

Flyvevåbnet

UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 1

1967

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



Skriv efter
studiehåndbog
med oplysninger
om 120 brevkurser -
gratis og uden
forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup



GÅ I BONDESTANDENS SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 10.30—13.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.00—14.00

Jonstruplejren:

onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS
SPAREKASSE

Mac Baren t o b a k k e r



CALTEX SERVICE
er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørservice - Lynledning - døgnvagt

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

RADIO



PARTS ^{1/2}

SKT. KNUDSVEJ 13
KBHVN. V.

TELEFON:
HILDA 31 11

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet



Flyvevåbnet

NR. 1

1967

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Officerskorpset og befolkningen gennem tiderne
- Europakommandoen
- Som alle ved
- Stabsarbejde
- First SAAB VIGGEN roll-out
- OFO-Orientering
- FTF's week-end kursus februar-marts 1967
- Litteraturlitgang ved Flyvevåbnet's Bibliotek
- Bog Kronik
- De Havilland Tiger Moth
- Dansk Flyvemuseum

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:

Major Å. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 15 jan 1967

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

1967

Atter er et redaktionsår henrundet med sine gode og mindre gode sider, som ethvert »år« jo har det, og nu begynder tidsskriftet »Flyvevåbnet« igen på en frisk.

De har måske allerede bemærket det? — ellers må det vel siges nu: »Flyvevåbnet« er fra dette nummer gået over til A-4 formatet! Det sker for standardiseringens skyld, idet bl. a. papir, annonceklichéer osv. forefindes i de anerkendte standardformater.

Og hvad kan man så ellers forvente i 1967 — rent redaktionelt?

Det er redaktionens håb, at det i år må lykkes bedre end i 1966 at få genoptaget »de blå sider« om flyvehistorie. 1966 gav redaktionsudvalgets medlemmer sådanne arbejdsbyrder — ikke de redaktionelle, som var af normalt omfang — i vort almindelige arbejde i Flyvevåbnet, at der alene blev tid til den øvrige del af redaktionsarbejdet, og redaktionen er derfor vore flittige bidragydere uden for redaktionsudvalget stor tak skyldig for, at det overhovedet lykkedes at få nogle blå sider med i 1966!

Dernæst afventer redaktionen med spænding resultatet af de igangværende drøftelser om et nærmere samarbejde mellem de tre værns officersorganisationer, som bl. a. det ekstraordinære repræsentantskabsmøde i januar måned behandler, og som — antagelig — vil få konsekvenser for de pågældende organisationers tidsskrifter.

At udgive et tidsskrift er som bekendt ingen billig spøg, og der vil givet kunne opnås ret anseelige økonomiske og arbejdsmæssige besparelser ved at slå tidsskrifterne sammen. Om noget sådant skal ske, ved ingen i dag, men året 1967 må forventes at bringe klaring også på dette punkt.

Endelig håber og tror redaktionen på, at den fremgang, der i 1966 var at spore i interesse og skrivelyst, må fortsætte i 1967, og redaktionen vil benytte lejligheden til at takke vore læsere og skribenter for det svundne år og sige: På gensyn.

TAGE OLSEN ^{A/S}

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende
amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

For adelig Tøj



P. WEILE & SØN

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

METALTRYKKERIET

»HAUSHØJ«

v/ Eigil Jensen

Bjælkes alle 13, Kbh. N.

Tlf. Taga 5448

Reserveret

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 07 61, lokal 168
Gironummer:

Organisation 67005

»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag
0800—1500.

Forretningsfører: Fru J. E. Nielsen.

Selskabsuniformen!

Den militære klædefabrik meddeler, at bestillinger på selskabsuniformen nu modtages. Fabrikkenes måltagere kan tage mål under de programmerede besøg på tjenestederne.

Rekvisition gennem tjenestestederne kan foretages, når Flyverkommandoens bestemmelser vedr. selskabsuniform i nærmeste fremtid foreligger.

Red.

OFFICERSKORPSET OG BEFOLKNINGEN

gennem tiderne

Generalmajor T. K. Thygesen

I forbindelse med Forsvarets Oplysnings- og Ulfærdstjenestes 25 års jubilæum i efteråret 1966 udsendtes en nydelig pjece: »Folk og forsvar gennem 25 år«.

Med tilladelse fra FOÜ bringes her den — efter redaktionens opfattelse — hidtil bedste beskrivelse af forholdet mellem officerskorpset og befolkningen gennem tiderne.

Forsvaret er og har altid været et symbol på landets suverænitæt, på frihed og uafhængighed og et udtryk for folkets vilje til liv. Derfor har vi i vort lands 2000-årige historie altid set et forsvar: en hær og en flåde, brugt af de skiftende konger og regeringer som et instrument for deres politik.

Udseende og organisation har skiftet fra historiens morgen over enevældens tyskprægede hvervede eller blandede regimentter til bondehæren i 1848, der atter afløstes af den almindelige værnepligts hær og flåde, hvor rig og fattig, lærd og ulærd, faglært og ufaglært tjener side om side under samme vilkår.

Under enevælden var officerskorpset kongens, adelens og det øverste borgerskabs repræsentanter, højt hævet over det almindelige borgerskab og uden forbindelse med den store bondealmue, men man kan vist sige, at den hær og den flåde, der kæmpede i 1848-50, havde et helt folk bag sig, selv om det var bønder og småfolk, der lagde krop til sammen med deres officerer og underofficerer.

Da hæren vendte hjem efter den første slesvigske krig, blev den modtaget med jubel. Den havde med hæder kæmpet for sit land og dets gryende demokrati. Folket følte den som sin hær — hele folkets hær. Officerskorpset, der allerede nu havde fået en langt mere demokratisk tilgang, udgjorde en agtet og respekteret del af borgerskabet. Det var en værdsat gruppe, repræsenteret i den grundlovgivende rigsforsamling.

Da den samme hær vendte hjem efter nederlaget i 1864, måtte den marchere ad sidegaderne til sine kaserne, forhånnet af store dele af folket. Forgræmmede og ydmygede sendtes soldaterne

hjem. Man glemte, at det var regeringen, der bød dem de usle vilkår at kæmpe under. Først mange år efter gav man oprejsning til de mænd, der havde gjort deres pligt ved Dannevirke og Dybbøl over for en langt større og langt bedre udrustet modstander.

Mærkede af nederlaget, skuffede og bitre trak store dele af officerskorpset sig ind i sig selv — en ensom og sluttet kreds, der dog loyalt og pligtro genoptog sit arbejde under vanskelige forhold. Nogle trådte dog ud og satte som Dalgas ind på andet arbejde. Andre startede skyttesagens første kredse, og nogle gik ind i højskolesagen.

Håbløsheden efter nederlaget og tvivlen om nationens levedygtighed skabte den første kløft mellem forsvaret og folket. Dygtige, forudseende og handlekraftige mænd genskabte vel troen på folkets evner og muligheder, men troen på mulighederne for et virkeligt forsvar genrejstes ikke.

Ulykkeligt var det, at forsvaret blev et led i den politiske kamp mellem Estrup og de vågnende bønder. Men endnu værre var, at socialdemokratiet, da det begyndte sin lange og trælsomme kamp for bedring af arbejdernes og småfolks usle kår, betragtede navnlig hæren og dens officerer som reaktionens og overklassens instrument vendt mod det brede folk. Slaget på fælleden er vel nu historie, men trods alt ikke glemt. Estrups blå gendarmer for øvrigt ej heller.

Officerskorpset, hvis tilgang væsentlig kom fra embedsmændenes kreds, fra borgerskabets mellemste og øverste lag og fra egne rækker, var hos store dele af folket en lidet anset gruppe, over for hvis arbejde man stod fjendtligt, modvilligt og uforstående.

Da Venstre under I. C. Christensen vendte i forsvarsspørgsmålet og begyndte brobygningsarbejdet mellem folket og forsvaret, lo man mange steder i hæren, da han — som udtryk for sin sympati — bar officerskasket under besøg ved hærens afdelinger. En højtstående officer afslog at køre sammen med ham i hans vogn. Utroligt forekommer det os i dag, men dog udtryk for, at betydende dele af officerskorpset havde svært ved at forstå, at landets bønder nu begyndte at vedgå og tage ansvar for deres land også i forsvarsmæssig henseende. Nederlagets, bitterhedens og provisoriets skygger hvilede endnu tungt over store dele af officerskorpset. Livet i hæren prægedes deraf, omend korpsets tilgang langsomt demokratiseredes, og man fik tilgang også fra landbo-kredse.

I 1909, under optrækket til en konflikt mellem det sejrbevidste og oprustedes tyske kejserrige og vestmagterne, skabtes her i landet den hær og det søværn, som brugt smidigt og på rette måde af regeringen Zahle bidrog sit til, at det lykkedes at holde landet uden for den første verdenskrigs odelæggelser.

Sikringsstyrkens 4 lange år var og måtte være en byrdefuld tid. Et forsvar kan holde ånd, moral og disciplin oppe under uddannelse og i krig, men det er ulige vanskeligere under års venten, der må forekomme den menige soldat unyttig og uendelig lang. Selv om det må indrømmes, at vi stod prøven bedre igennem end visse andre små landes sikringsstyrker, fik dog både moral og disciplin alvorlige skår. Et træt og udslidt officerskorps vendte efter årelangt fravær tilbage til garnison og hjem. Det var dog nu et korps med en helt anden sammensætning end i provisorietiden og tiden før denne. Det havde nu fået en bred tilgang fra middelstand, tjenestemænd og landbrug — suppleret med en beskedent tilgang fra egne rækker. Svagest var tilgangen fra de mindre næringsdrivende og fra arbejdernes store gruppe. Ikke fordi det kostede penge at blive officer, for allerede fra 1909 kunne værnepligtige uden studentereksamen ved at gå gennem officersskolens yngste klasse og med bibeholdelse af lønning m. m. indtræde i det faste officerskorps. Her var hæren langt forud for sin tid. Man spurgte aldrig — og spørger ej heller i dag — om faderens stilling. Man forlangte, som man forlanger i dag: loyalitet, pligttroskab, nidkærhed i tjenesten og en vis ydre form. Der var derfor kun få i hæren — og for øvrigt også uden for denne — der lagde mærke til, at faste underofficerer, sønner af faste underofficerer og arbejdere nåede hærens højeste poster.

Efter afslutningen af den første verdenskrig stod en verden tilbage, der var fattig, udmarvet og træt af krig. En verden, der med rette satte alle sine kræfter ind på at søge at hindre en gentagelse af krig. Folkenes forbund syntes løsningen. Danmark, der vel kan siges at være et af de mest fredselkende lande, blev selvsagt medlem sammen med flertallet af øvrige frie lande — store som små.

I 1922 gennemførtes under indtrykket af disse forhåbninger om evig fred, og som en logisk konsekvens heraf, en ny hærlov og ny søværnslov, der med rette kan betegnes som den mest omfattende frivillige nedrustning, noget land har foretaget. 1000 af hærens faste befalingsmænd afskedigedes med ventepenge og pension, medens hvert andet advancement bortfaldt for dem, der blev tilbage. Hovedparten af hærens faste befalingsmænd erstattedes af reservebefalingsmænd. Søværnets skæbne var lige så ringe.

Forsvarets forsyning med materiel svigtede, og da Stauning—Munch undlod de genindkaldelser, der skulle gøre det muligt for reservebefalingsmændene at dygtiggøre sig til deres ansvarsfulde gerning som førere i krig, smuldrede hærens og søværnets værdi som forsvarsinstrument hurtigt hen, uanset at et fåtalligt officerskorps forfulgt og forhånede af visse dele af pressen loyalt sled sig op under et fortvivlet forsøg på at holde sammen på stumperne og gennemføre en forsvarlig uddannelse af det værnepligtige mandskab. Kun officerskorpsets traditionelle loyalitet, pligttroskab og nidkærhed hindrede et åbent sammenbrud. At tilgangen til korpset nærmede sig nulpunktet kan næppe undre nogen.

I 1930 genfremsatte regeringen Stauning—Munch et i 1924 fremsat forslag til afskaffelse af hær og søværn og oprettelse af et vagtkorps og en statsmarine. Forslaget blev forkastet i landstinget. Der blev nedsat et udvalg, hvis arbejde resulterede i forsvarsloven af 1932. Rekrutantallet nedsattes yderligere med 20 %. Hæren var blevet saneret, det må indrømmes, men den var samtidig blevet så lille, at enhver måtte kunne indse, at den ikke havde mulighed for at løse nogen militær opgave. Værnene var i virkeligheden blevet reducerede til at være traditionsbærere, et sidste rudiment med kun svage muligheder for engang at kunne danne grundlaget for en mulig senere genopbygning. Det må vist alle erkende, der har haft blot et overfladisk kendskab til forsvarets genopbygning efter 1945.

Forsvarslovene af 1937 blev en yderligere rationalisering med en beskedent styrkelse af materiellet.

Det værste af alt var dog dette, at selv bag dette reducerede forsvar stod kun en ringe del af det danske folk. Officerskorpset havde svært ved at forstå, at en socialdemokratisk minister, der skulle administrere de af rigsdagen vedtagne love, med stolthed kunne fortælle offentligheden, at søværnets skibe snart var rustede op, og at det ikke stod stort bedre til i hæren.

De, der var officerer i trediverne, husker meget vel den ungdom, der mødte ved afdelingerne som arbejdsløse, dårligt klædte, kommende fra hjem mærkede af arbejdsløshed og savn. Det var ingen let opgave at få dem til at interessere sig for forsvar af et land, der bød dem og deres forældre arbejdsløshed og usle sociale kår. I værnene overvintrede dog pligttrøskab, loyalitet og nidkærhed for tjenestens rette udførelse og evnen til at skabe ånd, moral og disciplin blandt en desillusioneret ungdom.

Stauning søgte langsomt at vende sit parti i forsvarsspørgsmålet, som i sin tid I. C. Christensen gjorde det. Men det måtte være vanskeligt og tage tid efter så mange års modstand mod tanken om et militært forsvar. Den danske arbejder savnede ikke hengivenhed for sit land, lige så lidt som andre, der også var mod et aktivt militært forsvar, men han var principielt imod enhver form for krig og levede i den dybe og faste overbevisning, at der trods alt måtte være mulighed for at ordne mellemfolkelige stridigheder ad fredelig vej. Forståelsen af, at neutralitetspolitikens tid var ved at ebbe ud, var vel ved at få indpas hos en del af lederne, men kun langsomt hos de store arbejderskarer. Efterhånden som samfundet omformedes yderligere i demokratisk retning med bedre sociale kår, og efterhånden som den danske arbejder under Staunings fortsatte ledelse blev den afgørende faktor i dansk politik, begyndte man dog lidt efter lidt at indse nødvendigheden af også militært at tage et ansvar for det af arbejderne ledede samfund.

De mørke skyer, der ved Hitlers magtovertagelse trak op over Europas himmel, bidrog nok noget til at fremme et sindelagsskifte, men nogen styrkelse af landets forsvar medførte det ikke.

Stauning talte i Lund 1937 om nordisk politik og afsluttede i 1939 en ikke-angrebspagt med Hitler. Også uden for officerernes kreds begyndte man at tvivle på, om det nyttede nu at smide noget ud til ulven.

I sommeren 1939 formeredes en mindre beredskabsstyrke, der hjemsendtes allerede den 15. juli. Derefter indkaldtes i begyndelsen af september 1939 en beredskabsstyrke på 5 årgange, der hjemsendtes i løbet af nogle måneder. Nu var kun re-

krutstyrkerne tilbage. I værnene bredte mismodet sig, man troede, at regeringen nu var ved helt at opgive tanken om blot et symbolsk forsvar.

Folketinget vedtog den 19. januar 1940, at landets neutralitet skulle forsvares med de til rådighed værende midler, men da vedtagelsen ikke efterfulgtes af militære foranstaltninger, betragtede man det i værnene som en tom demonstration. Dagene umiddelbart før den 9. april, da man jo i aviserne kunne læse, hvor det bar hen, var blandt de mørkeste dage i danske officerers liv.

Den 9. april slog Hitler til, og dele af hæren kom i kamp i Sønderjylland. Midt i al usselheden var disse få og små kampe et lyspunkt for hæren og folket. Det viste sig her, at den ånd, moral og disciplin, officerskorpset havde skabt hos det unge mandskab, og den uddannelse som det — trods de mange års forhånelse og latterliggørelse — havde gennemført, den holdt, da timen var inde, og vi med de små styrker måtte ile ud for at møde den invaderende fjende. Det var os ikke forundt forud at spærre for fjendens fremrykningsveje. Det var os ikke forundt i tide at grave stillinger for vore folk. Liggende på den åbne mark måtte de kæmpe og dø under forhold, der måtte synes os og dem håbløse. Men de svigtede ikke. Stilfærdigt og roligt, som vi havde lært dem det på eksercerpladserne, betjente de deres våben og viste, at selvopgivelsens ånd ikke fandtes hos dem.

