeby Varde. Hun blev så begejstret over hvad hun hørte om Flyveambulancetjenesten, at hun tilbød at skænke den en helikopter (Flyvetjenestens højeste ønske), man da en sådan viste sig at være meget dyr i såvel anskaffelse som drift, ændredes tilsagnet til en Avro Anson V, der blev leveret den 7. oktober 1947.

Flyet, der havde byggenr. 3732, var bygget til det canadiske flyvevåben, der tog det i nummer som 11887 den 16. januar 1944. Efter krigen blev det solgt til civil anvendelse og slettet af beholdningslisterne den 23. august 1946. Ved leveringen til Danmark var det registreret i Canada som CF-FGB. Efter at Zonen havde overtaget det, blev det registreret i Danmark som OY-DZI den 5. november 1947.

Mrs. Spencer's ægtemand ville imidlertid ikke betale for sin hustrus gavmildhed, hvorfor Viking Air Service, der havde leveret flyet til Zonen, anlagde sag mod Mrs. Spencer. Den gik helt til USA's højesteret, der anså det for godtgjort, at Mrs. Spencer var blevet misinformeret af Zonen og at gæbrevet var skrevet under forkerte forudsætninger. Det endte derfor med, at Zonen selv måtte betale for det fly, man havde fået foræret! For at finansiere dette lod man lave et særligt "ihændehaverabonnement", der for 2 kr. gav ret til gratis livsvigtig ambulanceflyvning i Danmark i 1951 og 1952.

Flyet var tænkt anvendt til sygetransporter o.l. over længere afstande, idet det var hurtigere og mere langtrækkende end Zonens hidtidige fly, men det anvendtes mest som taxafly og især til slæbemålsflyvning for forsvaret. Det totalhavarede i Schweiz den 5. oktober 1956, da det på vej til Italien for at afhente en patient kolliderede med Mont Grammont, syd for Genevesøens østlige spids. De to ombordværende, trafikflyverne Johan B. von Jessen og Niels M. Seierøe, omkom.

(Avro Anson V fortsat)

DECLARATION.

At the request of Zone-Redningskorpsets Flyvetjeneste (The Aviation Service) to whom I have presented an Aircraft of the Type ANSON V, I declare hereby that Zone-Redningskorpset will in no shape whatever remit me for same nor render any other compensation and further that I shall have settled payment to the Canadian firm of Viking Air Service within the limit of 3 months.

Copenhagen, the 30th September 1947.

*Stella Auguste
Mrs. J. Spencer Auguste*

\$1

\$ 21.000

IHÆNDEHAVEREN
af denne mærkat er sikret

ABONNEMENT
på livsvigtig

AMBULANCE-FLYVNING
ved rejse eller ferie
overalt i Danmark i 1951 og 1952

FLYVE-TJENESTEN
ZONE-REDNINGSKORPSET

MÆRKAT NR. 8288 1948. BECHERS PAPIRIND. A/S

\$ 21.000



ABONNEMENT

6.5.1. 1948 0011

\$1

\$ 21.000

IHÆNDEHAVEREN
af denne mærkat er sikret

ABONNEMENT
på livsvigtig

AMBULANCE-FLYVNING
ved rejse eller ferie
overalt i Danmark i 1951 og 1952

FLYVE-TJENESTEN
ZONE-REDNINGSKORPSET

MÆRKAT NR. 8288 1948. BECHERS PAPIRIND. A/S

Herover:

Gaveerklæringen fra Mrs. Spencer, der blev omstødt af domstolene.

Endvidere de mærkater, der blev udgivet i forbindelse med, at maskinen alligevel skulle betales.



Lockheed maskinen er landet i Salzburg for afhentning af patienter. Pilot var Flemming Dødstrup.

Lockheed 12A

Lockheed 12A

OY-ADB.

Fabrikant:

Lockheed Aircraft Corp., Burbank, California, USA.

Konstruktive hovedtræk:

Tomotors lavvinget monoplan med optrækkeligt understel. Letmetalskalkonstruktion.

(Lockheed 12A fortsat)

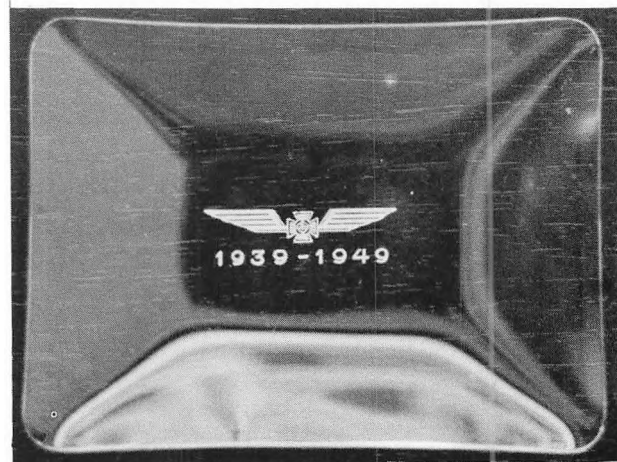
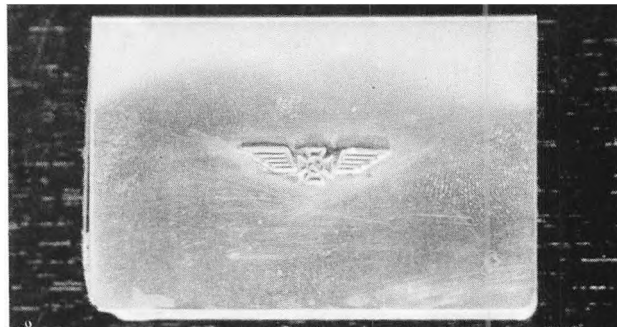
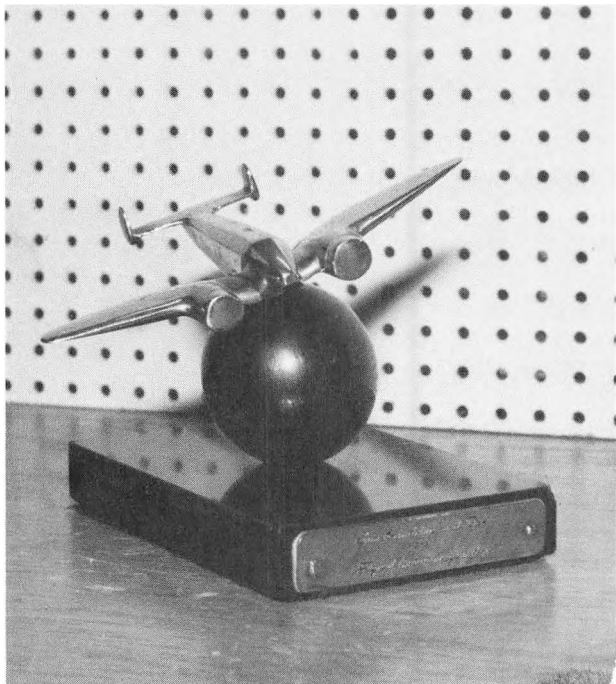
Motorer: To 450 hk Pratt & Whitney Wasp Junior SB 9-cyl. luftkølede stjernemotorer.