I alle hære er det sådan, at går det galt, må chefen tage »stødet«, og går det godt, tager han sin rundelige del af æren, men til gengæld venter alle, at han uden vaklen dækker sine folk, når de udsættes for ærerørige angreb. Derfor udsendte general Prior også den 12. april 1940 sin kendte dagsbefaling, hvori han blandt andet sagde: »Jeg føler mig overbevist om, at enhver dansk mand og kvinde vil forstå at vurdere den loyalitet, hvormed I på regeringens bud under vanskelige forhold har ydet modstand og derefter indstillet kampen, da dette blev krævet. I kan alle som én med oprejst pande se enhver i øjnene i bevidstheden om at have gjort Jeres pligt«.

Alligevel forhånedes befalingsmænd og menige på gaden, så Stauning måtte gribe ind. Han sagde kort og godt, at hæren havde kæmpet, som den skulle efter de gældende bestemmelser, og standset kampen, da regeringen beordrede dette. Stauning var jo også en slags »chef« og vedgik som chef sin pligt.

Den depression, der herskede blandt officererne i årene før den 9. april, udløstes nu i harme, fortvivlelse og bitterhed. Man følte sig svigtet og forladt efter et livs trælsomt og lidet agtet ar-

bejde i landets og forsvarets tjeneste. En fortsat tjeneste som officer måtte forekomme de fleste uden mening. Hellere havde man taget en håbløs kamp mod angriberen til den bitre ende.

Livet i landet gik sin kendte gang under de nye forhold. Størstedelen af hæren hjemsendtes. Nogle få og små styrker samledes i gamle eller helt nye og ganske små garnisoner. Her skulle hærens rester overleve, og arbejdet gøres. Man satte alt ind på at genskabe ånd, moral og disciplin samtidig med, at man fortsatte uddannelsen af det værnepligtige mandskab, der var dybt rystet over det skete.

De militære chefer tog samtidig et arbejde op med at knytte forbindelser med de ledende civile medborgere, der nu følte et medansvar over for forsvaret og dets mænd.

Det blev dog en ukendt officer, oberstløjtnant af reserven H. A. V. Hansen, der ved nedrustningen i 1922 som kaptajn og generalstabsuddannet som en dybt skuffet mand forlod hærens linie og indtrådte i reserven, der nu viste vej. Han var bataillonschef den 9. april. Da han havde hjemsendt sit mandskab, begyndte han — idealist som han var — sit banebrydende arbejde for at skabe tillid og forståelse mellem folket og dets forsvar, som det havde forsømt gennem mange år. Med grønt lys fra ministrene Brorsen og Alsing-Andersen, støttet af generalerne Prior og Gørtz og nogle få af hærens yngre officerer tog han arbejdet op gennem lange rækker af samtaler med enkeltpersoner og ved møder med fremtrædende repræsentanter for de forskellige dele af samfundet. Slidsomt var det, men det bar dog langsomt frugt.

Som en logisk konsekvens modnedes hos ham og hans medarbejdere tanken om også at tage direkte kontakt med lederne af den største befolkningsgruppe i landet: arbejderne, der hidtil havde vist den mindste forståelse for nødvendigheden af et forsvar. Arbejdet blev forberedt gennem samtaler med officerer og civile medborgere. Det var ikke helt let at få officerer til at mødes med socialdemokratiets ledende mænd. Man så i dem de mænd, der som indehavere af regeringsmagten i årene op til den 9. april måtte bære ansvaret for det skete. Langt de fleste officerer indså dog nødvendigheden af at gå ind for det planlagte arbejde for at styrke sammenholdet i hele folket. Da den side af sagen var i orden, tog man kontakt med Stauning, Hedtoft og H. C. Hansen samt fagforeningernes ledere. Efter nogle indledende møder i officersforeningen i København mødtes man i dagene 28.—31. januar 1941 i håndværkerforeningens lokaler i København. Fra

forsvarets side med general Gørtz som leder støttet af admiral Hammerich og en række officerer fra begge værn. Man talte rent ud fra begge sider. General Gørtz udtalte klart, at man til sin tid ønskede en placering af ansvaret for den 9. april, og sagde lige så klart, at det ikke var tanken at knytte værnene ensidigt til noget bestemt politisk parti eller nogen bestemt del af befolkningen, og at man ej heller ønskede at drøfte militærpolitik eller forsvar, men alene at sikre tillid og forståelse også mellem arbejderne og forsvarets mænd. I et dybtfølt og stærkt foredrag trak Hedtoft linierne op for arbejderne kamp gennem de mange år for bedre kår og andel i samfundets styrelse. Andre indlæg fulgte efter. Man enedes slutteligt om at lade fortidens forsyndelser, fejltagelser og misforståelser være fortid og gå ind for et fælles arbejde for skabelse af tillid og forståelse mellem arbejderne og forsvarets mænd gennem et loyalt oplysningsarbejde med deltagelse af ledende personer fra begge sider. Man gjorde sig ingen illusioner om kommende vanskeligheder og skuffelser og var klar over, at arbejdet ville tage lang tid, inden det kunne bære frugt. Arbejdet begyndte med, at man fra forsvarets side samlede officerer, befalingsmænd af officiant- og kvartermestergruppen m. fl. til møder og kurser om det kommende samarbejde. Socialdemokratiets mænd gjorde det samme — alt under gensidig bistand.

Officererne havde i en ulykkestid rakt hånden ud til de danske arbejdere, og disse tog imod den uden tøven.

For værnene centraliseredes arbejdet i forsvarsministerens foredragsudvalg under ledelse af oberstløjtnant H. A. V. Hansen og kommandør Hammerich. Foredragsudvalget var forløberen for Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste.

Men endnu engang ramtes værnene af skæbnens slag. Den 29. august 1943 overfaldt tyskerne vore sidste små garnisoner og lejre. Endnu engang måtte befalingsmænd og værnepligtige give livet i en håbløs kamp mod overmagten. De vaklede ikke, men gjorde deres pligt, som kammeraterne havde gjort det den 9. april 1940. Alt materiel gik nu tabt. Flådens skibe sænkedes. Befalingsmændene interneredes. De værnepligtige ligestå. Værnene havde taget deres del af »stødet«, da det brede folk sagde nej til et fortsat samarbejde med besættelsesmagten på de gamle vilkår. Værnenes mænd fulgte deres øverste ledes ordre og tog deres plads i modstandsbevægelsen — nogle i Danmark, andre i Den danske Brigade i Sverige, andre sendtes til England.

Et løb var kørt.

Besættelsen skærpedes, men sammenholdet i folket holdt trods afsavn og lidelser — ikke mindst for arbejdernes store gruppe.

Så kom endelig befrielsen med glæde og begejstring og et vel ikke helt værdigt opgør. Regeringen måtte snarest have et magtinstrument og lagde tunge byrder på værnenes mænd: uddannelse af 26.000 mand — senere 20.000 mand årligt — under de vanskeligst mulige forhold med ødelagte kaserner, manglende uniformer, våben og udrustning. Dertil kom oprettelse af grænsebevogtningsstyrken, styrke til Bornholm, styrker til flygtningebevogtning, styrker til kommandoet i Tyskland. Søværnet — lige så dårligt stillet — begyndte minestrykning i vore udstrakte farvande. Mange faste befalingsmænd sled sig op. Men opgaverne blev løst stilfærdigt og med loyalitet, pligttroskab og nidkærhed som i tiden før besættelsen.

Nordisk forsvarsforbund strandede. Hedtofts statsmandsgerning førte os ind i NATO. Dansk forsvar blev et led i en krigsforebyggende organisation under kernevåbnets dystre skygge. For første gang siden 1918 skabtes mulighed for et virkeligt forsvar. I 1951 vedtog man nye forsvarslove med væsentlig styrkelse af alle tre værn. For hærens vedkommende slog man dog et større brød op, end man kunne bage. Det kan nemlig også ske. Pengene slog ikke til. Hæren visnede langsomt og fik svindsot som i 1922. Man rationaliserede i 1960, mindskede afdelingernes antal og gav løfter om bedre materieforsyning — akkurat som i 1932 og 1937. Resultatet blev et reduceret forsvar, der først om en årrække ville have det materiel, som et moderne forsvar behøver. Man synes endnu ikke her i landet at forstå, at vel kan en militær enhed nedlægges med et pennestrøg, men at de tager år at skabe det samarbejde mellem befalingsmændene og de værnepligtige, der gør en flok mænd til en sammentømret kampenhed, der er i stand til at bruge nutidens komplicerede materiel på rette måde.

Dansk forsvars historie synes at have gentaget sig endnu engang.

I 1966 rationaliserede man igen — uden syndelig interesse fra offentlighedens side. Nogle forbedringer, nogle nedskæringer. Atter nogle år, hvor de stabe, der skal varetage føringen, og de afdelinger, der skal kæmpe, er under omorganisation med deraf følgende svækkelse i effektiviteten. Fortsat rationalisering er nødvendig, for at et forsvar kan følge med i den rivende udvikling på såvel det tekniske som det føringsmæssige område, men den må gennemføres efter en meget omhyggeligt udarbejdet plan og med en vis var-

somhed, fordi den altid medfører uro og usikkerhed i et kompliceret instrument, der kun kan virke, hvis alle hjul arbejder nøje sammen uden friktion. Man må så håbe, at der en dag kommer en virkelig rationalisering af forsvarsministeriet og de store stabe, der ikke har føringsopgaver i krig — ellers bliver hovedet for stort og for dyrt for det lille forsvar.

Hvorledes er nu værnenes officerer placerede i velfærdssamfundet af i dag? Bedre end før? Ja, det må indrømmes; de er vel placerede, stort set på linie med andre tjenestemænd. Rekrutteringen er som hos læger, jurister, ingeniører og andre akademikere, men stadig — og ligesom hos disse — med for ringe tilgang fra arbejdernes kreds, uanset, at hæren i mere end 50 år har gjort, hvad den kunne for at få tilgang også herfra.

På en række områder er der hos officererne sket en omstilling. Man taler for eksempel ikke mere om at have et særligt ansvar for landets forsvar, og det med rette. Regering og folketing stiller opgaverne, der skal løses, anviser rammerne for organisationen og bevilger de nødvendige midler. Officerernes opgave er loyalt at stille deres særlige militære og militærtekniske kunnen til rådighed, når forsvarslove forberedes. Når lovene er vedtaget, har de ansvaret for at udbygge det skabte instrument, for planlægning, for uddannelse, for føring, for omsorg for de værnepligtige o.s.v. Dette arbejde er stort og ansvarsfuldt, det giver glæder som ethvert arbejde med dansk ungdom, og det giver skuffelser som al anden gerning her i livet.

Officererne er tjenestemænd som andre tjenestemænd med tilsvarende uddannelse og ansvar. På ét punkt er de dog ringere stillet. Hovedparten af officererne afskediges efter et livs tjeneste i geledet og fra en slutstilling som major med pension, når de fylder 52 år. Det går ud over rekrutteringen. Mangan ung mand fra de jævne kår, der vil skabe sig en livsstilling, og som måske godt kunne tænke sig at gå den militære vej, betakker sig, når han hører om denne mulighed.

Mange officerer havde i gamle dage en vis tilbøjelighed til at affinde sig med forholdene, som de nu engang var, enten det var for dem selv eller for de værnepligtige. Det er anderledes i vore dage. Officererne har som andre tjenestemænd deres forhandlingsberettigede faglige organisationer, der tager sig af deres forhold. Det er derfor en naturlig ting for dem nu at gøre mere end før for også at sikre deres mandskab så gode vilkår som muligt. Derfor er de med i arbejdet for dette. De er interesserede i, at de værnepligtige er sikrede gennem en human militær straffelov-

givning og talsmandsordning. De er også interesserede i, at deres mandskab får en ordentlig lønning, rimelige faste friheder, frirejser, god forplejning, gode indkvarteringsforhold o.s.v. Det glæder nutidens officerer, at deres soldater er velklædte. I en virkelig demokratisk hær er de værnepligtiges uniform lige så fin og smuk som generalens. Den eneste forskel er gradstegnene.

Det, der afgør en officers stillingtagen til alle forandringer og forbedringer, er det spørgsmål, han nu og da stiller sig selv: »Kan jeg under de givne forhold skabe den ånd og moral og den disciplin, der sammen med en grundig uddannelse gør det muligt for mine soldater at gøre deres pligt og dog have rimelighed for at bjerger livet, hvis krigen skulle ramme vort land?«

Den danske officer af i dag har erkendt, at uden den danske arbejder kan der ikke skabes et forsvar i dette land. Derfor glæder man sig over, at velfærdssamfundet har givet de fleste her i landet antagelige økonomiske og sociale forhold. Givet dem et samfund og et demokratisk styre, der vel er et forsvar værd. Da arbejderne gav officererne håndslag i 1941, lovede de ikke noget om forsvarets størrelse, men de lovede, at det, besættelsen havde lært dem, ikke skulle blive glemt, når landet atter var frit. Deres stilling til et forsvar og til forsvarets mænd er da også helt forskellig fra tiden før 1940.

Samfundet ændres fra år til år. Hæren må ikke sakke bagud, men følge med, og forsvarets mænd bør føre an inden for deres område. På ét område klæber hæren endnu for meget ved en svunden tid: dens afdelingers navne genkalder mindet om enevældens hær. Ungdommen af i dag er mere realistisk indstillet end før. Den vil hurtigt i gang med at tjene penge og stifte hjem. For den er besættelsestiden en fjern tid, den ikke selv har oplevet, og som ikke interesserer den synderligt. Hæren vinder ikke denne ungdom ved midt i en fremadskridende demokratiseringsproces at hæge om enevældens navne og traditioner. De fine regimentsnavne hører nu engang hjemme i enevæl-

dens tid, der vist for alle står som en ringe tid i landets historie. Ingen kan dog løbe fra sin fortid, og derfor må man såvel i et land som i et forsvar vedkende sig denne. Det gjorde man da også ved — i en tid, hvor det var moderne, at ungdommen bar mærker i knaphullet — at lade de værnepligtige sammen med befalingsmændene bære et mærke, der pegede tilbage på bataillonens herkomst, men man beholdt de gamle numre. Det samme var såmænd også nok i dag. En fortsat demokratisering bør derfor erstatte de prangende navne med de mere beskedne numre fra vor egen tid. Det var jo dog i disse nummerede batailloner, det nyskabte demokrati kæmpede i 1848-1949, i 1850 og 1864. Det var dem, der kæmpede den 9. april og den 29. august. På de faldnes grave — såvel i Slesvig som herhjemme — står da også de gamle numre. Det var forøvrigt også i de samme batailloner, dansk ungdom tjente i sikringsstyrken 1914-1918 og i beredskabsperioden 1939. Der er traditioner nok at hente fra demokratiets egen hær i dens kampe for landet.

I begyndelsen af verdenskrigen 1914-18 forsvandt krigens sidste smule romantik og ridderlighed. Den sidste verdenskrig var ikke menneskeheden værdig. En ny krig ville være endnu værre. Derfor må den forhindres, derfor er vi medlem af NATO. Jo mere man kender til krigen, jo mere man studerer den og dens væsen, desto mere bliver man imod den. Dette gælder også officeren af i dag.

Det danske folk finder i dag krig uværdig som middel til afgørelse af mellemfolkelige stridigheder, men som forholdene nu engang er i verden af i dag, har folkets flertal valgt at opretholde et forsvar og om fornødent at bruge det som en sidste udvej for at forsvare det demokrati og den livsform, som folket selv har skabt sig gennem de sidste 100 år, og som det selv ønsker at videreføre på sin måde.

Derfor har vi et forsvar i dag, og i den ånd må det leve og virke.

T. K. Thygesen.



DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Statsstøttet teorikurser —
Statskontrollerede korrespondancekurser . Alle flyvecertifikater

EUROPAKOMMANDOEN



I den 3. artikel om Europakommandoen omtales SACEURs opgave, rådige midler og den påtænkte udførelse af opgaven. Oberstløjtnant S. Brynells artikelserie afsluttes i næste nummer med en omtale af SHAPEs rolle, logistik, og de opnåede resultater.

Forsvarspolitik

SACEURs opgave er formuleret af NATO-rådet og er — i en simpel formulering — følgende:

at undgå/afskrække fra krig,
men hvis dette fejler,
at forsvare ACE-området så langt fremme som muligt.