Indretning: Cockpit med dobbeltstyring. Kabine med plads til 6-9 passagerer.

Data og ydelser: Spændvidde 15,09 m, længde 11,07 m, højde 3,02 m.
Vingereale 32,7 m².
Tomvægt 2.916 kg, fuldvægt 4.195 kg.
Max. hastighed 362 km/t i 5.000 fod, rejsehastighed 343 km/t.
Tjenestetophøjde 22.900 fod. Flyvestrækning 1.290 km.

Typehistorie: Lockheed Model 12, der gik i produktion i 1936, havde samme linjer som forgængeren Model 10 Electra, men var lidt mindre og fik navnet Electra Junior, som dog ikke rigtig slog an. Flyet, der var meget hurtigt for sin tid, solgtes hovedsagelig til brug som forretningsfly, men omtrent halvdelen af de 130, der blev bygget frem til 1942, blev leveret til militære købere i fire lande. Største bruger af typen (36 stk.) var det hollandsk-ostindiske flyvevåben.

Individuel historie: OY-ADB (bygger. 1304) blev bygget i 1941 til det hollandsk-ostindiske flyvevåben som L2-36, men nåede ikke at blive leveret, før de hollandske besiddelser blev besat af Japan. I stedet kom det til den flyveskole, som hollænderne etablerede i Jackson i den amerikanske delstat Missouri. Senere under krigen anvendtes flyet af det hollandske element af Royal Air Force, nu med nummeret AX236. Efter Anden Verdenskrigs ophør kom det til Holland, hvor det fik nummeret T-1, men i 1953 solgte det hollandske flyvevåben flyet til det svenske selskab Airtaco, der især fløj med aviser, og det blev nu registreret SE-BXP. Senere solgte Airtaco flyet til Zonen; det kom til Kastrup i november 1957, men blev først registreret i Danmark som OY-ADB den 20. februar 1958. Det var anskaffet til sygetransporter over længere strækninger, og det var med dette fly, Hans Majestæt Kong Frederik IX den 27. december 1958 blev transporteret fra Ålborg til København (se kap. *Dag til Dag*) men brugtes også til taxa- og fragtflyvning m.v. Det overgik til Scan-fly i 1963, men blev solgt til ophugning allerede i september 1965.



Der er blevet lavet mange rariteter i forbindelse med flyvetjenesten.

Monosparen på fod og tændstikæskan er eksempler på gaver til personer, der havde gjort en særlig indsats for flyvetjenesten.

Askebægret er en almindelig reklameartikel fra 10-års jubilæet.

Til venstre ses Tekno's flotte model af KZ IV. Tekno lavede iøvrigt et hangar i træ, der hørte til modellen.

(målforholdene kan ikke sammenholdes).

Økonomien i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste

Det er formodentlig første gang, dele af Zone-Redningskorpsets regnskaber offentliggøres.

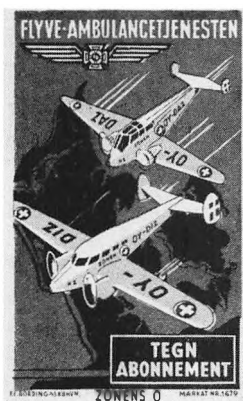
Zone-Redningskorpset var ved stiftelsen i 1930 et kommanditselskab med Reinholt Hansen og Johs. Hare som komplementarer og med Eigil Juel Wiboltt som kommanditist. I bogen *Zone-Redningskorpset til lands* er anført, at Zone-Redningskorpset var et interessentskab mellem de tre herrer, men dette har efter fremkomsten af regnskaberne vist sig ikke at være tilfældet.

De tre havde hver ved stiftelsen kr. 10.000 i Zone-Redningskorpset, men Wiboltt var altså kun kommanditist. Da Reinholt Hansen døde i 1943, fortsatte Johs. Hare som komplementar, og fru Reinholt Hansen som en slags stille deltager. I 1947 overgik korpset til et interessentskab med Johs. Hare og Wiboltt som interessenter sammen med fru Reinholt Hansen, der fortsat var en slags stille deltager; de tre havde fortsat hver en trediedel.

Først i forbindelse med 5-mandsgruppens indtræden i 1959 (d.v.s. efter at aktieselskabet var blevet dannet i 1957), blev fru Reinholt Hansen købt ud, iøvrigt for en betydeligt lavere sum, end man få år senere fik for hele Zone-Redningskorpset.