NATO er en kollektiv forsvarsalliance, og i indledningen til Atlantpagten erklæres, at medlemsnationerne er besluttede på ... »at forene deres styrker i et kollektivt forsvar for bevarelse af fred og sikkerhed«.

Det er betydningsfuldt, at ACE er stærk på to forskellige måder:

- stærk nok til at få en angriber til at tænke sig grundigt om, inden iværksættelsen af et angreb, og
- stærk nok til at slå igen med afgørende styrke, hvis et angreb — trods alt — skulle finde sted.

Det kan allerede nu slås fast, at den første del af opgaven er blevet løst med succes.

Rådige midler

De økonomiske faktorer, som er rygraden i enhver politisk og militær styrke, fremgår af følgende oversigt:

Faktor	NATO	Enhed	Østblok
Befolkning	500	Million	330
Forbr.vareprod.	1100	Milliard \$	350
Stålproduktion	276	Million t	130
Olieproduktion	4182	Million l	2377
El-produktion	1931	Milliard kwh	664

De militære faktorer omfatter:

Faktor	NATO	Enhed	Østblok	Bemærkning
Forsvarsudgifter	73	Milliard \$	43	
Væbnede styrker	6	*) Mill. mand	4,3	*) kun i Europa
A-våben	ca. 10.000	stk.	tusinder	
Fly	28.000	stk.	300	
Krigsskibe	900	stk.	15.200	
Missiler	1400	stk.	750	langtrækkende

De egentlige militære styrker består af:

- Nationale eller eksterne enheder, som forbliver under national kommando til national anvendelse — også i krig. Her må erindres, at Atlantpagten kun dækker et specielt område, og nogle medlemsnationer har forpligtelser overfor lande, som ikke hører til alliancen. USA og England har f. eks. sådanne forpligtelser, og
- Enheder tildelt NATO. Disse er i fredstid under national kommando, men fra et vist tidspunkt — i en kritisk situation/fra en vis beredskabsgrad — underlægges de NATO-kommando. Undtagelsen er luftforsvaret, som på grund af et eventuelt nødvendigt, næsten øjeblikkeligt indsættelsesbehov er underlagt konstant NATO-kommando. Planlægning finder sted ud fra de tildelte styrker.

De ACE således tildelte styrker består af hær-, fly- og flådeenheder fra alle medlemslande (minus Island) og omfatter:

- over 1 million mand,
 - over 4000 fly,
 - en konstant voksende missilstyrke, og
 - ca. 100 flådeenheder (hver på 3 ell. fl. skibe).
- Styrkerne er udrustet med A-våben og/eller konventionelle våben, afhængig af opgaven (og medlemslandenes politiske særstandpunkter). Følgende styrker er primært A-våbenudrustede:

- UK Bomber Command,
- US 6. flåde i Middelhavet, og
- Polaris U-bådene.

Støtte til ACE vil kunne opnås fra de andre NATO-kommandoer, f. eks. SACLANT, og fra nationale (eksterne) enheder, f. eks. Strategic Air Command.

Udførelse af opgaven

Den primære opgave er at hindre krig. Denne opgave søges løst ved hjælp af en styrkebalance mellem NATO/ACE og Sovjetblokken. Den skal kunne afskrække enhver form for aggression og ikke kun en A-trussel. Derfor er opretholdelse af forholdsvis store konventionelle styrker nødvendig.

Til indsættelse i kritiske og/eller særligt udsatte områder er oprettet en særlig styrke, benævnt ACE Mobile Force. Dette er en lille, slagkraftig styrke bestående af 6 lufttransporterede bataljoner (fra Belgien, Canada, Tyskland, Italien, England og USA) og 6 jagerbombeeskadriller (fra Belgien, Tyskland, Italien, Holland, England og USA). Ideen bag styrken er, at medens et angreb i Centraleuropa straks vil blive imødegået af tyske, belgiske, hollandske og amerikanske styrker, stationeret i Vesttyskland, vil et pludseligt angreb mod enten Norge, Danmark, Grækenland eller Tyrkiet kun kunne imødegås med nationale styrker, og en angriber kunne fristes til at tro, at han kun ville komme til at stå over for den angrebne nations styrker. Ved det mindste tegn på angreb kan ACE Mobile Force imidlertid nu indsættes i det truede område, og en angriber vil derfor komme til at stå over for mindst 4 NATO-nationers styrker. Betydningen

er ikke mindst af psykologisk art (i form af at vise flaget og NATO-solidariteten) i afskrækkelsesopgaven.

Den sekundære opgave at forsvare ACE-området så langt fremme som muligt, bliver kun aktuel, hvis den primære: at hindre krig, skulle fejle.

Ved SHAPes oprettelse i 1951 var de rådige styrker kun små, og Centraleuropas forsvar måtte baseres på Rhinen. I 1955 tilsluttedes Tyskland, og styrkerne forøgedes betydeligt. Derfor blev forsvaret skudt frem til Weserfloden. I 1962 besluttedes — som følge af den stedfundne styrkeopbygning — at skyde forsvaret helt frem til jerntæppet. Dette er ikke kun en garanti til Tyskland, men det skulle muliggøre, at en fjende ikke forgriber sig på et nærliggende, ikke-forsvaret objekt, hvorved undgås, at man stilles over for en fuldbyrdet (erobret) kendsgerning med de muligheder, dette måtte indebære (tilbageerobring, evt. A-våbenindsættelse eller resignation). Fremskudt forsvar medvirker til forhindring af krig, men i tilfælde af krig byder det på følgende fordele:

- Hurtig bedømmelse af omfanget af den fjendtlige hensigt.
- Større dybde til eget forsvar (vigtigt m. h. t. beskyttelse mod A-våben).

DE HAVILLAND TIGER MOTH



Hærloven af 1932 betød som bekendt en stor udvidelse af Flyverkorpsen, der pr. 1. november 1932 skiftede navn til Hærens Flyvertropper. Denne udvidelse gjaldt også Flyveskolen, der nu fik et betydeligt større elevantal end tidligere, og det blev derfor nødvendigt at forøge antallet af skolefly.

Som elementærtræner havde man i en årrække anvendt de Havilland Moth (se Flyvevåbnet nr. 7/1966), der strengt taget må betegnes som et privatfly. På grund af centersektionens placering lige over det forreste cockpit var det meget svært at komme ind i og ud af dette. Det kunne nok gå, når flyet holdt på jorden, selv om militærflyvere i modsætning til privatflyverne altid bar faldskærm, men var flyet i vanskelighed, kunne det blive et spørgsmål om liv eller død, om piloten i det forreste cockpit kunne komme ud. I 1931 tog de Havilland derfor en Moth og flyttede centersektionen (hvori benzintanken rummedes) frem foran det forreste cockpit, men for at bevare

tyngdepunktets beliggenhed fik vingerne svag pilform, ligesom undervingerne fik større V-form, da vingetipperne var lovlig tæt ved jorden. Tegninger lavede man bagefter, og da flyveprøverne var vel overstået, blev den nye udgave sat i produktion under betegnelsen D.H. 82 Tiger Moth.

Den blev straks antaget af Royal Air Force og senere af en lang række europæiske og oversøiske flyvevåben, ligesom den også blev solgt til civil anvendelse. En radiostyret drone baseret på Tiger Moth fik navnet Queen Bee og blev bygget i et betragteligt antal, 320 af de Havilland og 100 af Scottish Aviation. De Havilland byggede i alt 1975 Tiger Moths, indtil produktionen i begyndelsen af 1940 blev overført til Morris Motors Ltd., idet de Havilland nu skulle i gang med Mosquito. Morris byggede 3508 Tiger Moths, indtil august 1954, og med licensproduktion i Norge, Sverige, Portugal og med produktion ved de Havillands filialer i Canada, Australien og New Zealand kommer man op på en samlet produktion af 8811!

I december 1932, kun et par måneder efter den nye hærlovs ikrafttræden, bestilte Flyvertropperne 5 Tiger Moth til en samlet pris af £ 5910.10.10 eller ca. 125.000 kr. De blev leveret med skib i marts 1933 og fik numre i fortsættelse af D.H. 60 Moth'erne, S-358 til S-362, men disse numre blev senere på året ændret til S-1 til og med S-5.

I »Dansk Flyvnings Historie« skriver afdøde general *Førslev*, at det snart viste sig uheldigt at have to typer til den første uddannelse, selv om forskellighederne ikke var store. I oktober 1933 bestilte man derfor yderligere 7 Tiger Moth, mens de resterende 5 Moth blev solgt tilbage til de Havilland, der afhændede dem alle her i landet, jvf. den tidligere artikel. Måske kan jeg i den forbindelse komme med en rettelse, der skyldes chefredaktør *Børge Outze*, Information: det var i 1943 og ikke i 1942, at *Perch* flygtede til England i den tidligere militære Moth OY-DEH, og det var utvivlsomt denne flugt, der »inspirede« tyskerne til at beslaglægge samtlige danske

luftkaptajn) og sek.lt. *L. M. S. Jacobsen* (nu pens. luftfartsinspektør) fra S-3 i nærheden af Smørum, og 20. aug 1935 fik *Jacobsen* guldnålen for anden gang, da han sammen med afdøde lt. *N. Klinkby-Petersen* måtte »stå af« S-1, der da befandt sig over en kartoffelmark på Amager. Endelig totalhavarede S-6 27. apr 1936 ved Stenlille. Til erstatning herfor indkøbtes S-13, S-14 og S-15 i henholdsvis 1935, 1936 og 1937.

I den strenge vinter i begyndelsen af 1940 anvendtes Tiger Moths til forskellige undsætningsflyvninger, udstyret med ski. Af regnskabet over isflyvningerne fremgår således, at der blev købt brugte ski for 200,00 kr., mens nyfremstilling af ski kostede 543,42 kr.

Tiger Moth S-15 fik dog i 1938 et endnu mere usædvanligt understel, nemlig pontoner! Det er i øvrigt den eneste gang, et af Hærens fly har haft »træsko« på. Flyet var udlånt til en ekspedition til Nordøstgrønland under ledelse af *Ebbe Munck* og *Eigil Knuth* og blev fløjet af nuv. pens.



privatfly et par måneder senere. I Norge derimod blev de privatejede fly ikke beslaglagt med undtagelse af trafikflyene.

De syv Tiger Moth (S-6 til og med S-12) blev fløjet hjem af danske piloter og kom til Kastrup den 24. marts 1934. Kort efter overførtes de til Værløse, som det år for første gang anvendtes af Flyveskolen, der hidtil havde benyttet Lundtofte til den første uddannelse. Tiger Moth var i anvendelse lige til besættelsen, og alle danske militærflyvere uddannet i tiden 1933—1939 har lært at flyve på denne type, som i hvert fald i skrivelser betegnede I S, så der må da være mindst en læser af Flyvevåbnet, der i et kommende nummer af bladet kan berette mere om dette klassiske fly.

Tre Tiger Moth gik tabt ved havarier, hvoraf de to har været udførligt omtalt i vor Caterpillar-serie: 11. aug 1934 sprang sek.lt. *H. Wolff* (nu

oberstløjtnant *Michael Hansen*. Installationen blev foretaget af *Kramme* og *Zeuthens* nystartede fabrik Skandinavisk Aero Industri i Kastrup, og flyet fik også indbygget VHF radio (der var ellers ikke radio i Tiger Moth) og ekstra benzintank, ligesom oversiden af vinger og krop blev malet rustrød for bedre at kunne ses mod sneen og isen i tilfælde af en eftersøgning. Flyet afgik som dækslast på ekspeditionsskibet, motorskonerten GAMMA, fra København 19 jul, og S-15 gjorde god fyldest ved isrekognoscering o. l. Det vendte tilbage til København med ekspeditionsskibet 19 sep.

Efter at tyskerne havde besat Danmark 9 apr 1940, blev 11 Tiger Moth opmagasineret i Avedøre og den sidste på Kløvermarken. I december 1942 var der tale om at udlåne S-4, S-7 og S-12 til Det Danske Luftfartsselskab til brug ved is-

flyvninger, i hvilken anledning de skulle være civilt indregistreret. Ifølge Luftfartsdirektoratets arkiv blev bogstaverne OY-DBA, E, I og O reserveret til dette formål, så der må åbenbart have været tale om endnu et fly. Man begyndte at klargøre flyene og havde udarbejdet tegninger til ommaling af dem, men planerne blev opgivet. Som Flyvertroppernes øvrige materiel faldt alle 12 Tiger Moths i tyskernes hænder efter 29 aug 1943. Det tidligere grønlandsfly S-15 blev af Wirtschaftsguppe Luftfahrt-Industrie i Berlin solgt til Sverige for 6300 RM. Flyet, der blev indregistreret i Sverige 29 feb 1944 med betegnelsen SE-ANK, tilhørte Halmstads Flygklub. Det styrtede ned på den lokale flyveplads 8 sep 1946 under start med et svævefly på slæb, og piloten omkom. Hvad der blev af de andre 11 Tiger Moth fortæber sig i det uvisse. Der kendes ikke billeder af Tiger Moth i Luftwaffe-bemaling, så de er nok blevet hugget op.

Specifikation:

Type: Tosædet skolefly.

Vinger: Biplan med samme spændvidde på over- og undervinge. Hver vinge har to I-bjælker af fyr, ribber af samme materiale, det hele beklædt med lærred. Kun krængeror på undervingerne.

Krop: Lærredsbeklædt stålørskonstruktion.

Haleparti: Lærredsbeklædt trækonstruktion.

Understel: Fast med affjedring ved hjælp af gummiklodser. Lavtrykshjul. Haleslæber.

Motor: 120 hk de Havilland Gipsy Major I. Benzintank (86 l) i centersektionen.

Indretning: To åbne cockpits i tandem. Dobbeltstyring.

Instrumenter: Kompas, hastighedsmåler, højdemåler, dreje- og krængningsviser (flugtviser), hældningsviser, omdrejningstæller og olietrykmåler. Ingen radio. Intercomm. i form af tale-rør og øreslanger.

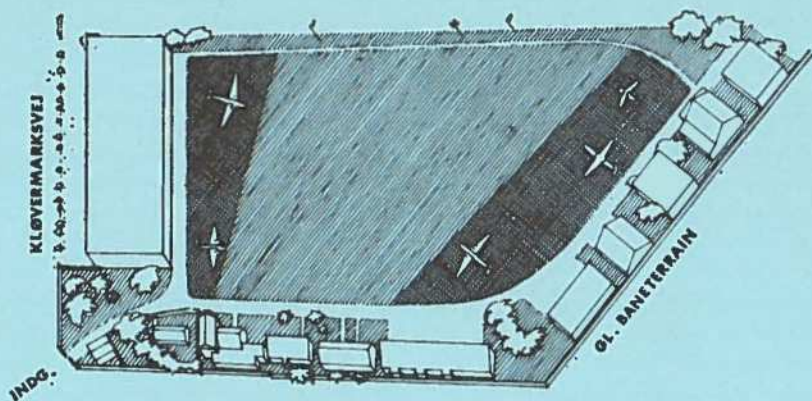
Hans Kofoed.

Spændvidde	8,94 m	29 ft. 4 in.
Længde	7,29 m	23 ft. 11 in.
Højde	2,69 m	8 ft. 9 1/2 in.
Tomvægt	488 kg	1075 lbs.
Fuldvægt	828 kg	1825 lbs.
Max. hastighed	175 km/t	94 knots
Marchhastighed	130 km/t	70 knots
Landingshastighed	73 km/t	39 knots
Stigehastighed ved havoverfladen	4,1 m/s	800 ft./min.
Praktisk tophøjde	4050 m	13.300 ft.
Flyvestrækning	390 km/t	210 n.m.



Dansk Flyvemuseum

Kongelig Dansk Aeroklubs plan for et flyvemuseum på Kløvermarken



Som arkitekt Hans Henning Hansen har skitseret det fremtidige Kløvermarksmuseum

Som det sikkert vil være læserne bekendt — bl. a. fra tidligere omtale i »Flyvevåbnet« — har Kongelig Dansk Aeroklub foreslået, at der oprettes et Dansk Flyvemuseum på den historiske Christianshavns Fælle — Kløvermarken. Efter en række forhandlinger hos kulturminister Hans Sølvhøj, hvori bl. a. rigsarkivar P. V. Glob har deltaget, har ministeriet opfordret KDA til at udarbejde nærmere planer.

Der foreligger nu et foreløbigt skitseprojekt, udarbejdet af arkitekt Hans Henning Hansen med bistand fra KDA's museumsudvalg. KDA har overrakt kulturminister Bodil Koch dette skitseprojekt, og det forevistes dagspressen på et møde tirsdag den 20. december kl. 15.00 i KDA's lokaler i København. Ved pressemødet var formanden for KDA's præsidium, Hans Excellence grev Flemming og formanden for hovedbestyrelsen, civilingeniør Hans Harboe, til stede og redegjorde for planerne.

De samlede anlægsudgifter anslås til 13 mill. kroner. Det er mange penge, og det er indlysende, at KDA ikke kan skaffe blot en brøkdel af dette beløb, og KDA havde da heller ikke til hensigt på mødet at fremlægge en finansieringsplan for det omfattende projekt. KDA har set det som

sin opgave at pege på nødvendigheden af, at vi får et flyvemuseum nu og på det ønskelige i at placere dette på den enestående, historiske plads, som endnu — men hvor længe? — kan gøres tilgængelig for formålet, og hvor visse af de eksisterende bygninger i et vist omfang vil kunne restaureres og anvendes til formålet.

Endvidere fremkom helt nye oplysninger om et samarbejde, som KDA har indledt for at åbne mulighed for, at en række af de flyvehistoriske effekter, som man råder over, allerede i nær fremtid kan komme frem til offentligheden, inden et flyvemuseum på Kløvermarken bliver en realitet. Det er tanken at lave en foreløbig udstilling i lokaler, som grev Claus Ahlefeldt Laurvig Bille stiller til rådighed for formålet på Egeskov på Sydfyn. Greven stiller ikke alene lokaler til rådighed mod at måtte udstille flyene, men sørger også for transporten til Egeskov og støtter økonomisk istandsættelsen, som Aeroklubben og Flyvehistorisk Sektion skal tage sig af.

Alle vore gode ønsker følger KDA i dette arbejde! Også i Flyvevåbnet er der nu en bevægelse i gang for at sikre de historiske værdier — men herom i et senere nummer.

Red.

- Forbedret beskyttelse af luftforsvarets jordinstallationer, og
- Mulighed for at føre krigen — eller en del af denne, f. eks. taktiske A-våben — på fjendens eget territorium.

Hvad vil der nu ske, hvis en fjende — trods alt — angriber? De for fremskudt forsvar ansvarlige styrker vil da opholde fjenden, tvinge ham til standsning og måske få ham til at overveje, om han skal afstå fra angrebet og trække sig tilbage, eller indsætte yderligere styrker med deraf følgende risiko for udvikling af en total krig.

For at kunne opfylde sin opgave vil SACEUR kunne komme til at anvende ethvert nødvendigt middel. Om A-våben vil blive anvendt, vil afhænge af arten og størrelsen af det fjendtlige angreb. Hvis konventionelle styrker skulle vise sig utilstrækkelige, vil SACEUR anbefale NATO-rådet at tillade anvendelsen af A-våben. Brug af disse våben vil forøge risikoen for udvidelse af krigen, men ikke gøre en sådan uundgåelig. Alt vil afhænge af det fjendtlige angreb og af fjendens svar på A-våbenanvendelsen.

Afgørelsen af, om A-våben skal anvendes, er politisk og påhviler NATO-rådet. Nogle vil tvivle om, hvorvidt en sådan afgørelse vil kunne

træffes hurtigt nok, men det må her erindres, at en krig må forudgås af en spændingsperiode, under hvilken det politiske og militære apparatur vil blive bragt op på en høj beredskabsgrad, således at afgørelser vil kunne træffes hurtigt.

Brug af A-våben vil medføre et andet problem, nemlig det, at kun USA, England (og Frankrig) er i besiddelse af både leveringsmidler og A-våben. De øvrige lande besidder kun leveringsmidlet (missil eller fly). Amerikanske A-våben er stationeret i flere europæiske lande, men de forbliver under US-kommando og bevogtning i fredstid og vil kun kunne udleveres efter tilladelse fra USA's præsident. Procedureerne i forbindelse med rekvisition på, afgørelse om anvendelse af A-våben, udlevering og den egentlig anvendelse er dog ikke så indviklede, idet SACEUR også er chef for US-styrkerne i Europa, og han kan således modtage tilladelse til anvendelse fra både NATO-rådet og USA's præsident og samtidig give sine NATO-enheder tilladelse til at anvende og US-enhederne ordre til at udlevere A-våbnene.

Brynel.
(fortsættes)

SAAB BT 14

AUTOMATISK SYSTEM FOR
REGISTRERING VED LUFT-TIL-
JORD ØVELSESKYDNING

SAAB fremstiller også en komplet systemudrustning til landmilitær uddannelse for hæren (BT 16-22) samt en ny indikator (BT 23) beregnet til såvel luft-luft som jord-luft-skydning. Skriv til vor exportafdeling for nærmere oplysninger.



SAAB AKTIEBOLAG • LINKÖPING
SVERIGE



BT 14 giver

- øjeblikkelig og automatisk markering med resultaterne direkte til skydelederen
 - mulighed for at informere piloten efter hvert angreb
 - op til 50 procent bedre udnyttelse af skydeområdet
 - større sikkerhed for skydeområdets personale
 - forbedrede øvelseresultater
- SAAB kan levere BT 14 afpasset efter hvert flyvevåbens individuelle krav.

Som alle ved

har en chef praktisk taget ingenting at gøre, undtagen

at bestemme, hvad der skal gøres,

at be' nogen gøre det,

at høre på indvendinger om, at det ikke behøver gøres,

at det lige så godt kan udrettes af en anden, og

at det kan gøres på en helt anden måde,

at kontrollere, det bliver gjort,

at opdage, at det ikke er tilfældet,

at spørge hvorfor,

at høre på undskyldninger fra den, som skulle have gjort det,

at kontrollere igen, at det bliver gjort og finde,

at det er gjort forkert,

at påpege, hvorledes det burde være gjort,

at komme til den slutning, at det må være, som det er,

at tænke over, om det ikke var bedre at afskedige den person, som ikke kan udføre en ordre rigtigt,

at reflektere over, at manden sandsynligvis har kone og mange børn at forsørge, og at efterfølgeren sikkert bliver ligesådan - eller værre.

at tænke på, hvor meget enklere, det ville have været, om man selv havde gjort det først som sidst.

I så tilfælde havde man kunnet gøre det rigtigt på 20 minutter, mens det nu har taget 2 dage for at finde ud af, hvorfor det har taget 3 uger for en anden at gøre det forkert.

Dansk Toldtidende jan 1967.



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

PHILIPS
TELEKOMMUNIKATION



OLUF RØNBERG
JERN OR STÅL
AKTIESELSKAB

STABSARBEJDE

af Air Commodore R. E. W. Harland (oversat og bearbejdet af major G. Djørup)

Enhver officer i en stab har en bakke, der er mærket »Ind«, og én der er mærket »Ud«. I »Ind«-bakken havner der mange forskellige slags papirer; nogle af dem kan man bare gennemlæse, signere og smide over i »Ud«-bakken. Men ikke dem alle.

Her er to forskellige måder at behandle de øvrige på:

System »Hansen«

I enhver større stab er der en major Hansen. Han er ærgerrig; han er ikke interesseret i, at forsiden på hans forfremmelsesbedømmelse er fyldt med 3-taller og 4-taller. Han vil gerne være den Hansen, der har krydserne helt ude til højre. Han er sprængfyldt med energi. Han giver sig i kast med alt, ja, han opsøger ligefrem problemerne.

Under system »Hansen« bliver alle sager, der skal aktioneres på, tildelt major Hansen. De vender aldrig tilbage. Han tager aktion på det hele. Hans »Ind«-bakke er altid fyldt til bristepunktet. På finansloven er der en særlig konto for elektricitet til oplysning af major Hansen's kontor efter almindelig tjenestetids ophør.

Deres bakker er tomme; medmindre De selv er major Hansen.

System »Jensen«

Hvis man skal holde den gående med et antal Jensen'er i staben, må man have et meget stort arkivskab og en god hukommelse.

Mange af de papirer, der havner i »Ind«-bakken, kan sendes ud igen med det samme. De øvrige arkiveres i skabet, mærket eksempelvis »Venter«, »For vanskeligt« eller »Manana«; det spiller faktisk ingen rolle.

Deres skrivebord er igen tomt. Der er derfor rigelig plads til fødderne; man kan løse kryds- og-tværs'en i avisen (den, alle de øverste Jensen'er holder). Sagerne forbliver i arkivskabet; dvs. indtil en af følgende ting indtræffer:

(a) *Annulering.* Der kommer en skrivelse, der sætter den gamle ud af kraft. Skrivelsen hæftes på den oprindelige, hvorefter begge kan smides over i »Ud«-bakken eller — hvis man er i besiddelse af mere end almindelig dømmekraft — i papirkurven. (Man bør dog i alle

tilfælde først kaste et blik på klassifikationsgraden).

(b) *Der rykkes.* En højere stab rykker for sagen. I så fald bør sagen overdrages til major Hansen. (Rykkerskrivelser nedefra ignoreres naturligtvis ganske).

(c) *Forflyttelse.* Deres tjeneste i den pågældende stab ophører. Sagerne i skabet bør da mærkes »Til udtalelse« og sendes — efter tur — til tre officerer, der er på ferie i den uge, hvor overdragelsen finder sted. Er dette ikke muligt, må overdragelsen af arkivet (af praktiske grunde) udsættes til næste måned (dvs. efter at den fortrolige udtalelse er blevet udfærdiget).

Konklusion

Ikke alle de sager og skrivelser, der havner på Deres bord, skal behandles af Dem. Nogle ligger inden for en andens område og er sendt til Dem til efterretning eller af en fejltagelse. Andre af sagerne burde måske aldrig have været udfærdiget. Tilbage bliver der imidlertid nok et par, der har adresse til Dem.

Udvælgelse: Foretag altid en udvælgelse. Til del kun Hansen de sager, der er hans, og giv Jensen de sager, som hører ham til. Tag hurtig aktion på de sager, der retteligt skal behandles af Dem, eller anerkend i hvert fald uden tøven, at det er Deres hovedpine. Opstil en fornuftig prioritet. Overvej de problemer, som nødvendigvis må overvejes; men fastsæt en dato for svaret. Når der er tid til det, undersøg muligheden for eventuelle mindre, langfristede forbedringer. Prøv på kun at glemme de sager, der helst skal glemmes. Brug det system, der giver de bedste resultater.

Målet er, at de rette mennesker på det rette tidspunkt skal have klare, koncise anvisninger og oplysninger, der kan lette dem i deres arbejde. Udsted aldrig en NEJDI*).

*) »Nu Er Jeg Dækket Ind« — i lighed med: »Det påhviler stationschefen at drage omsorg for, at mand-skabet behandles med menneskelighed og mildhed, dog uden at disciplinen og mandstugten lider skade derved« eller »bolt XPY—1301—714 skal tilspændes stramt, men må ikke overspændes«.

First SAAB VIGGEN roll-out

»Flyvevåbnet« bragte i nr. 3/1966 en omtale af SAAB 37 Viggen, og i nov 1966 kunne SAAB AB udsende følgende pressemeddelelse.



On November 24, the first of seven prototypes of the Saab 37 Viggen multi-purpose STOL combat aircraft (Air Force's designation: AJ 37) on order for the Swedish Air Force rolled out from the SAAB experimental works in Linköping for a new phase in the ground test program to be completed before the aircraft will take-off on its initial flight which is scheduled for the month of February 1967. This schedule was made up two years ago.

In connection with the roll-out, SAAB's Managing Director Mr. Trygve Holm held a speech, in which he expressed his and the company's gratitude to all personnel contributing to the completion on schedule of the first Viggen prototype. Mr. Holm also praised the good collaboration between the Air Board and the participating contractors. An important contributing factor has also been the new form of organization for the development work with the Air Board's Project

Management for System 37 and the Central Co-ordination Office for the participating contractors. A very useful tool has been the network planning system PERT, first used for the control of the Saab 105 development work, but here used on a far larger scale.

Last but not least Mr. Holm praised the new form of intensive contract for delivery time and cost control which has had a stimulating effect on the industry's work.



Mr. Holm concluded by describing the roll-out as a great day for SAAB and mentioned that the work so far carried out within SAAB alone represents about Sw. Crs. 350 m. The total Air Force's commitment for System 37 is of course much greater.

OFO - ORIENTERING ✧ ✧ ✧

Årets første OFO-orientering vil omfatte de sager og problemer, som OFO ved årets begyndelse særlig beskæftiger sig med, og som vil være hovedemnerne i årets første måneder.

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde

OFO har indkaldt til ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 26. januar 1967 med OFOs eventuelle tilslutning til et forbund af danske linieofficerer som hovedemne.

Dagsordenen til repræsentantskabsmødet er sålydende:

1. Valg af ordstyrer.
2. Konstatning af fremmøde.
3. Den principielle baggrund for oprettelse af en sammenslutning af linieofficerer.
4. Gennemgang af lovudkast med kommentarer samt forslag til ændringer af OFOs love.
5. Genfremsættelse af forslag til ændring af OFOs love om sammensætning af OFOs repræsentantskab.
6. Orientering om personeludvalgets arbejde.

Referat af mødet bringes i næste nummer af »Flyvevåbnet«.

Retssagen om udkommandotillæg

Sagen har meget ofte været nævnt i OFO-orientering, og den juridiske behandling af den bliver mere og mere uforståelig for medlemmerne.

Retssagen er senest udsat fra 16 dec 1966 til 3 feb 1967.

Økonomiske sager

En række af de bestemmelser, der omfatter forskellige tillæg m. m., blandt andet døgn tillæg, ødetillæg, timebetaling ved undervisning, har rent administrativt vist sig at kunne fortolkes og opfattes forskelligt af brugerne.

En uskreven regel om, at tvivlstilfælde i fortolkning af statens bestemmelser om borgerens rettigheder bør komme borgeren til gode, gennemføres tilsyneladende ikke i samme omfang som tidligere.

Foruden en voksende utryghed blandt personalet medfører uklare administrative bestemmelser alt for ofte sager og forespørgsler, der kunne have været undgået.

OFO er tilhænger af enkle regler vedrørende disse særlige ydelser og håber at kunne bidrage

til klarere regler om den måde, hvorpå disse regler administreres.

Flyvertillægsordningen

Som bekendt har OFO i lang tid arbejdet på at få gennemført en revision af principperne og satserne for pilot- og flyvetillæg.

Sagen har hos myndighederne været trukket i langdrag, men det er meget at håbe, at man snart kan få gennemført en tidssvarende ordning. Sverige og Norge har i den senere tid revideret deres ordninger om disse forhold.

Uniformsspørgsmålet

Efter meget lang tids arbejde er der nu udsendt officielle bestemmelser om de forskellige uniformsgenstande m. v., hvorfor der ikke her skal omtales enkeltheder.

OFO vil arbejde for, at uniformsudvalget gøres permanent, idet der skønnes at være behov for en konstant overvågen af uniformsbestemmelserne med henblik på løbende revisioner, ligesom myndigheder og enkeltpersoner herved også havde et organ, hvortil man kunne henvende sig med forespørgsler og forslag.

Tjenestebestemmelser

OFO har sammen med forsvarrets øvrige militære tjenestemandorganisationer i årevis over for Forsvarsministeriet påpeget manglen på tjenestebestemmelser for forsvarrets militære personel.

Forsvarsministeriet udsendte i foråret 1966 et foreløbigt udkast til sådanne bestemmelser og anmodede om organisationernes kommentarer.

OFO har dog i samråd med de øvrige organisationer under hensyn til de løbende forhandlinger i klima- og personeludvalg og til de forestående strukturændringer fundet tidspunktet mindre egnet til udsendelse af sådanne meget generelle bestemmelser og har indstillet til Forsvarsministeriet, at sagen stilles i bero, indtil resultatet af overvejelserne om strukturændringerne foreligger.

Avancementsproblemer

»Avancementsproblemer« er en stående sag på OFOs dagsorden, idet problemet naturligvis altid vil være til stede i større eller mindre omfang.

Forsøgene på at afhjælpe disse problemer føres fra OFOs side primært på — på et sagligt tjenst-

ligt grundlag — at søge normeringstallene forøgede, og derefter på at gennemføre en fuldstændig udnyttelse af de normeringsmæssige muligheder, herunder ikke mindst udnyttelse af de særlige muligheder, der eksisterer gennem de stillinger, der kan holdes i overtallige numre.

Forfremmelsesmulighederne inden for Flyvevåbnets officerer af linien kan i princippet helt sammenlignes med de øvrige værns og må anses for at være mindre tilfredsstillende set over for de samlede antal års tjeneste for den enkelte officer.