Økonomien kan fortælle mange forskellige ting. For det første om flyvetjenesten var en god forretning eller ej, for det andet om aktiviteten var høj eller lav. Udgiften til brændstof fortæller eksempelvis, hvor travlt man har haft de enkelte år.

Tallene er ikke korrigeret for inflation.



Reklameværdien var en vigtig del af flyvetjenestens betydning for Zone-Redningskorpset. Her ses mærkater udgivet af flyvetjenesten.

De to midterste mærkater: "Zonens nul - Zonens fem" indgik i det ark med 5 mærkater, der er omtalt under dag til dag 2/12 1942.

Materialet til afsnittet over flyvetjenestens økonomi bygger på regnskaber til tilsynsrådet fra 1940 og 1941 samt på Zone-Redningskorpsets hovedregnskaber fra 1942 og frem.

Zone-Redningskorpsets hovedregnskaber bliver dog for flyvetjenestens vedkommende særlig detaljerede fra 1948.

Efter dannelsen af aktieselskab i 1957 bliver det hele "ødelagt"; regnskaberne kommer hovedsaglig til at bestå af hovedtal og regnskabsprincipperne ændres. Zone-Redningskorpsets revisor Aage Silding har oplyst, at der ingen sammenligninger kan drages mellem regnskaberne før og efter dannelsen af aktieselskabet. Det bedste billede af aktiviteten giver derfor perioden 1948-56.

I de tilfælde hvor tallene kendes op til sammenlægningen i 1962, er 1957 ikke medtaget, da regnskaberne for dette år kun kendes for en del af året.

Var flyvetjenesten en god forretning?

De første regnskaber vi kender fra flyvetjenestens virksomhed er lidt atypiske, fordi de er egentlige selvstændige regnskaber, og ikke en del af Zone-Redningskorpsets hovedregnskab.

Regnskabet for 1940 udviser et rent driftsoverskud på kr. 17.053,48, men med fradrag af underskud for 1939 (hvilket regnskab vi altså ikke kender) på kr. 9.678,43, ender året ud med et overskud på kr. 7.375,05, der henføres til flyvetjenestens bedste.

Af regnskabet fremgår, at flyvemaskinen kostede kr. 46.916,22. Det vides ikke helt hvorledes beløbet er sammensat, men det er formentlig nogenlunde således:

Købspris, 1.520 pund,	kr.	34.000,00
told	kr.	2.700,00
omkostninger og levering til Kastrup	kr.	1.500,00
radio	kr.	4.928,00
told 20%	kr.	985,60
andre omkostninger	kr.	2.802,62

ialt	kr.	46.916,22

(I pressemeddelelser hed det, at maskinen kostede kr. 60.000).

I regnskabet er under indtægter opført overskud ved lotteri kr. 27.083,45.

Selvom Zone-Redningskorpset var en almindelig privat virksomhed, var det gennem anbefaling af indenrigsministeriet lykkedes at opnå justitsministeriets tilladelse til lotteri under henvisning til at man fløj gratis for ubemidlede. Lotteriet kom til at volde Zone-Redningskorpset en række problemer, fordi man i 1940 blev udsat for store besvigelser fra selskabets direktionssekretær i København.

Der kunne blive en god historie ud af alle de problemer besvigelserne og politiundersøgelsen medførte for Zone-Redningskorpset, men dette vil krænke efterladte pårørende til dengang involverede og iøvrigt er det historisk uinteressant.

Men det kan fastslås, at Zone-Redningskorpset efter i 1940 at have indgivet ansøgning ikke igen fik bortlodningstilladelse. I ansøgningen var bortlodningen tilrettelagt således, at selve tilladelsen skulle gives til et forretningsudvalg under tilsynsrådet og ikke til selve Zone-Redningskorpset, der dog skulle forestå det praktiske vedrørende lotteriet.

Både sundhedsstyrelsen, indenrigsministeriet og et personligt brev fra Poul Guildal rekommanderede lotteriet, men justitsministeren sagde nej, og derved blev det. Først i 1951 optræder der igen indtægter ud over de sædvanlige i Zone-Redningskorpsets regnskab i forbindelse med salg af mærkater, men dette krævede ikke offentlig tilladelse.

Til udgiftssiden i regnskabet fra 1940 skal bemærkes, at der pr. 31/12 1940 ialt var blevet afskrevet kr. 18.766,48 eller 20% for henholdsvis 1939 og 1940.

En afskrivning på 20% på dette tidspunkt var en ganske høj afskrivning. I dag er det helt normalt, at afskrive op til 30% om året, men dengang var det normale ca. 5-10% om året.

Høje afskrivninger forøger udgiftssiden og giver derfor mindre overskud. I indenrigsministeriets referatark er da også anført, at de høje afskrivning taler imod tilladelsen, idet bortlodningstilladelse naturligvis kun skulle gives, hvis der var økonomisk behov for det.

I 1941 kom tjenesten ud med et underskud på kr. 739,00.

Herefter kendes kun flyvetjenestens regnskab som en del af Zone-Redningskorpsets regnskab, og for årene 1942-45 er det faktisk umuligt at sige noget om flyvetjenestens økonomiske grundlag, idet abonnementsindtægterne fra private ikke i Zone-Redningskorpsets regnskab indgik under flyvetjenesten, men under selve Zone-Redningskorpset, og i årene til og med 1945 er det ikke specificeret, hvilken del af abonnementsindtægterne, der vedrørte flyvetjenesten.

Den særlige regnskabsmåde medførte imidlertid, at flyvetjenesten rent logisk kom til at give underskud, men dette skyldtes altså alene den måde, regnskabet blev opstillet på:

Under flyvetjenestens indtægter bogførtes kommuneabonnementer og flyveindtægter, men ikke de flyveabonnementer, der var tegnet af private.

Alle udgifter der vedrørte flyvetjenesten blev bogført i flyvetjenestens særlige regnskab.