For de enkelte graders vedkommende har forfremmelsestempoet fra flyverløjtnant-I til kaptajn og fra kaptajn til major været tilfredsstillende, og mulighederne er tilsyneladende acceptable i hvert fald de næste 5—6 år.

Nøgleområdet i avancementsproblemer er fortsat majorens alt for små muligheder for at opnå forfremmelse til oberstløjtnant, idet majorens lave aldersgrænse naturligvis også spiller ind her som en ekstra negativ faktor.

Inden for den eksisterende normering er mulighederne for forfremmelse til oberstløjtnanter overordentligt begrænsede, men OFO har gang på gang peget på, at der — også med den nuværende organisation og personelstruktur, og givetvis også med en kommende revideret struktur — findes fuld saglig begrundelse for at forøge antallet af oberstløjtnanter. Set fra et personelpolitisk synspunkt vil selv en megen beskeden forøgelse fordelt på 5—6 år have store positive virkninger på de store årgange af majorer, der snarest bør stå for tur til forfremmelse til oberstløjtnanter.

Det forekommer OFO, at man i Forsvarsministeriet og Flyverkommandoen er fuldt opmærksom på de foreliggende forhold, og OFO har indtryk af, at det dels i de fælles udvalg (klima- og personeludvalg) og dels ved direkte forhandlinger vil være muligt at arbejde på en fælles løsning af problemerne.

Normeringslovforslaget 1967/68

Forsvarsministeriet gennemførte ved oplægget til normeringsloven 1966/67 en væsentlig forbedring i proceduren for organisationernes medvirken til udarbejdelse af normeringsforslag. Denne procedure er ikke ændret, men er ikke blevet bragt til udførelse i år, idet regeringen (Folketinget) har bestemt, at den årlige revision, gældende for normeringsåret 1967/68 (1 apr 67 — 31 mar 68) ikke skal finde sted, men at normeringsspørgsmålet udskydes, til et resultat af Tjeneste-

mandskommissionens undersøgelser herom foreligger.

Økonomiministeriet har formuleret det således:

»Efter vedtagelse i regeringen er det pålagt Tjenestemandskommissionen af 1965 at fremskynde udarbejdelsen af et nyt løn- og klassifikationssystem for staten mest muligt. Under hensyn hertil er det bestemt, at der i den i § 46, stk. 2, i lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd omhandlede normeringslov for finansåret 1967/68 ikke vil kunne optages bestemmelser om regulering af antallet af tjenestemandstillinger og om oprykning eller nedrykning af bestående stillinger, dvs. sådanne forslag som normalt er optaget under normeringslovens § 1«.

Hertil har centralorganisationerne blandt andet anført følgende:

»Centralorganisationerne har betinget sig, at arbejdet med revisionen af tjenestemandsløns- og klassifikationsbestemmelser skal være afsluttet inden efteråret 1967, idet man i modsat fald vil kræve en normal gennemgang af normerings- og klassifikationsloven på dette tidspunkt med virkning fra 1. april 1967«.

Den sidst omtalte eventualitet vil dog ikke kunne gavne militære tjenestemænd, idet disse — modsat de civile — ikke kan forfremmes med tilbagevirkende kraft.

OFO vil blive draget ind i de forhandlinger, der i 1967 vil blive ført om et nyt klassifikationssystem.

Et travlt forår

OFO går et travlt forår i møde:

Et ekstraordinært og et ordinært repræsentantskabsmøde.

Eventuel indpasning af OFO i et officersforbund.

Afdelingernes valg af et nyt repræsentantskab formentlig efter nye regler.

Fortsat arbejde i klima- og personeludvalg samt med direkte og indirekte bidrag til tjenestemandskommissionen.

Alt dette vil have meget stor betydning for de enkelte medlemmers og for organisationens fremtid.

STOF TIL NR. 2

*skal være redaktionen i
hænde senest 1. februar 1967.*

FTF's week - end kursus februar - marts

1967

Det meddeles herved, at FTF afholder week - end kursus i foråret 1967 således:

Kursus I:

Lørdag - søndag den 25.-26. februar 1967.
Hindsgavl Slot, Middelfart.

Kursus II:

Lørdag - søndag den 25.-26. februar 1967.
Motel Scheelsminde, Ålborg.

Kursus III:

Lørdag - søndag den 11.-12. marts 1967.
Hotel Hvide Hus, Køge.

Alle tre kursus påbegyndes lørdag kl. 13.30 og afsluttes søndag kl. 16.30

Deltagere:

Tillidsmænd m. v. fra tilsluttede FTF organisationer (maksimalt 60 deltagere på hvert kursus)

Indkvartering:

Indkvarteringen sker fortrinsvis på enkeltværelser, dog må enkelte deltagere påregne at skulle indkvarteres på dobbeltværelser.

Kursusafgift:

Kr. 120,- pr. deltager ved indkvartering på enkeltværelse, og kr. 110,- på dobbeltværelse

Kursusafgiften dækker alle udgifter fra kursus begyndelse lørdag kl. 13.30 til afslutningen søndag kl. 16.30 (excl. drikkevarer til måltiderne).

Anmeldelse:

Deltagerne anmeldes gennem FTF organisationerne senest den 1. februar 1967.

Bemærk:

Af hensyn til fordelingen af deltagere på de tre kursus henstilles det, at organisationer med et stort antal deltagere så vidt muligt fordeler disse på alle tre kursus under hensyntagen til de pågældendes bopæl.

Rejse:

Der vil ikke af FTF blive arrangeret fællesrejser.

Foreløbigt program for alle tre kursus:

Ret til ændringer forbeholdes,

1. Foredrag:

Emne:

Arbejdsvurdering.

Foredragsholder:

Konsulent, cand. polyt. O. Simonsen,
Dansk Arbejdsgiverforening

2. Foredrag med diskussion:

Emne:

Foredragsholdere: Følgende er indbudt:

Ålborg:

Skatteinspektør, cand. oecon. E. Schrøder
Christensen

Middelfart:

Skatteinspektør, cand. polit Vagn Præstholt,
Silkeborg.

Køge:

Ekspeditionssekretær cand. jur. Jens Steenberg,
København.

3. Paneldiskussion:

Emne:

Den aktuelle lønsituation for Tjenestemænd og
Funktionærer.

Diskussionsdeltagere:

Kontorchef, overlærer Frank Hansen

Danmarks Lærerforening.

Ekspeditionssekretær Villy Skov Jensen

Danske Forsikringsfunktionærers Landsforening

Direktør, cand. jur. Marvin Madsen, FTF.

4. foredrag:

Emne:

Notatteknik.

Foredragsholdere:

Middelfart:

Landssekretær Stinus Kirkeby

Centralforeningen for Forsikringsakkvisitører i
Danmark.

Ålborg og Køge:

Sekretær Egon A. Rasmussen, FTF.

Opmærksomheden henledes på, at det årlige week-end kursus i Fredericia udgår til fordel for de tre kurser i Ålborg - Middelfart og Køge.

Det bør bemærkes, at der forventes stor tilslutning til kurserne, hvorfor det vil være nødvendigt nøje at overholde anmeldelsesfristen, samt at anføre subsidære ønsker, såfremt det kursus, man ønsker at deltage i, skulle være overtegnet.

Bemærk:

Emnet for skatteforedrag (pkt. 2) vil formentlig blive: Aktuelle skatteproblemer.

Flyvevåbnets Bibliotek

1. april
til
31. aug 1966

Nedenstående fortegnelse dækker bøger tilgæet bibliotekets samling i perioden 1 apr 1966 - 31 aug 1966.

Udlån kan ske ved brev til biblioteket eller ved telefonopringning (89 05 01. lokal 347).

Bøger mærket med § er normalt ikke disponible for udlån.

Ved bestilling er det tilstrækkeligt at opgive accessions-nummer.

- | | | | |
|------|--|------|---|
| 1311 | Baedeker's autoguides. Austria with approach routes through Bavaria. Stuttgart, 1958, 296 s. | 1330 | Clostermann, Pierre.
Leo 25 airborne. London, 1962, 176 s. |
| 1312 | Liversidge, Douglas.
Den tredje front. Oslo, 1961, 259 s. | 1331 | Coombs, Charles.
Survival in the sky. London, 1957, 124 s. |
| 1313 | World Meteorological Organization.
§ Meteorological aspects of atmospheric radioactivity. Papers presented by WMO experts during the 13th session of the United Nations Scientific Committee on the effects of atomic radiation. Geneva, 1965, 194 s. | 1332 | Ackermann, Walter.
Fliegt mit. Erlebnis und Technik des Fliegens. Zürich, 1945, 235 s. |
| 1314 | Boutell's Heraldry. Revised by C. W. Scott-Giles and J. P. Brooke-Little. London and New York, 1966, 329 s. | 1333 | Hansen, Michael.
Paa danske vinger i syd og nord. København, 1941, 152 s. |
| 1315 | Ingeniørens indkøbsbog 1966. København
§ 1966, 986 s. | 1334 | Grahame-White, Claude & Harry Harper.
Heroes of the flying corps. A description of the work of the airmen during the early stages of the war. London, (1919), 350 s. |
| 1316 | Tholstrup, N. L.
Skytte. Håndbog for skytter — uanset ståsted. København, 1966, 367 s. | 1335 | Heming, Jack.
Blue Wings. London and New York, 1938, 256 s. |
| 1317 | Waage, Johan.
Kampene om Narvik. Oslo, u. årstal, 219 s. | 1336 | Landon, Joseph.
Angle of Attack. London, 1955, 218 s. |
| 1318 | Ryan, Cornelius.
The last battle. London, 1966, 463 s. | 1337 | Requadt, Rudolf.
Krigsflyveren. København, 1916, 95 s. |
| 1319 | Gibbs-Smith, Charles H.
The invention of the aeroplane (1799—1909). London, 1966, 360 s. | 1338 | Smith, Anthony.
Tre mænd i ballon — fra Zanzibar til Serengeti. København, 1965, 311 s. |
| 1320 | Danmarks statistik.
Statistisk årbog 1966, København, 1966, 547 s. | 1339 | The sky their battleground.
True Adventure Stories from the R.A.F. Flying Review. London, 1962, 143 s. |
| 1321 | Hieronymussen, Poul Ohm.
Europæiske Ordner i Farver. Redigeret af Jørgen Lundø, København, 1966, 232 s. | 1340 | Michelsen, Kai.
They died for us. In memory of Allied airmen who lost their lives in Denmark during the second world war. København, 1946, 87 s. |
| 1322 | Kannik, Preben og Trond Stamsø.
All Verdens Flagg. Oslo, 1956, 232 s. | 1341 | Hildesheim, Erik.
Med Staalnerver. Motorfolkene i verdenskrigen paa jorden, vandet og i luften. København, 1915, 171 s. |
| 1323 | Stok, Th. L.
§ The worker and quality control. Ann Arbor, Michigan, 1965, 207 s. | 1342 | Winchester, Clarence.
Flying men and their machines. London, 1916, 242 s. |
| 1324 | Kraks blå bog 1966.
7311 nulevende danske mænd og kvinders levnedsløb. København, 1966, 1382 s. | 1343 | Litan, Jan.
Begegnung mit Spionen. Berlin, 1966, 246 s. |
| 1325 | Fuchs, Alice S.
§ American Soaring Handbook. Chap. 5 Meteorology. (Los Angeles), 1965, 42 s. | 1344 | Ashley, Holt and Marten Landahl.
Aerodynamics of wings and bodies. Reading, Mass., 1965, 279 s. |
| 1326 | The Air Officer's Guide 1966—67. Harrisburg, 1966, 448 s. | 1345 | »Wings«
Over the German lines, and other sketches illustrating the life and work of an artillery squadron of the R.A.F. in France. London, 1918, 184 s. |
| 1327 | Ries, Karl.
Dora-Kurfürst und rote 13 Band III. Ein Bildband: Flugzeuge der Luftwaffe 1933—1945. Finthen bei Mainz, 1966, 192 s. | 1346 | Eriksrud, Finn.
Med mosquito mot tyskerne. Oslo, 1945, 144 s. |
| 1328 | Allhems Flygböcker. Malmö, 1946—1948, Bd. I—III. | 1347 | Hodgkinson, Colin.
Best foot forward. The autobiography of Colin Hodgkinson. London, 1957, 255 s. |
| 1329 | Desoutter, D. M.
Aircraft and Missiles. What they are, what they do and how they work. London, 1959, 213 s. | | |

- 1348 Nylen, Paul and Edward Sunderland.
§ Modern surface coatings. A textbook of the chemistry and technology of paints, varnishes, and lacquers. London, 1965, 750 s.
- 1349 A programmed introduction to PERT. Program evaluation and review technique. New York, 1965, 145 s.
- 1350 Machol, Robert E. System engineering handbook. New York 1965.
- 1351 Norges statskalender for året 1966. Oslo, 1966, 1110 s.
- 1352 Hæstrup, Jørgen.
.... Til landets bedste — Hovedtræk af departementschefstyrets virke 1943—45. København, 1966, Bd. I.
- 1353 Tjenestemandsløvene.
§ Lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd. København, 1966, 244 s.
- 1354 King, H. F. Aeromarine Origins. The beginning of marine aircraft, winged hulls, aircushion and air-lubricated craft, Planing boats and hydrofoils. London, 1966, 93 s.
- 1355 Divine, David. The broken wing. A study in the British exercise of air power. London, 1966, 400 s.
- 1356 Ordbog over det danske sprog.
§ 4. bind udkommet indtil nu.
- 1357 Clostermann, Pierre. Det store cirkus. En fransk jagerflyvers erindringer fra R.A.F., København, 1951, 222 s.
- 1358 Tvedte, Jon. Opp med Spitfire. Oslo, 1946, 145 s.
- 1359 Koerber, Adolf-Victor von. Deutsche Heldenflieger. u. år, 34 s.
- 1360 Middleton, Edgar. The great war in the air. London, 1920, Bd. I—IV.
- 1361 Ellehammer. Jeg fløj. Nogle erindringer fra en uforglemmelig tid. København, 1931, 119 s.
- 1362 Ervø, Jens. Cederstrøm og Svendsen. København, 1910, 16 s.
- 1363 Ervø, Jens. Alfred Nervø. København, 1910, 16 s.
- 1364 Rambusch, Edward J. C. Luftballoner og Luftsejlsads. København, 1893, 148 s.
- 1365 Pfeiffer, Paul E. Sets, events and Switching. New York, 1964, 131 s.
- 1366 Harvey, A. F. Microwave engineering. London og New York, 1963, 1313 s.
- 1367 Phantom-Zeichnungen der Messerschmitt-Flugzeuge. Steinebach/Wörthsee, (1965), 31 s.
- 1368 Barton, David K. RADAR system analysis. Englewood Cliffs, New Jersey, 1965, 608 s.
- 1369 Hoffmann, Karl Otto. Ln — Die Geschichte der Luftnachrichtentruppe. Band I: Die Anfänge — von 1935—1939. Neckargemünd, 1965, 350 s.
- 1370 Kentorp, G. F.
§ Vejviser for maskinindustrien, Jern- og metalindustrien i Danmark og dens leverandører. København, 1966, 613 s.
- 1371 Texas instruments.
§ Halvledere, deres anvendelse i forskellige kredsløb. Sammenfatning af application reports and notes fra Texas instruments Inc. U.S.A. og Texas Instruments Ltd., England. u. år, Bd. IV.
- 1372 Texas instruments.
§ Halvledere, deres anvendelse i forskellige kredsløb. Sammenfatning af application reports and notes fra Texas instruments Inc., U.S.A., og Texas instruments Ltd., England, u. år. Bd. V.
- 1373 Sevin, Leonce J. Field-effect transistors. New York, 1965, 130 s.
- 1374 Communications handbook.
§ Prepared by the engineering staff of Texas Instruments Incorporated, Dallas, Texas, 1965, Bd. I—II.
- 1375 Transistor Circuit Design. Edited by Joseph A. Walston and John R. Miller, New York, 1963, 523 s.
- 1376 Noble, Ben. Numerical methods. Edinburg & London, 1964, Bd. I—II.
Bd. I, Iteration, programming and algebraic equations.
Bd. II, Differences, Integration and differential equations.
- 1377 Kammerlohrer, J. Transistoren. Probleme des Mittelwellensupers. Prien, 1963, Bd. II.
- 1378 Computer Seminar. Prepared by the Engineering Staff of Texas Instruments Incorporated, Dallas, Texas, 1964, 127 s.
- 1379 Hamming, R. W. Numerical methods for scientists and engineers. New York, 1962, 411 s.
- 1380 Pappenfus, E. W., Bruene, Warren B. and E. O. Schoenike. Single sideband principles and circuits. New York, 1964, 382 s.
- 1381 Christensen, Sven. Engelskt svenskt flyglexikon. Stockholm, 1965, 89 s.
- 1382 Kraks kort over 52 danske byer med gade- og navnefortegnelse. (1966), 308 s.
- 1383 McGraw-Hill yearbook of science and technology. Comprehensive coverage of the important events of 1965. New York, 1966, 452 s.
- 1384 Den danske toldtarif med alfabetisk varefortegnelse m. m. (lov nr. 1 af 28 jan 1959 med de til og med 1 jul 1966 foretagne ændringer). København, 1966, 420 s.
- 1385 Fremmedordbog. Udarbejdet af Jørgen Bang. København, 1962, 467 s.
§ (Berlingske ordbøger).
- 1386 Albeck, Ulla., Mikal Rode og Erik Timmermann.
§ Dansk Synonym ordbog. København, 1957, 282 s.
- 1387 Handbuch für Hochfrequenz- und Elektrotechniker. Berlin, 1964, Band VII.
- 1388 Dansk List-Tech 1966. København, 1966, 123 s.
- 1389 Jowett, C. E. Reliability of electronic components. London, 1966, 165 s.
- 1390 Marcus, Jean. Radio remote-control and telemetry and their application to missiles. Oxford, 1966, 258 s.
- 1391 Tracy, R. C. and H. L. Jennings. Handbook for technical writers. Chicago, 1961, 134 s.
- 1392 Klöcker-Larsen, Flemming. Organisation. København, 1966, 145 s.
- 1393 Herløv, Knud. Engelsk grammatik. København, 1964, 129 s.

- 1394 Fredette, Raymond H.
The first battle of Britain 1917—1918 and the birth of the Royal Air Force. London, 1966, 289 s.
- 1395 Stewart, I. McD. G.
The Struggle for Crete. 20 May—1 June 1941. A story of lost opportunity. London, 1966, 518 s.
- 1396 Jablonski, Edward.
Flying Fortress. The illustrated biography of the B-17s and the men who flew them. New York, 1965, 362 s.
- 1397 Duval, G. R.
British flying boats and amphibians 1909—1952. London, 1966, 268 s.
- 1398 Bowers, Peter M.
Boeing aircraft since 1916. London, 1966, 444 s.
- 1399 Vinterberg, Hermann & C. A. Bodelsen.
§ Dansk-Engelsk ordbog. København, 1966, Bd. I—II.



BOG KRONIK

ALVERDENS FLY I FARVER

BOMBFLY

Farvetavler: John W. Wood m. fl. — Tekst og udvalg: Kenneth Munson
Dansk bearbejdelse: Lennart Ege — Redaktion: Jørgen Lundo
Pris: Indb. shirt. kr. 17,00 — Udsendelsesdato: 8. december 1966

Aktuelt flyleksikon i farver fra Politikens Forlag

Nu foreligger det 2. bind i Politikens Forlag's nye serie *Alverdens fly i farver*. Medens det 1. bind — omtalt i *Flyvevåbnet* nr. 10/1966 — omfattede de mindre militære flytyper, som jager- og træningsfly, gengiver og beskriver 2. bind 80 bombe-, kontrol- og varslings-, antiubåds-, eftersøgnings- og rednings-, rekognoscerings- og transportfly.

Også nærværende bind er af engelsk oprindelse, men den danske udgave er udarbejdet og på

væsentlige punkter ført »up to date« af den af det danske flyvevåben udpegede specialist *Lennart Ege*.

Tilbage er kun at nævne, at dette bind, som det tidligere, er udarbejdet med vejledning fra bl. a. *Royal Air Force*, *U. S. Air Force* og *U. S. Navy*.

Et 3. bind i serien, *Trafikfly*, følger i løbet af 1967.

-H-

TJENESTEMANDENS LOMMEBOG

400 sider - kr. 8,25 - Risskov - tlf. (06) 17 76 61

Bogen indeholder det ajourførte løn- og pensionsstof vedrørende statens, folkeskolens, folkekirkens, telefonselskabernes, privatbanernes, hovedstads- og købstadskommunernes tjenestemænd samt lønningerne for overenskomstlønnet personale.

Noteringskalenderen er som sædvanlig med én uge over 2 sider, indstregt som kassebogsblade til dagligt regnskab, foruden at der i bogen findes 24 sider specielle kassebogsblade.

Som sædvanlig har bogen også det firfarvede 16 siders verdensatlas.

Bogen er stadig forbedret, således at den bringer oplysninger for enhver, såvel tjenestemand som ikke tjenestemand, der ønsker et grundigt kendskab til det offentlige løn-, pensions- og ansættelsesforhold, og bogen kan således absolut anbefales enhver, der ønsker grundig orientering om disse spørgsmål.

-H-

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S

HORSENS . TELEFON 2 48 11

FAGLÆRERE - FORSVARETS CIVILUNDERVISNING

Ved forsvarets civilundervisning skal der snarest ansættes 3 faglærere ved Træningskommandoen, Flyvestation Værløse, i tilslutning til lærlingeuddannelser (praktisk undervisning) i flymekanikerfaget. Ansøgerne skal være under 40 år og udlærte i faget.

Aflønning i 14. lønningsklasse, jfr. Undervisningsministeriets Bekendtgørelser af 27. juli 1962 om lønninger m. v. til personale ved tekniske skoler m. v. Lønnen excl. stedtillæg udgør f. t. kr. 24.518,76 årligt stigende hvert 3. år med kr. 1.080,00 indtil kr. 33.572,28. Endvidere ydes der lærere i denne lønningsklasse et bestillings-

tillæg på kr. 720,00 årligt, f. t. incl %-tillæg kr. 2.878,92. Det pligtige ugentlige undervisningstimetallet udgør 36 timer. Såfremt ansøgeren har speciel faglig eller pædagogisk uddannelse, vil der eventuelt kunne tillægges anciennitet ved ansættelsen. Ved ansættelsen optages de pågældende i Pensionskassen for Tekniske Undervisningsvirksomheder m. v., såfremt betingelserne for optagelse er tilstede.

Skriftlig ansøgning stiles og sendes til Forsvarets Civilundervisning, Undervisningsinspektionen, Trommesalen 2, III, København V. Ansøgningsfristen udløber den 20. feb. 1967.

DECCA NAVIGATOR A/S

KALVEBOD BRYGGE 20

KØBENHAVN V



Latest Viper engines give improved trainer performance



- plus Strike Power

Latest development in the Bristol Siddeley Viper range of engines is the MK 20 giving 3410 lb thrust.

To jet trainers, this more powerful engine brings improved manoeuvrability and an accelerated rate of climb that allows more time to be spent at effective training altitudes.

The Viper's extra power also enables a full armament load to be carried, giving trainers low cost, multirole capabilities including weapon training and ground attack.

This latest Viper is an engine with a unique background

...an engine that was fully qualified for civil use before the production of the military version.

So the Viper brings to military operation the long life, high reliability and low fuel consumption demanded by civilian operators.

Viper 20 engines power the new BAC 167 trainer-strike jet and are suitable for all aircraft currently powered by the Viper II.

Viper powered trainers have been chosen by the airforces of 14 countries.

Bristol Siddeley Aero Division 

Bristol Siddeley Engines Limited, Aero Division, PO Box 3, Filton, Bristol, England.

2 K ✓

Flyvevåbnet



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 2

1967

SUD-AVIATION SUPER-FRELON



Generalrepræsentant for Danmark

JØRGEN SCHIØTT A/S

Tjørnevej 18

Kongens Lyngby



Flyvevåbnet

NR. 2

1967

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Europakommandoen
- Tolderne er ladet ene tilbage i mørket
- Indlæg
- Hvordan giver man et afslag?
- Luftværnsraketter i Nordvietnam
- FTF udtalelse af 18 jan 1967
- Fra flyvningens historie

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttes.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:

Major Å. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 15 feb 1967

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Believe it or not -

Udkommandotillægssagen blev den 3 feb 1967 atter udsat, denne gang til den 3 mar 1967.

Begrundelsen var påny den samme som i årsberetningen anført, nemlig at kammeradvokaten fortsat ikke er i stand til at forsyne dommeren med visse ønskede oplysninger.

OFO's juridiske konsulent har herom udtalt, at dommeren ved mødet den 16 dec 1966 meddelte kammeradvokaten, at det nu var sidste udsættelse af sagen på dette grundlag. Desuagtet har man altså alligevel påny godtaget en udsættelse med samme begrundelse!

Men der er måske ønske om at opnå rekord i udsættelser? Sagen kan synes banal, men hvordan med retsbevidstheden og tilliden til systemet? Er det også en banal foreteelse, om den nedbrydes?

Af den liste, som dette tidsskrift tidligere har offentliggjort, fremgår følgende særligt bemærkelsesværdige datoer:

Forundersøgelsesmøde i byretten	23 okt 1964
1. proceduremøde	18 dec 1964
Forberedende retsmøde	26 nov 1965
Retsmøde	17 jan 1966

Den seneste udsættelse (til den 3 mar) er således den 9. udsættelse i rækken, begyndende med retsmødet den 17 jan 1966!

Efterhånden står der OMBUDSMAND i øjnene på folk, når talen er om denne sag, thi en sådan sagsbehandlingsteknik må vist nærmest betegnes som sagsforhalingsteknik.

Notarius.



Latest Viper engines give improved trainer performance



- plus Strike Power

Latest development in the Bristol Siddeley Viper range of engines is the MK 20 giving 3410 lb thrust.

To jet trainers, this more powerful engine brings improved manoeuvrability and an accelerated rate of climb that allows more time to be spent at effective training altitudes.

The Viper's extra power also enables a full armament load to be carried, giving trainers low cost, multirole capabilities including weapon training and ground attack.

This latest Viper is an engine with a unique background

...an engine that was fully qualified for civil use before the production of the military version.

So the Viper brings to military operation the long life, high reliability and low fuel consumption demanded by civilian operators.

Viper 20 engines power the new BAC 167 trainer-strike jet and are suitable for all aircraft currently powered by the Viper II.

Viper powered trainers have been chosen by the airforces of 14 countries.

Bristol Siddeley Aero Division 

Bristol Siddeley Engines Limited, Aero Division, PO Box 3, Filton, Bristol, England.



EUROPAKOMMANDOEN

I den 4. og afsluttende artikel om Europakommandoen omtaler oberstløjtnant S. Brynel SHAPEs rolle, logistikken og de opnåede resultater.

SHAPEs rolle

Som krigshovedkvarter skal SHAPE hjælpe SA-CEUR at føre/lede og kontrollere kampen i ACE-området. En del af hovedkvarteret er med dette for øje i permanent beredskab. Ledelsen af så store styrker i så stort et område kræver udarbejdelse af tidssvarende planer, og som fredshovedkvarter er SHAPEs opgave:

- at forberede forsvarsplaner med underlagte myndigheder,
- at træne de integrerede stabe,
- at opretholde beredskab,
- at bedømme våbenudviklingen og
- at undersøge forsynings- og standardiseringsproblemer med medlemslandene.

Logistik

Eisenhower har sagt: »Logistik har indflydelse på alle slag og afgør mange af dem«. Sagt på en anden måde: Våben, køretøjer og personel er intet værd uden ammunition, benzin og mad.

Af politiske og økonomiske grunde er hvert medlemsland ansvarlig for egne styrkers logistiske støtte. Visse mangler har imidlertid vist sig ved denne ordning, og derfor er man begyndt at koordinere også på dette felt. Som eksempler kan nævnes, at F 104 G flyet, Sidewinder luft-til-luft missilet og HAWK jord-til-luft missilet produceres i fællesskab. Herudover er der afsluttet forskellige overenskomster om logistisk støtte og ydelser mellem medlemslandene, og der er oprettet et logistisk koordinationscenter for ACE. Samarbejdets mest iøjnefaldende resultater er vel nok opnået inden for INFRASTRUKTUREN, som dækker over: »Faste installationer nødvendige for placering af og operationer med væbnede styrker«. Opbygningen af NATO-styrker og militære anlæg nødvendiggjorde betydelige konstruktioner, og udgifterne oversteg ganske de små nationers økonomiske formåen. Problemet løstes gennem fælles finansiering, idet USA og Canada

indledningsvis betalte tilsammen 50 pct. af udgifterne, men senere overtog de øvrige NATO-lande en større del af udgiften, og procentdelen fastsættes nu ud fra flg.:

- Staternes nationalindkomst,
 - Brugerstaternes fordel,
 - Værtsstatens fordel
- (i form af arbejde, valutaindtægt m. m.).

Af de opnåede infrastrukturrestater skal følgende nævnes:

Flypladser: I 1951 fandtes der ca. 20 i alt, i dag findes der ca. 200.

Pipelines: I 1951 fandtes der ingen, i dag omfatter systemet ca. 5600 km, 200 pumpestationer samt 34 tankskibsudladepunkter. Som et eksempel på systemets kapacitet skal nævnes, at der fra Metz i Nordøstfrankrig på 24 timer kan pumpes 8 millioner liter brændstof ind i Tyskland. Denne mængde brændstof svarer til ca. 700 jernbanetankvogne. I betragtning af, at brændstof er et moderne forsvars hjerteblod, er dette pipelinesystem af overordentlig stor betydning. Det kan nævnes, at i fredstid udlejes systemet delvis til civile firmaer, hvorved systemet både afprøves og indtjener penge.

Kommunikationer er kommandosystemets nervesystem. I 1951 var kommunikationssystemet meget begrænset og ganske afhængigt af det civile post- og telegrafvæsen, som var langsomt, gammeldags og ikke internationalt koordineret (f. eks. kan det nævnes, at forbindelsen fra SHAPE til AFNORTH kunne tage flere timer, og så kunne den risikere at passere Østtyskland!). Idag kan forbindelserne gøres helt uafhængige af de nationale post- og telegrafvæsener, idet telefonkredsløb dubleres af militære radio-relækæder. Disse er øjeblikkelige og fyldestgørende, og samtidig er kapaciteten forøget, ligesom omkostningerne er reduceret. De militære NATO kommunikationsmidler omfatter også:

Automatisk data formidling,
Missilledelse og -rapportering,
Faksimile-transmission.

Det helt nye tropssfæreforbindelsessystem, ACE HIGH, har medført, at mellemstationer kan elimineres, at forbindelserne ikke kan jammes, og at civile stationer kan undværes.

Kommunikationsnettene går fra SHAPE til de underlagte kommandoer, Armégrupper og Tactical Airforces og har en meget stor kapacitet. *Luftforsvaret* var slet udbygget i 1951, idet der var huller i radardækningen, som havde kort rækkevidde, og det var kun bemanded 5x8 timer ugtl. Idag haves fuld og langtrækkende radardækning, integreret alarmerings- og meddelelsessystem, bemanded 7x24 timer ugtl., og der er direkte linier til SHAPE Operation Centre, således at SACEUR altid vil kunne være informeret.

Konklusion

Med hensyn til økonomiske og militære faktorer (se artikel 3, Rådige Midler) har NATO-landene en klar førerstilling over for Warzawapagtlandene, men det må her erindres, at disse ressourcer skal betragtes i forhold til det klodeomspændende ansvar som USA — og delvis også England — har, og den militære overlegenhed er bestemt ikke så stor, at et NATO-angreb mod Warzawapagtområdet er muligt, endsige sandsynligt.

Ses på det militære styrkeforhold mellem ACE og den del af Warzawapagtstyrkerne, som står overfor ACE, er ACE klart underlegen. Her må

man dog ikke glemme den betydningsfulde støtte, som vil kunne ydes af SACLANT og Strategic Air Command.

Frankrigs udtræden vil medføre en betydelig formindskelse af det rum, i hvilket Centralregionens kamp vil kunne føres, og dette vil kunne medføre større vægt på det fremskudte forsvar med en deraf følgende mulig tidligere anvendelse af A-våben. Et andet punkt, der vil blive berørt, er logistikken, idet Frankrig — som et slags »baseområde« og som værtsland for hovedparten af pipelinesystemet — har meget stor betydning. Begge disse problemer er imidlertid langt fra afklarede.

Men trods problemerne kan det understreges, at SACEURs fredsopgave: at hindre krig, er blevet løst med succes, og det synes rimeligt at antage, at den også vil blive løst fremover, samt, at krigsopgaven: at forsvare Europa, også vil kunne løses.