Abonnementsindtægterne fra private flyveabonnementer blev bogført i Zone-Redningskorpsets regnskab, og hvis flyvetjenesten udførte en flyvning for en privat abonnent, så sendte flyvetjenesten en regning til Zone-Redningskorpset for denne flyvning i form af en nedskrivning af en mellemregningskonto mellem Zone-Redningskorpset og flyvetjenesten.

Flyvetjenesten gav på denne måde hvert år underskud, hvilket blev dækket via den nævnte mellemregningskonto med Zone-Redningskorpset.

Først da korpset overgik til at være aktieselskab, stillede 5-mandsgruppen krav om, at flyveabonnementsindtægterne skulle bogføres i flyvetjenesten, og dette sker da også fra og med 1958 (jfr. bogen *Zone-Redningskorpset til lands*).

Et eksempel vil vise hvordan det forholdt sig.

I 1950 havde flyvetjenesten følgende regnskab i hovedtal:

Indtægter:	Kommuneabonnement + kommunetilskud	kr.	+ 14.001,36
	indtægt ved flyvning	kr.	+ 386.225,37
	indtægt ved flyvning for Zone-Redningskorpset (altså abonnenter)	kr.	+ 36.390,00

	Indtægter ialt	kr.	+ 436.616,73
Udgifter:	Til driften når afskrivninger var afholdt	kr.	- 605.742,64

	således et underskud stort	kr.	- 169.125,91

I Zone-Redningskorpsets regnskab var imidlertid opført:

Separat flyveabonnement	kr.	+ 306.193,95
tidligere års flyveabonnement	kr.	+ 36.404,50
nytegnet flyveabonnement	kr.	+ 10.753,00
livsvarigt flyveabonnement	kr.	+ 77.852,40

Flyveabonnementer ialt	kr.	+ 431.203,85
med fradrag af provision fra nytegninger	kr.	- 26.657,60

Nettoindtægt	kr.	+ 404.546,25

De reelle tal for flyvetjenesten i 1950 ser herefter således ud:

Underskud ifølge regnskab	kr.	- 169.125,91
hertil lægges de rene flyveabonnementsindtægter i 1950	kr.	+ 404.546,25
mens der fratrækkes indtægterne fra Zone-Redningskorpset	kr.	- 36.390,00

Flyvetjenestens reelle overskud i 1950	kr.	+ 199.030,34

Hvilket beløb, således som regnskabet blev opstillet, gik lige til Zone-Redningskorpsets kasse, det vil sige til udbygning af landtjenesten.

Fortsættes side 130.

Standardbetingelserne for flyveabonnement var gældende både for de løbende abonnemeter og for de livsvarige.

Bemærk bestemmelsen om, at Zonen til enhver tid kunne frigøre sig for forpligtelsen, såfremt flyveambulancetjenesten måtte opgives.

ABONNEMENTS-BETINGELSER

Abonnementet giver Abonnementen og den, der er aftalt indbefattet i Abonnementet, Ret til gratis Ambulanceflyvning i Danmark, naar dette efter Lægens Erklæring er påkrævet af Hensyn til Patientens Liv eller fremtidige Helbredstilstand og ingen anden har Betalingspligten.

Assistance efter Punkt 2 og 3 ydes gratis i Tilknytning til enhver Flyvning.

Abonnementet træder i Kraft, naar den fulde Betaling er erlagt. Skulde Flyve-Ambulance-Tjenesten maatte opgives, ophører Abonnementet ved Aarets Udløb.

Zone-Redningskorpset, der er underkastet Myndighedernes Bestemmelser, søger af yderste Evne i ethvert givet Tilfælde, naar Opgaven er gennemførlig med det for Haanden værende Materiel at gøre sin Pligt, men paatager sig i intet Tilfælde nogen Garanti eller Erstatningsansvar, ligesom almindeligt forre-majeure Forbehold tags.

Abonnementet inkluderer normalt Forsikring efter gældende Lov om Befordring med Luftfartøjer. Forsikringen, der er tegnet i anerkendt Selskab, forsikrer efter Lov af 7. Maj 1937 hver Passager for et Beløb af indtil Kr. 10.250.

NB. Flyveambulanzen rekvireres hos Zone-Redningskorpset, Platanvej 19, København V. Saavidt muligt Central 94 30 eller Alarmtelefon Central 13.306.

Korpsets andre Stationer giver alle Oplysninger.

Abonnements-Bevis Nr. 45-5-8055 KL

Navn: Herr Hans J. Hansen,

Stilling: Gæstgjæver

Adresse: Skovby-Mark, pr. Årskovbing,

indtegnes herved for sig og sin Husstand/Tyende/Fabrik/Forretning/Personale som

Abonnent hos
ZONE-REDNINGSKORPSET
FLYVETJENESTEN

Abonnementet omfatter følgende Punkter:

1. Assistance med Flyveambulance og i Tilknytning heril
2. Ambulance i Sygdomstilfælde
3. Ambulance i Ulykkestilfælde

til et samlet Aarskontingent af Kr. 10,00 + Optrækningsgebyr, der incasseres eller opkræves pr. Postopkrævning forud paa Forfaldsdagen den: 1. Maj, alle i Henhold til foranstaaende Abonnements-

betingelser. Abonnementet er tegnet i en FEM Aars Periode, og er derefter fortløbende eet Aar ad Gangen og vedvarer indtil det skriftligt opsiges fra Abonnentens eller Korpsets Side med 3 Maanedes forudgaaende Varsel til Ophør en Forfaldsdag, dog saaledes at Abonnementet ophører ved Aarsudløb, saafremt Flyve-Ambulance-Tjenesten maa opgives.

SÆRLIGE BETINGELSER:

ABONNEMENTET ANERKENDT, NTRABING F., DLN

22/5 1947
ZONE-REDNINGSKORPSET
DIREKTIONEN

Til venstre:

Abonnementet blev indgået med flyveambulancetjenesten, men indtægterne indgik i Zone-Redningskorpsets regnskab.

Herunder:

Fra prislister til tegningsinspektører juli 1954.

Bemærk instruktionen til tegningsinspektøren.

Abonnement for flyveambulancetjenesten:

- | | Uden forbindelseskasse |
|---|------------------------|
| a) Livsvarigt abonnement for familie og hjemmenværende børn kr. 200,00 én gang | |
| b) 15-årigt abonnement for familie og hjemmenværende børn | » 150,00 » |
| c) 10-årigt abonnement for familie og hjemmenværende børn | » 100,00 » |
| d) 5-årigt abonnement for familie og hjemmenværende børn | » 50,00 » |
| Abonnementer, tegnet efter taksterne b, c eller d, kan når som helst ændres til livsvarigt abonnement mod betaling af differencen op til kr. 200,00 (henholdsvis kr. 50,00, 100,00 eller 150,00). | |
| e) Abonnement for familie og hjemmenværende børn kr. 10,00 årlig + yderligere for hver person inden for husstanden | » 2,00 » |
| f) Virksomheder overalt i landet udenfor København: | Uden forbindelseskasse |
| Grundtakst omfattende indtil 5 pers. fra 5 til 15 personer yderligere pr. person udover grundtaksten | » 2,00 » |
| fra 15 til 60 personer yderligere pr. person udover grundtaksten | » 1,50 » |
| fra 60 til anslået 400 pers. yderligere pr. pers. udover grundtaksten | » 1,00 » |
| større abonnementer yderligere pr. person udover grundtaksten | » 0,50 » |
| g) Tillægsabonnement til andet bestående abonnement samme priser som ovenfor. | |

Abonnementet omfatter i h. t. abonnementsbegæringen:

Punkt 11) assistance med flyveambulance med tilsluttet ambulance-transport til og fra flyveplads.



FLYVE-AMBULANCE-TJENESTEN ZONE-REDNINGSKORPSET

Nykøbing F., Postboretlets Dato.

45-5-8055 Blev udsendt af
P1 Hans J. Rønnen
Skovby Mark nr.
ÅRÅRÅRÅRÅR

Idet vi hoslagt har Fornøjelsen at fremsende Deres Abonnements-Bevís i Henshold til den modtagne Abonnementsbegæring, benytter vi Lejligheden til at takke Dem for den Tillid, De har vist os, og vi heder Dem være forvisset om, at vi altid vil gøre vort yderste for at betjene Dem til Deres fulde Tilfredshed.

Skulde der nogensinde være Grundlag for Kritik fra Deres Side — hvad vi dog haaber ikke skal blive Tilfældet — beder vi Dem venligst straks henvende Dem til vort Hovedkontor, der altid vil gøre sit yderste for at tilfredsstille Dem i enhver Retning.

Med Højagtelse
ZONE-REDNINGSKORPSET
(Flyve-Ambulance-Tjenesten)

Obs.: Ved Korrespondance beder vi Dem venligst opgive Abonnements-Nummer

Bemærk følgende:

- 1) Ved udfærdigelse af abonnementer skal de punkter, der skal omfattes af abonnementet, altid anføres.
- 2) Abonnementerne skal altid udfyldes tydeligt og nøjagtigt med blæk eller blækstift.
- 3) Der må ikke foretages rettelser eller udvisninger i abonnementerne, og fejlskrevne blanketter maa annulleres og afleveres på kontoret.
- 4) Specielle aftaler om betingelser må ikke træffes uden forudgående aftale med hovedkontoret — og skal da anføres på abonnementsbegæringen på den dertil indrettede plads.
- 5) Taksterne må nøje overholdes som minimum.
- 6) Afregning af tegnede abonnementer må ske mindst een gang ugentlig, enten med hovedkontoret eller abonnementskontorerne ved afdelingerne.
- 7) Der udbetales ikke provision for abonnementer, hvor de her angivne takster og bestemmelser ikke er overholdt.

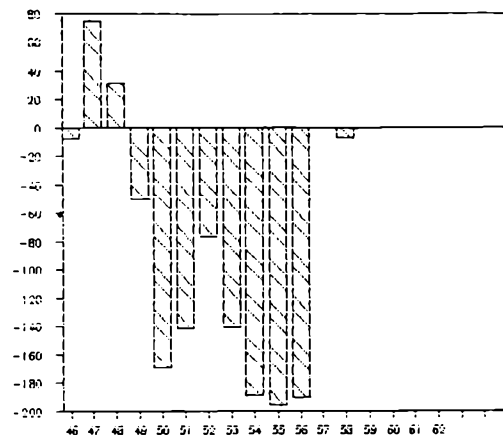


Fig. A.
Flyvetjenestens officielle resultat. (hele tusinder)

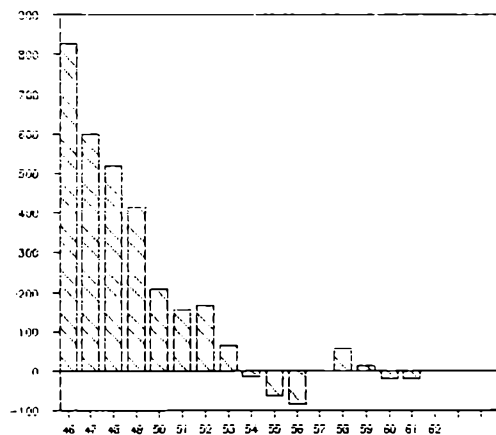


Fig. B.
Flyvetjenestens omregnede "rigtige" resultat. (hele tusinder)

I grafen til venstre (fig. A) ses flyvetjenestens officielle resultat, i grafen til højre (fig. B) ses de omregnede (rigtige) resultater.