Men våben, militære planer og bestræbelser er ikke meget værd uden en VILJE, en vilje for det fælles forsvar. Danskere skulle have let ved at erindre, at en dyr fred er billigere og bedre end en krig/besættelse. Vesteuropa lever idag bedre og friere end nogensinde, men denne tilstand er kun sikret, når der hægges om den. NATO og de militære kommandoer er bl. a. til for at sikre denne tilstand, og der skal slutes med at citere SHAPEs motto:

»VIGILIA PRETIUM LIBERTATIS«
(Årvågenhed er frihedens pris)

Vi drikker mælk
FRA
Baunedals Andelsmejeri

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

C. W. S. Svineslagterier $\frac{A}{S}$
HERNING OG SKJERN

Tolderne er ladte ene tilbage

i mørket

Fra Dansk Toldtidende, februar 1967, har vi lånt nedenstående, der med nogle få omskrivninger ganske godt passer på forsvarrets forhold, hvor vi vel har presseofficerer, der udfører et fortrinligt arbejde, men hvor forsvarret som helhed mangler en presesekretær.

Siden Forsvarets Pressetjeneste afskaffedes for snart mange år siden har forsvarret måttet savne denne midtpunktsamlende kontakt for pressens militærmedarbejdere.

Det bør understreges, at behovet netop er en mand, der kan sørge for, at den spørgende journalist kommer i kontakt med den, der kan give det rigtige svar, og ikke en mand, der i sin daglige kontakt med pressen, sidder og drøvtygger svar. Fri os for en hovedpudeinstitution og -mentalitet.

Dansk Toldtidende rejste i juni 1966 krav om et pressekontor. Kravet er senere fulgt op af flere artikler. Blandt andet er der også henvist til journalisten og forfatteren Jørgen E. Petersens bog: Journalistik og Aviser. Jørgen E. Petersen, der er free lance medarbejder ved radio og fjernsyn samt redaktør og udgiver af det udenrigspolitiske tidsskrift Rapport, har foruden ovennævnte bog skrevet Det nye Afrika, Det nye Afrika og dets Fremtid, romanerne Kniven og Rottejagten samt novellesamlingen Det blodige Sand.

I denne artikel redegør Jørgen E. Petersen for sit syn på en presesekretær og dennes opgaver inden for toldtaten.

I de tider, hvor biblen blev til, slog man som bekendt toldere og syndere i hartkorn. Siden har verden udviklet sig en del. Med pornobølge og andet tilsvarende in mente kan man konstatere, at det nu nærmest er populært at være synder. Tolderne er blevet ladte ene tilbage i mørket. Og de er til en vis grad selv skyld i det. For i mangfoldige tilfælde arbejder de ud fra kriterier, der viser, at de — stadig i modsætning til synderne — ikke rigtig er fulgt med. Jeg mindes en sag fra en jysk provinsby. Fra Sverige ankom nogle kasser med moderne malerier, såkaldte collager. Den ansvarlige toldembedsmand mente ikke, der var tale om kunst. Derfor fik de unge importører af billederne, der skulle udstilles, et eksemplar af toldloven og besked om at notere op, hvor meget pap, hvor mange meter ståltråd og hvor mange plastic-soldater, der var gået til det enkelte billede. Da de havde kæmpet med paragrafferne i tre-fire timer gav de op. De henvendte sig til pressen.

De fik lov til at fremføre deres klage. Og så fik den ansvarlige embedsmand lov til at svare. Og ærligt talt, svaret stod sig ikke særlig godt.

Det var af en sådan karakter, at etaten i hvert fald ikke blev mere populær af det.

Vurderet fra ét synspunkt var historien bedst, som den stod. Men det forekom for urimeligt at lægge en hel etat for had på grund af en enkelt overordnet embedsmands vurdering. Så jeg arbejdede videre med sagen. Kørte den telefonisk op i direktoratet i København, hvorfra der så kom besked om, at billederne kunne indføres under det toldnummer (kaldte man det vist), som dækker kunst. Denne lykkelige udgang på sagen blev hægtet på de to første interviews, således at »Aktuelt Kvarter«s 1,5 million lyttere trods alt fik et positivt indtryk af toldvæsenet.

Men der kan udmærket tænkes den journalist, som siger til sig selv: — Nu har jeg hørt begge parter i sagen, og så er min opgave virkelig hørt op. Jeg har gjort min journalistiske pligt, viola!

Se, havde toldvæsenet haft en presesekretær, så var sagen kommet til at se helt anderledes ud. De unge kunstimportører havde stadig henvendt sig til pressen, men dér hører ligheden med det foregående også op. For når journalisten så havde henvendt sig til toldkamret, så havde han dér

fået besked på, at al nyhedsformidling skulle foregå gennem toldvæsenets pressesekretariat. Når pressesekretæren derpå havde fået forelagt historien, så havde han foretaget en vurdering af den. Var det noget, man uden videre kunne lade gå over det lokale toldkammer, eller var sagen vigtigere end som så. I det foreliggende tilfælde havde en god pressesekretær sikkert skønnet, at det lokale toldkammers krav var egnet til at latterliggøre toldvæsenet i offentlighedens øjne, og han havde derfor søgt en fornuftig løsning, eventuelt med en undskyldning for den begåede fejltagelse — uanset om denne nu var stor eller nærmest mikroskopisk — eller i det hele taget hvilede på et skøn.

I sagen, hvorvidt billederne var kunst eller stumper af pap og blik, stod toldvæsenet uanset vurdering ikke til at tage synderlig mønt hjem. Det var med andre ord et spørgsmål om pedanteri, eller prestige om man vil, eller smidighed. Pedanteriet havde med andre ord ikke nogen praktisk funktion. Og derfor var etaten som helhed bedst tjent med, at det blev undgået.

Med det skitserede har jeg bevidst villet understrege en meget væsentlig side af en pressesekretærs opgaver. Han virker nemlig ikke bare uadtil. Hans opgave er nok så meget indadtil at gøre personalet klart, hvordan bestemte handlingsmønstre smitter af på offentligheden.

Mange journalister bryder sig ikke om pressesekretærer. De vil finde deres historier selv. Og det er prisværdigt. Men i den anden version af vort eksempel havde pressesekretæren simpelthen fundet den mand, som kunne træffe afgørelsen, — det er kunst —, og derpå sat vedkommende i direkte forbindelse med den spørgende pressemand. Pressesekretæren skal med andre ord i sin daglige kontakt med nyhedsmedia *ikke* sidde og drøvtygge svar. Han skal tværtimod sørge for, at den spørgende journalist kommer i kontakt med den, der giver det rigtige svar.

Eller sagt på en anden måde. Told- og afgiftslovgivning er i dag et særdeles indviklet kapitel med specialister fordelt over de forskellige emnegrupper. Ligesom en pressemand aldrig ville drømme om at interviewe en overlaborant på Risø om de sidste kernefysiske teorier, sådan burde det også være en selvfølge inden for toldetaten, at specialisten i hvert enkelt tilfælde blev sat til at svare.

Foruden at fastholde den løbende kontakt med offentlighedens repræsentanter er det også pressesekretærens opgave at sørge for løbende nyhedsformidling. Det vil sige, at han på let forståeligt dansk skal omsætte alle de toldnyheder,

der indløber, samt i hvert enkelt tilfælde anføre hvilken embedsmand, der kan give yderligere oplysninger. Det måtte også i visse tilfælde være en pressesekretærs opgave at henlede offentlighedens opmærksomhed på de rædselsfulde lokale forhold, man visse steder byder toldvæsenets ansatte!

Den del af debatten i dette blad, som har drejet sig om, hvem der skulle være pressesekretær, en tolder eller en synder, er således efter min mening baseret på en misforståelse. Som pressesekretær kan kun en uddannet pressemand komme på tale. Journalistik er et fag, der har mange finesser, som kun den fagudlærte kender. Ligesom det ville være tåbeligt at sætte redaktører til at passe merværdiafgift, sådan ville det også være tåbeligt at sætte toldere til at gøre journalistisk arbejde.

Efterhånden som samfundet bliver mere og mere kompliceret, løber de enkelte afsnit af samfundsmaskineriet en fare for at miste kontakten med samfundsborgerne, som de er sat til at tjene.

Det principielle i de bemærkninger, der her er fremført med sigte på toldvæsenet, gælder således i samme omfang en række andre etater og delvis offentlige kontorer.

For dagbladsjournalisten er pressesekretæren heller ikke på anden led den bussemand, som visse af mine kolleger gerne vil gøre ham til. For han skal jo netop sørge for *flere nyheder* til disposition, ikke for færre.

Nogen billig spøg er en god pressesekretær ikke. Han skal have en 50.000—60.000 kroner i løn årligt, vil jeg tro, og dertil kommer naturligvis kontorudgifter, telefonudgifter og den slags.

Men på baggrund af de milliardbeløb, som toldvæsenet årligt håndterer, så tror jeg pengene til ham/hende er dårligt sparet. Samtlige medlemmer af etaten, også de i dag skeptiske, vil hurtigt opdage, at en pressesekretær med en solid journalistisk uddannelse er en mand, som man kan have gavn af på mange måder og samarbejde med på adskillige fronter.

I øvrigt afholder Dansk Militærpsykologisk Selskab møde onsdag den 8 mar på Frederiksberg Slot om emnet:

Forsvarets Public Relation

Forsvarsminister Victor B. Gram, chefen for FOU, cand. mag. R. Watt Boolsen, og formanden for Dansk Public Relation Club, underdirektør E. Sørup Hansen, danner panel og indleder en drøftelse, såvel indbyrdes som med tilhørerne. Et såre aktuelt emne!

Red.

FRA FLYVNINGENS HISTORIE

GAMLE FLY

DE HAVILLAND »TIGER MOTH«

På siderne 1-3/67 bragtes Hans Kofoeds artikel om De Havilland »Tiger Moth«. I fortsættelse heraf bringes her en oversigt over opnåede flyvetider m. v. samt enkelte andre data.

Endvidere har E. Tage Larsen fremstillet en treplanskitse af typen.

Redaktionen benytter lejligheden til at bringe forfatterens opfordring i erindring. Kom nu frem med en beskrivelse af flyvning med denne flytype, som må være kendt af mange danske piloter.

H.Fl.Tr.Nr.	Fabr.nr.	Leveret	Flyvetid	Bemærkninger	
S-1	3170	mar 1933	645 t 46 m	hav. 20 aug 1935	
S-2	3171		1409 t 10 m		
S-3	3172		432 t 23 m	hav. 11 aug 1934	
S-4	3173		1309 t 50 m		
S-5	3174		1155 t 15 m		
S-6	3196	24 mar 1934	465 t 10 m	hav. 27 apr 1936	
S-7	3197		1373 t 10 m		
S-8	3198		1006 t 20 m		
S-9	3199		1204 t 25 m		
S-10	3209		1175 t 15 m		
S-11	3210	20 feb 1935	1018 t 00 m	solgt til Sverige 1944	
S-12	3211		1151 t 10 m		
S-13	3317		849 t 05 m		
S-14	3336		feb 1936		695 t 30 m
S-15	3611		25 okt 1937		270 t 20 m

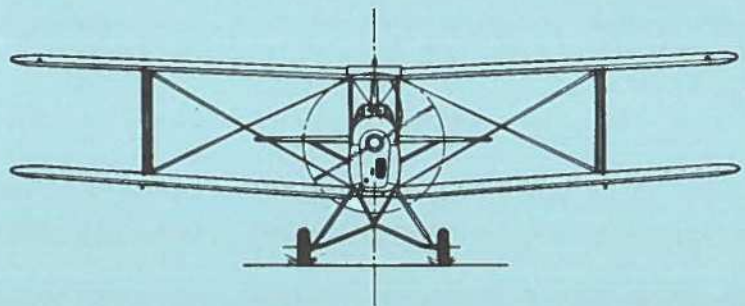
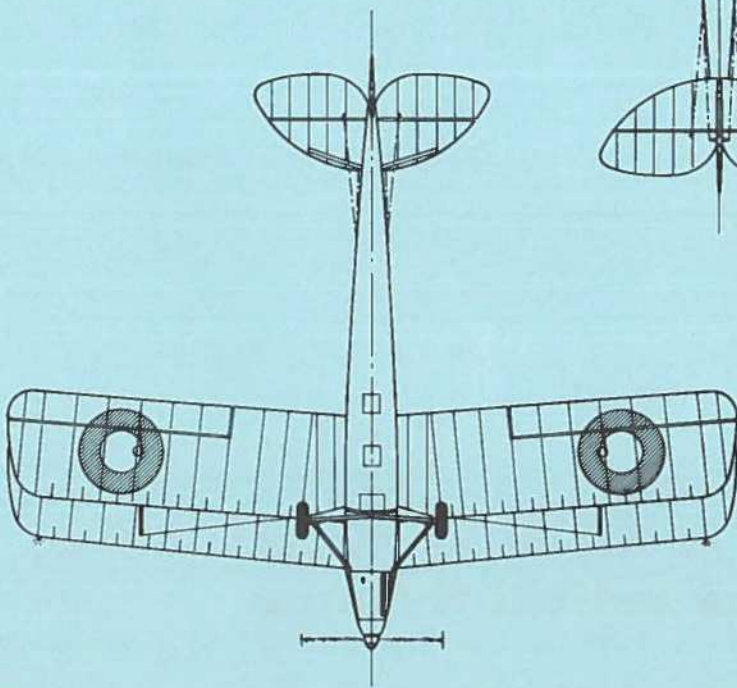
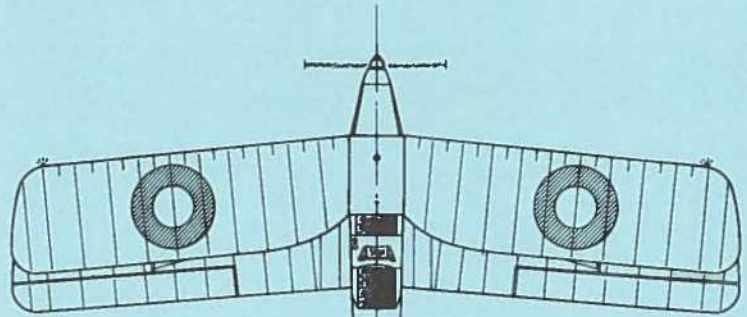
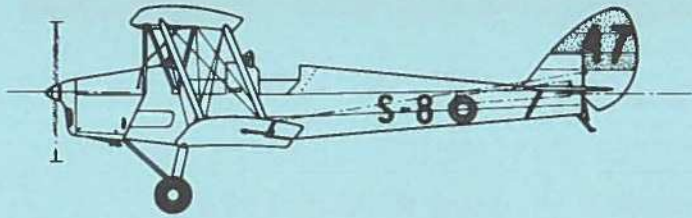
Indsamling af historisk materiale fra dansk militær flyvning

Som kort nævnt i nr. 1/67 er der nu også sat noget i gang i Flyvevåbnet for at sikre det historiske materiale. Flyverkommandoen udsendte i dec til tjenestesteder og personelorganisationer m. fl. en skrivelse om ovenstående emne. Vi citerer:

»Gennem Flyvevåbnets mere end 15-årige levetid har interessen for flyvehistoriske emner hos værnet og dets personel været overordentlig ringe, hvilket det næppe kan undre, når man betænker de store krav, som Flyvevåbnets opbygning og hele forcerede virksomhed har stillet til personellet, hvor hver dag har haft nok i sine problemer.

Omend denne tilstand nærmest må betragtes som kronisk, så er der dog i de forløbne år alligevel sket en stabilisering, der først og fremmest må tilskrives personellet stadigt voksende erfaring og kunnen.

Som et biprodukt heraf har interessen for dansk militærflyvnings historie gennem de seneste år været stigende, bl. a. stimuleret af jubilæumsarrangementerne i 1960 og 1962, og denne øgede respekt for historie og tradition har bl. a. givet sig udslag i diverse private bogudgivelser samt i Flyverkommandoens arbejde med tilveje-



bringelse af heraldiske mærker til Flyvevåbnet, ligesom det bør nævnes, at Flyverkommandoen i nærmeste fremtid vil påbegynde interviews af en række af militærflyvningens pionerer, for derved at bevare disses mundtlige beretninger for eftertiden.

Siden den militære flyvning påbegyndtes herhjemme, er der nu forløbet omkring 55 år, og uanset, at det ikke gennem disse år endnu er lykkedes at etablere et flyvemuseum endsige et flyvevåbenmuseum eller en -samling, er det Flyverkommandoens opfattelse, at det nu er sidste frist for erhvervelse af en lang række flyvehistoriske genstande, der vides at bero hos enkeltpersoner, såfremt en ikke for stor del af dette materiale skal gå tabt.

Inden der udsendes en appel herom til offentligheden, har Flyverkommandoen imidlertid ønsket, at der først rettes henvendelse til personel og organisationer med tilknytning til Flyvevåbnet og Flyverhjemmevernet, og man skal derfor anmode adressaterne om ved opslag, cirkulærer el. lign. samt gennem løbende omtale i tjenestesteds- og organisationsblade at medvirke hertil.