Som det ses, gav det officielle resultat et stort underskud, mens det omregnede (rigtige) resultat udviser et overskud hvert eneste år helt frem til 1953. Først i 1954 gav tjenesten reelt underskud, der dog blev modsvaret af et overskud i 1958 grundet store flyveindtægter, men herefter går det for alvor ned ad bakke. Men det er bemærkelsesværdigt, at de gode år fra 1946 til 1953 gav et kasseoverskud til Zone-Redningskorpset på 3 millioner kroner. Alene i 1946 udgjorde flyvetjenestens overskud til Zone-Redningskorpset 1/3 af hele Zone-Redningskorpsets indtægt!

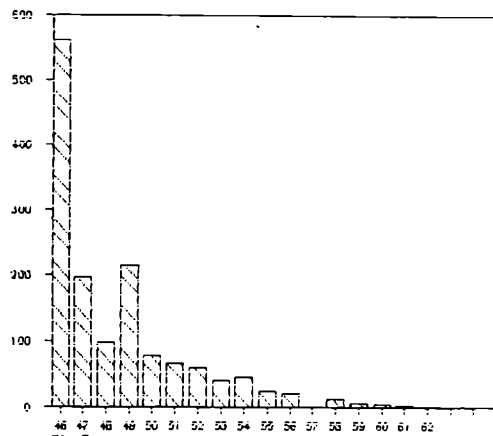


Fig. C.
Indtægten ved tegning af livsvarige abonnemeter. (hele tusinder)

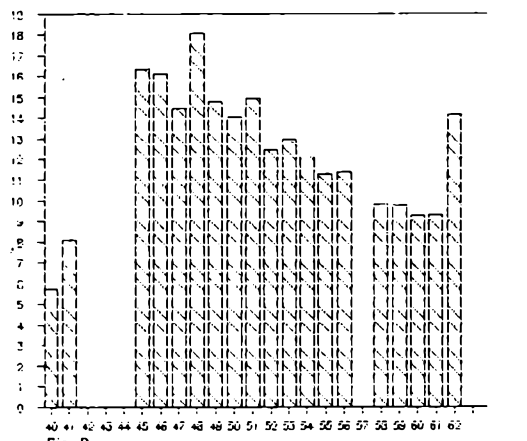


Fig. D.
Indtægten ved kommuneabonnement og kommunetilskud. (hele tusinder)

Af fig. B ovenfor ses, at flyvetjenesten som økonomisk aktiv gik tilbage år for år. Dette bekræftes af den årlige indtægt i livsvarige abonnemeter (fig. C) og i indtægten i kommuneabonnemeter (fig. D) (bemærk at måleenhederne på de to grafer ikke er ens).

Som det ses falder de årlige indtægter på livsvarigt abonnement år for år. Man kan naturligvis sige, at livsvarigt abonnement tegner man kun én gang, og naturligt er det derfor, at kredsen af abonnemeter nødvendigvis må blive mindre, for hver gang der tegnes en ny abonnent. Men der er alligevel tale om markante fald.

At disse abonnemeter overhovedet kunne tegnes er ganske enestående.

For det første dækkede flyveabonnementet kun egentlig ambulanceflyvning - nemlig når det af hensyn til patientens liv eller fremtidige helbredstilstand efter lægens erklæring var påkrævet, og når ingen anden havde betalingspligten. Men i disse ambulancetilfælde havde det offentlige jo altid betalingspligten. Abonnementet var altså stort set uden reel værdi. Og slående er det, at ordningen uden videre kunne bringes til ophør af Zone-Redningskorpset, en bestemmelse der formentlig i dag ville kunne tilsidesættes ud fra forbrugerpræceptive synspunkter.

I dag er Falck fortsat forpligtet af disse abonnemeter, der eksisterer i vidt omfang, og det er navnlig bestemmelsen om rabat på flyvning, abonnenterne kan gøre brug af.

Et andet udtryk for den førnævnte nedadgående virksomhed giver indtægterne for kommuneabonnement og kommunetilskud (fig. D) bortset fra det sidste år, hvor der er stort opsving. Faldet er ikke så markant, men der er tale om fald. Iøvrigt er det småpenge. Kr. 14.000 i indtægter fra kommuner i 1962 var ikke meget.

Aktiviteten i tjenesten.

Et godt indtryk af aktiviteten giver brændstofforbruget (fig. E) og udgifterne til lønninger (fig. F), der desværre ikke specificeres efter overgangen til aktieselskab.

Som det ses, er 1949 tilsyneladende det år der flyves mest, og dette skyldes formentlig, at man i dette år drev Bornholmsruten. Der sker et brat fald i 1950, og fra 1952 og fremefter er tendensen generelt faldende.

Lønomkostningerne er nogenlunde konstante fra 1948-55, og dette skyldes formentlig, at man har haft en nogenlunde fast stab af folk.

Først i 1956 foretager man en nedskæring i personalet som følge af den lavere aktivitet.

Både det faldende benzinformbrug og de faldende lønomkostninger passer som fod i hose til avisartiklen i *Dag til dag* 20. maj 1955, hvor det anføres, at Zone-Redningskorpset er ved at omlægge sine aktiviteter og for fremtiden kun vil satse på egentlig ambulanceflyvning.

Repr. Navn

Løbe

N^o 51129

Amt

Kommune



LIVSVARIGT ABONNEMENT

Abonnement Nr.: 51129

Undertegnede:

Stilling:

Adresse:

tegner herved for sig og sit Hustru livsvarigt Abonnement hos

ZONE-REDNINGSKORPSET FLYVE-TJENESTEN

til et samlet Kontingent af Kr. ³⁷⁵....., der indkasseres eller opkræves forud alt i Henhold til omstaaende Abonnementsbetingelser.

Abonnementet, der ogsaa inkluderer Hjælp til hjemmehørende Børn, omfatter:

1. Assistance ved Flyve Ambulancer og omkostning hertil
2. Ambulancer og Sygdomsbeholdning
3. Ambulancer og Ulykkestilfælde
4. Forsikring for Hustru og Passage
5. Vigtige Medicinager

KOPI

Særlige Betingelser:

Abonnementet anerkendt:

den

17/2 1949

Underskrift:

Aftaler, som ikke er angivet under ovennævnte Punkter, men for at have Gyldighed anføres under særlige Betingelser og være anerkendt af Hovedkontoret.

Alle andre Aftaler er ugyldige.

Abonnementet er en Udvidelse af bestaaende Abonnement.

Livsvarigt flyveabonnement for kutter med 3 mands besætning fra 1949. Kr. 500 én gang for alle var mange penge dengang. Kendere vil nikke genkendende til repræsentantens navn. De livsvarige abonnementer er gældende den dag i dag.

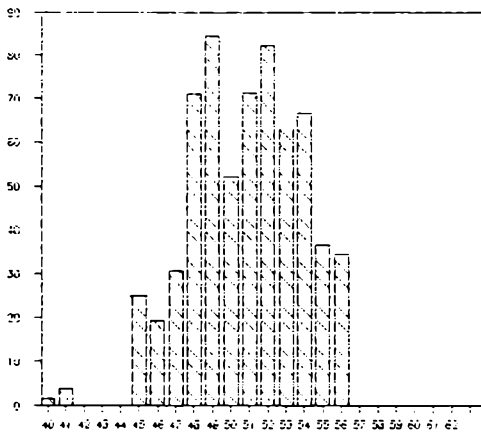


Fig. E.
Benzinförbruget. (hele tusinder)

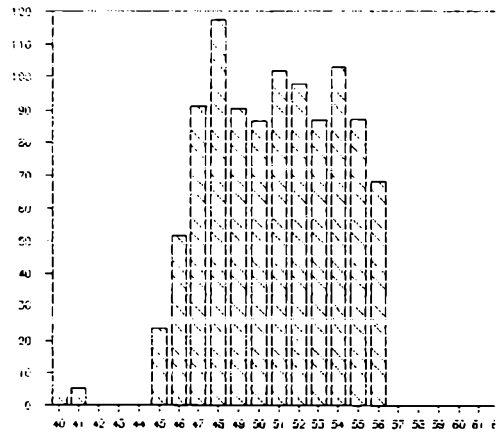


Fig. F.
Udgiften til lønninger (hele tusinder)

Afslutning.

Årsagen til at man har valgt at lade de private flyveabonnementer indgå i Zone-Redningskorpsets regnskab og ikke i flyvetjenestens eget regnskab, er vanskelig at udtale sig om, men formentlig skal årsagen findes i det forhold, at Wibolts to kompagnoner i Eskilstrup, Reinholt Hansen og Johs. Hare, har forlangt at få del i flyveindtægterne. I denne forbindelse er det relevant at læse Wibolts brev til Reinholt Hansen på side 17.

Havde disse betydelige indtægter været opført i et særligt regnskab og i en særlig kasse, som Wiboltt havde haft rådighed over, havde dette formentlig kunnet forrykke magtbalancen mellem de tre mænd.

Men der er ingen tvivl om, at havde flyvetjenesten fået disse penge, da havde der været midler til at indkøbe de nødvendige kvalitetsfly til at tage kampen med Falck op. Ja - Falck havde formentlig ikke fået et ben til jorden, hvis flyvetjenesten havde været så velkonsolideret, som indtægterne er udtryk for.

Men der er faktisk en fornuftig forklaring på, at man forlangte at få del i indtægterne.

Zone-Redningskorpset var en drivende underskudsforretning.

I skemaet nedenfor er vist Zone-Redningskorpsets resultat incl. flyvetjenesten i perioden 1941 til 1962 (fig. G).

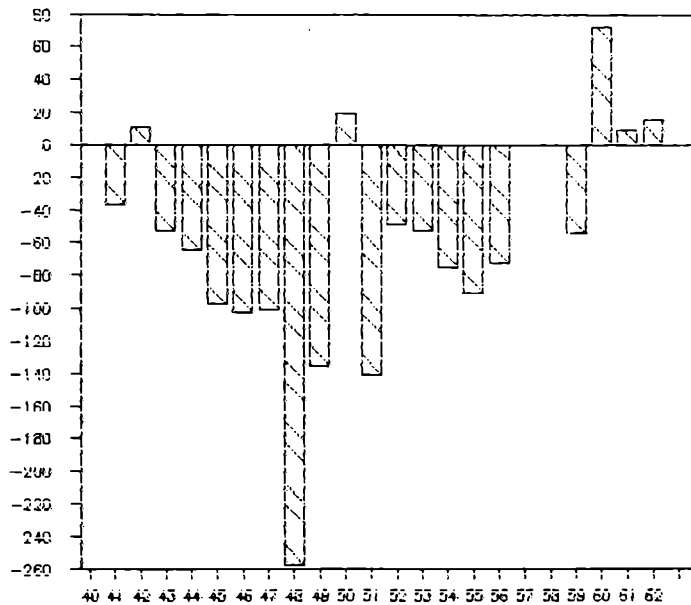


Fig. G.
Zone-Redningskorpsets resultat incl. flyvetjenesten. (hele tusinder)

Som det ses, er der konstant underskud, bortset fra 1942 og 1950 samt årene efter 5-mandsgruppens etablering, hvor det virkelig begynder at gå godt med overskud hvert år.

Dette regnskab viser, at flyvetjenesten var Zone-Redningskorpsets økonomiske redning. Havde man ikke haft flyvetjenesten, havde det simpelthen været umuligt at udbygge landtjenesten så kraftigt. Der havde ikke været penge til det.

Det er vanskeligt at sige, hvad der var rigtigt. Zonens flyvetjeneste havde jo ingen idé haft, hvis ikke landtjenesten havde været så udbygget, som den var. Men alligevel havde det vel været rimeligt, at satse lidt flere penge på flyvetjenesten, for det viste sig jo, at den kapitalstærke Falck, der var 8 år bagud på flyveområdet overhalede Zone-Redningskorpset, navnlig for ruteflyvningernes vedkommende.

Men regnskabet stiller et andet åbent spørgsmål: Hvorfor solgte man Zone-Redningskorpset i 1962, når det faktisk gik vældig godt netop da?

Oversigt over chefpiloter 1939-1963

Chefpiloter i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste.

1. Kaj Evald Simonsen.
Født 14. februar 1908.
Afgået ved døden 9. juni 1984.
Ansæt i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste februar 1939 som chefpilot.
Fratrædt 1. maj 1953, udførte dog i årene efter sin fratræden ambulanceflyvninger som tilkalde pilot.
Militærflyver fra 1933, rang af løjtnant ved ansættelsen i Zone-Redningskorpset.
2. Hans Peter Venningbo.
Født: 13. april 1914.
Ansæt i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste 1. maj 1946, chefpilot fra 1. maj 1953.
Fratrædt: 1. maj 1956.
1. oktober 1938: militærflyver ved hærens flyvetropper.
1940: tjeneste ved hærens flyvetropper.
Flyvetimer ved ansættelse: 280.
3. Hans Hesdorf.
Født: 30. maj 1921.
Ansæt i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste 1. november 1952, chefpilot fra 1. november 1956.
Fratrædt: 31. december 1957.
Genansæt for udførelse af flyvninger på Grøndland for Mineselskabet april-september 1958.
11. april 1947: privatflyvercertifikat.
27. maj 1949: erhvervs-certifikat/instrumentbevis.
6. juli 1951: Senior Commercialcertifikat.
Flyvetimer ved ansættelse: 1.353.

4. Torben Hørup Juncker.
Født: 25. september 1930.
Ansæt i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste 1. februar 1957 som chefpilot.
Fratrådt: 1. maj 1960, udførte dog til august 1960 ambulanceflyvninger som tilkaldepilot.
1950-55 uddannet og ansat i Flyvevåbnet.
Flyvetimer ved ansættelse: 1.800.

5. Hans Åge Bülow.
Født: 12. januar 1931.
Ansæt i Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste 1. juli 1958.
Chefpilot fra 1. maj 1960.
Fratrædt 1. juli 1963.
15. juli 1951: Tjenestegørende i Flyvevåbnet med uddannelse i U.S.A.
1. juli 1952: Ansæt i ESK. 728 Skydstrup.
1. januar 1954: Instruktør på Avnø.
Flyvetimer ved ansættelse: ca. 2.000.

Hans Hesdorf har i forbindelse med vort spørgeskema skrevet følgende, som vi finder vil være en god afslutning på bogen om Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste:

Vi fløj under stærke uvejrforhold kun på QDM's fra København, Ålborg eller Århus. Disse QDM's blev meddelt os over telegrafien - ikke telefonien, den havde vi overhovedet ikke i luftfartøjerne i begyndelsen, men vor telegrafist Niels Seierøe, gav os så værdierne, der mange gange ikke var særlig præcise p.g.a. vejrforhold og kvaliteten af radioudstyret vi havde i maskinerne.

En natteflyvning til f.eks. Anholt, hvor KZ IV'eren hoppede og sprang, hvor man måtte bruge alle sine kræfter til at holde den på en ca. kurs af 330°, modtage via Seierøe QDM's fra Kastrup og efter en forudbestemt tid begyndte at modtage QTI's fra Tirstrup og Ålborg. Når man så havde modtaget en QTI fra Tirstrup på ca. 50°, og QTI fra Ålborg på ca. 110° og en QDM fra Kastrup på ca. 330°, så skulle man være over øen. Vi kunne så begynde vor "decent" og så håbe at kunne se fyret, når man var kommet under skyerne. Gud være lovet, det skete altid. Når vi havde fyret, så vidste vi, hvor landingspladsen var - nemlig oppe på "bjergtet" - hvor havnefogeden havde udsat tre staldlanterner, en grøn, en hvid og en rød. Ved den grønne skulle vi helst sætte hjulene og holde kursen mod den røde, og ved den røde skulle landingsafløbet være afsluttet, ellers røg vi ned "klienten", det skete dog aldrig! Men når vi så endelig var kommet ud af maskinen, bad man en bøn med tak til himlens magter og glædede sig over, at "Terra Firma" igen var under vore fødder.



Undsætningsflyvere med Fødevarer og Post til det indefrosne Saltholm



Eisenhower: Vi kan udslette hinanden med Atom-Raketter

USA's President understreger, at Staters Forsvarsministerium i lingen af fjern... de p...

Tysk Statsbesøg i København i April

Statsminister M. C. Hansen har indbudt den vest tyske Udenrigsminister von Brentano...

Skatte-Nedsættelse til København

Til Gengæld maa... Gas sættes...

Zone-Redningskorpset i luften

er den anden bog af bøger om Zone-Redningskorpset, udgivet af Fonden Redningsteknisk Samling. Zone-Redningskorpset oprettede Danmarks første ambulanceflytjeneste, og bogen indeholder en historisk beskrivelse fra ideen blev født i 1937 til den første maskine blev leveret i 1939, en beretning om tiden der fulgte til sammenlægningen med Falck i 1962, en detaljeret gennemgang af samarbejdet med Røde Kors, omtale af samtlige fly og chefpiloter, samt analyse af tjenestens regnskaber. Det er en bog om Zone-Redningskorpsets flytjeneste på godt og ondt. Bogen er rigt illustreret med fotos og collage fra brochurer, dokumenter, reklamer og avisudklip.