Det er Flyverkommandoens håb, at der gennem en energisk iværksættelse af ovennævnte indsamling af historisk materiale vil fremkomme så meget nyt, at dette i forbindelse med allerede kendt materiale vil kunne give et repræsentativt billede af dansk militær flyvnings historie, og dermed bidrage til at skabe øget interesse og respekt for Flyvevåbnet af i dag.

Som bilag til skrivelsen fulgte en plan for indsamling af flyvehistorisk materiale lydende således:

TIDSPERIODE

Det flyvehistoriske materiale, som Flyverkommandoen er interesseret i, er i første omgang tidsmæssigt begrænset til følgende perioder/begivenheder:

- Hærens Ballonpark,
- Hærens Flyveskole, Flyverkorpset og Hærens Flyvertropper 1912—50,
- Marinens Flyveskole og Marinens Flyvevæsen (Luftmarinen) 1911—50,
- Danske flyveres deltagelse i vinterkrigen i Finland 1939—40,
- Den Danske Brigades flyeskadrille,
- Danske flyveres deltagelse i 2. verdenskrig på allieret side.

OMFANG

Som eksempler på det materiale/de genstande, som Flyverkommandoen er interesseret i at erhverve, kan følgende nævnes:

- Originale dele af luftfartøjer, luftballoner og flymateriel i almindelighed,
- Historiske modeller af luftfartøjer og -materiel etc.,
- Flyve- og nødudstyr,
- Ældre uniformsgenstande og dekorationer,
- Personlige dagbøger, breve, beretninger og optegnelser samt ældre certifikater og dokumenter,
- Bøger, postkort, plakater, ældre avisudklip etc.,
- Film, fotos og tegninger,
- Trofæer, plaketter, præmier og diplomer etc.,
- Flyvehistoriske souvenirs i almindelighed.

Det kan forekomme, at ejere af dokumentarisk flyvehistorisk materiale ikke er villige til at afstå dette, men til gengæld intet har imod at udlåne det til kopiering. Flyverkommandoen er selvsagt også interesseret heri, og sådant materiale bilægges ved fremsendelse til Flyverkommandoen, jvf. nedenstående, særlig oplysning om, at det er lånt.

Man er tillige interesseret i oplysninger om materiale, som det ikke på nuværende tidspunkt er muligt at erhverve eller låne. Det kan i denne forbindelse tilføjes, at Flyverkommandoen ikke har til hensigt at røre ved samlinger o. lign., som gennem årene er etableret ved flyvestationer og eskadriller m. fl., medmindre der fremsættes ønske eller tilbud herom fra de pågældende enheder.

INDSAMLING OG BEHANDLING

Materiale indsamles ved samtlige Flyvevåbnets tjenestesteders foranstaltning, idet det herunder er af væsentlig betydning at opnotere giverens evt. udlånerens navn og adresse, samt den pågældende genstands oprindelse (identifikation) og de nærmere omstændigheder, der evt. knytter sig til denne. Om ønsket bør tjenestestedet udstede en foreløbig kvittering.

Modtagne genstande fremsendes i forsvarlig emballage til Flyverkommandoen, der herefter vil sende en endelig kvittering og tak til giveren, subsidiært returnere dem til udlåneren efter brug.

Det skal som afslutning understreges, at Flyvevåbnet ikke ser sig i stand til at yde nogen nogen form for betaling for modtagne gaver, men at man vil behandle og opbevare disse på betryggende måde, således at det egentlige formål med indsamlingen tilgodeses.

Udover at hilse det iværksatte velkommen skal tidsskriftets redaktion indskrænke sig til at opfordre sine læsere til at slutte op om sagen og fremme det gode formål mest muligt.

Red.

Fra journalist ved BT, Kjeld B. Nilsson, har Red. modtaget følgende »oprob«, som ligeledes er fordelt i SAS og AOPA.

Til brug for en bog med arbejdstitlen »Danske piloter fortæller« er jeg gået i gang med at indsamle beretninger fra trafikflyvere, militærpiloter og privatflyvere.

Bogen skal udgives mod årets slutning på Chr. Erichsens Forlag og vil få samme udstyr som en bog om stewardesser, der udkommer i begyndelsen af marts.

Jeg forsøger at kontakte flest mulige piloter selv, men skulle jeg ikke få knyttet forbindelse med enhver, som har en velegnet oplevelse på lager, beder jeg om, at man giver mig et praj. Min adresse er Strandstræde 33, Dragør, og min telefon er privat 53 15 35 og på B.T. 157575. Sidste frist er 1. juni.

Interesse har enhver erindring af morsom eller rørende, spændende (»stævнемøde med dramaet«) eller historisk karakter. Der efterlyses ikke levnedsskildringer, men enkelte isolerede episoder, som kan bringes i forbindelse med en kortfattet biografi af den pågældende.

Jeg beder om hjælp til at gøre samlingen så repræsentativ og tillokkende som muligt.

På forhånd tak

Kjeld B. Nilsson

Hvordan giver man et

AFSLAG?

Fra Flyvematerielkommandoens blad »Kontakt« nr. 16 har vi klippet følgende:

Enhver redaktør kommer ud for den ubehagelige opgave at skulle sende et manuskript retur til forfatteren med besked om, at det ikke kan optages. Et sådant afslag kan naturligvis formuleres på mange måder, og i bladet *Machine Design* har vi fundet nedenstående eksempler på, hvordan en kinesisk, henholdsvis en amerikansk redaktør kunne tænke sig at skrive.

Kineseren skriver:

»Vi har læst Deres manuskript med uendelig fornøjelse. Aldrig før har vi haft lejlighed til at nyde et sådant mesterværk. Hvis vi trykkede det, ville det blive betragtet som et forbillede, og man ville derfor aldrig tillade noget ringere end det. Eftersom det vil være umuligt at finde dets lige i titusinde år, nødsages vi til, skønt nedbøjet af sorg derover, at returnere Deres guddommelige manuskript, idet vi beder Dem titusinde gange om forladelse«.

Og den amerikanske redaktør:

»Det er en sjælden glæde for en redaktør at modtage et manuskript, hvori tankerne er udtrykt med en velsleben ædelstens vibrerende klarhed, hvori idéerne er ordnede med logisk præcision, og de anvendte ord forener det eksakte udtryk med elegance og gratie. Når et sådant overskueligt manuskript ydermere præsenterer sig nydeligt, letlæseligt og med omhyggeligt fremstillede kopier, er vi overvældet. Det vrøvl, De sendte os, er imidlertid noget forbandet sjusk«.

PEL.

Spørgsmål:

Hvad er en læserbrevkasse uden læserbreve?

Svar:

Tom! — (Enhver brevkasseredaktør kommer til kort — uden breve).

Udnyt den gode mulighed for »en saglig debat« om *Deres* problemer — af almen interesse for det daglige arbejde.

Red.

P.S.! Skriv blot! — Lad ikke vort lille avisudklip virke afskrækkende — men inspirerende!

PHILIPS
TELEKOMMUNIKATION



MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA

CARL JACOBSENS
VINHANDEL

INDEHAVER: EIVEN SELIGMANN

BSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN ·
WINE FOR KINGS

TRIA '4311

Leverandør til militære og
maritime messer

LÆKKERTØRSTIG ?
VALASH
FRISKER OG LÆSKER...



Teknisk maskin- og olieforretning
Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab
Aalborg

Mac Baren
t o b a k k e r



CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørsservice - Lynladning - døgnvagt

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

Stof til nr. 3

senest 10. marts 1967

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 07 61, lokal 168

Gironummer:

Organisation 67005

»Flyvevåbnet« 98025

Åbningstider: mandag—fredag
0800—1500.

Forretningsfører: Fru J. E. Nielsen.

Luftværnsraketter i Nordvietnam

Som værn mod amerikanske fly er Nordvietnam blevet forsynet med russiske styrede raketter af en type kaldt SA 2.

Man regner normalt med, at store styrede luftværnsraketter (f. eks. NIKE) har god trænings-sandsynlighed (f. eks. 50 pct.). Men det synes SA 2 ikke at have i Nordvietnam. Ifølge amerikanske oplysninger er der hidtil gennemsnitligt affyret 21 SA 2 raketter for hvert nedbragt amerikansk fly. Der findes mere end 100 raketbatterier i Nordvietnam. Årsagen til den ringe træning angives fra amerikansk side at være:

1. De amerikanske fly flyver i formation med en bestemt afstand mellem flyene både til siden og bagud. SA 2 synes at være uvillig til at låse på et bestemt fly og passerer igennem formationen uden at detonere.
2. Ved enkeltfly eller få fly observerer piloterne mod de kendte batteristillinger. Så snart piloterne ser en stor røgsky i batteriet, venter de et bestemt antal sekunder (afhængig af flyvehøjden) og går så pludselig i styrt dyk. SA 2 søger at følge flyet, men det hænder ofte, at den store vinkelacceleration bevirker for tidlig detonation.
3. De amerikanske fly ledsages — dersom det er muligt — af i det mindste ét fly af typen A 6 A »Intruder«. Dette tunge fly, der flyver med en hastighed mindre end Mach 1, er udrustet med en jammersender, der synes at være meget virksom. Undertiden foretager SA 2 da de mærkeligste manøvrer og detonerer langt borte fra de amerikanske fly.

Der ventes imidlertid indsat en forbedret russisk luftværnsraket SA 3.

Men i øvrigt er heller ikke de amerikanske raketter tilfredsstillende. Hidtil er der nedskudt 17 nordvietnamesiske fly ved hjælp af amerikanske luft-luft-raketter (SIDEWINDER), men der er benyttet 75 stk. raketter herved. Man vil forsøge at finde årsagen til denne skuffende og uventet dårlige træning.

Normalt flyver de amerikanske jagerbombere ind i Nordvietnam uden jagerbeskyttelse. Dette skyldes, at den nordvietnamesiske radarovervågning virker særdeles effektivt, selv om amerikanerne har søgt at sætte den ud af spillet. Man foretrækker derfor at flyve lavest muligt for at undgå radarerne og bevare overraskelsesmomen-

tet. Men ved den lave flyvning må hastigheden sættes ned til 600—700 km/time. Ledelsen af jagerbomberne foregår fra et amerikansk radarovervågningsfly GRUMMAN E 2 A »HAWKEYE«, der i 8000 m højde og uden for kysten er indsat i 5 timer ad gangen fra et hangarskib. Hawkeye virker som et flyvende kontrolcentrum, fra hvilket man kan dirigere helt op til ca. 100 fly på én gang. Fly, der måtte være fløjet vild, får positionen bestemt ved kontakt med Hawkeye. Hawkeye registrerer også nedstyrkede fly og giver redningshelikoptere ordinatorerne for nedstyrt-ningsstedet. Tillige opdager Hawkeye nordvietnamesiske MIG fly og giver advarsel til de amerikanske jagerbombere, som ikke er bevæbnede til at tage kamp op med MIG'erne.

I den senere tid er nogle af de på Guam stationerede B 52 bombefly blevet modificerede således, at de kan medføre 108 bomber af en samlet vægt på 27200 kg, medens den hidtidige last bestod af 27 bomber à 227 kg i bomberummet og udvendig 24 bomber à 340 kg eller ialt 14300 kg. En flyvning fra Guam til Sydvietnam og tilbage varer 12 timer. B 52's startvægt er efter ændringen ca. 200 tons.

Fra baser i Thailand benyttes F-105 fly. Normalt medfører dette fly 8 stk. 340 kg bomber, hvilken størrelse er tilstrækkelig til ødelæggelse af træbroer og jernbanespor. Mod betonbroer anvendes bomber på 1360 kg. Almindeligvis følges 4 stk. F-105 ad. F-105 kræver en startbane, der er mindst 2500 m lang. Forud for et angreb foretager rekognosceringsflyet RF-101 »VOODOO« en flyvning over målet. Senest et kvarter efter, at RF-101 er vendt tilbage, kan målfotos udleveres til F-105. Efter angrebet fotograferes målet igen; denne gang af 2 stk. RF-101 bemanded med særligt erfarne piloter, da det nordvietnamesiske luftforsvar vier den speciel opmærksomhed. Enhver pilot er forsynet med en lille radiosender og med røgraketter, for at redningshelikoptere snarest kan finde ham, hvis hans fly er ødelagt. Hans i luften værende kammerater søger at holde fjenden på afstand, indtil redningshelikoptere — disse følge ad 2 og 2 — har samlet ham op.

En ny jagerbomber F 5 »Freedom Fighter« er for nylig sat ind i Vietnam. Den synes at være velegnet til løsning af de foreliggende opgaver.

(*Flugwehr und -Technik*, 10/1966).

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



Skriv efter
studiehåndbog
med oplysninger
om 120 brevkurser –
gratis og uden
forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup



GÅ I BONDESTANDENS SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

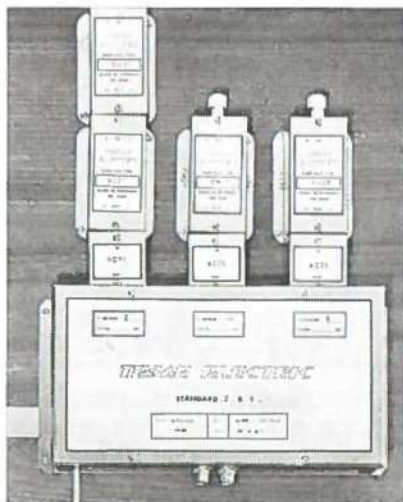
onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS
SPAREKASSE

TESAM ELECTRIC



Første og største transistorantenne-
forstærker, som er godkendt
af Post- & Telegrafvæsenet.

SKANDIA ANTENNE MATERIEL

Sdr. Boulevard 110, København V, Tlf. Eva 4758



FTF udtalelse af 18 jan 1967

Til de af Folketinget nedsatte udvalg vedrørende forslag til lov om opkrævning af indkomst- og formueskat for personer m. v. (kildeskat) og forslag til lov om almindelig omsætningsafgift.

Uedr.: Skattereform

FTF har gang på gang krævet en effektiv skatteligning, der lægger skattebyrden ligeligt på lønmodtagere og andre erhvervsgrupper. I den nu foreliggende situation skal FTF understrege dette krav og indtrængende henstille til folketinget, at en skattereform, der simplificerer og forbedrer den nuværende skatteligning, snarest gennemføres.

Merværdiafgiften kan blive et led i den af FTF ønskede skattereform, idet den for det første muliggør en mere effektiv kontrol med skatteligningen og for det andet — gennem omlægning af skattebyrden — vil gøre skatteundragelserne mindre.

FTF ønsker derfor på ny at understrege, at man kan gå ind for merværdiafgift under forudsætning af,

at provenuet anvendes til en nedsættelse af de personlige skatter,

at den enkelte skatteydere samlede skattebyrde i direkte og indirekte skatter omlægges, således at en større del af byrden placeres som indirekte skat, og

at der gennem særlige foranstaltninger drages omsorg for, at familier med børn og socialt vanskeligt stillede ikke rammes ved omlægningen.

I denne forbindelse understreges, at FTF lægger vægt på, at den nuværende engrosafgift snarest afløses af merværdiafgift, og det tilføjes, at FTF med hensyn til et eventuelt valg mellem detailafgift og merværdiafgift — alle foreliggende oplysninger taget i betragtning — må foretrække

merværdiafgiften, idet denne afgiftsform efter FTF's mening muliggør en mere effektiv kontrol med skatteligningen end detailafgiften.

Det skal på nuværende tidspunkt fremhæves, at FTF i en skattereform ønsker proportional-skattegrænsen hævet samt nedsættelse af skatteprocenterne i de grupper, der ligger lige over proportional-skattegrænsen.

Under folketingets 1. behandling af forslag til lov om kildeskat diskuteredes bl. a. nedsættelsen af et sagkyndigt udvalg vedrørende den administrative gennemførelse af kildeskat. I dette udvalg skulle administration, arbejdsgivere og lønmodtagere repræsenteres. FTF har ønske om et sådant udvalg, og man forudsætter, at der tilsikres FTF en repræsentant heri.

I beretning over forslag til lov om almindelig omsætningsafgift afgivet den 28. september 1965 af det af folketinget i 1964-65 nedsatte udvalg er, jfr. side 19 ff, offentliggjort en række beregninger over incidens på forskellige indkomstgrupper af indkomst- og formuebeskatning, told- og forbrugsafgifter, de sociale kontingenter samt merværdiafgift m. v. FTF ønsker at fremhæve betydningen af disse beregninger for bedømmelsen af lovforslag, og man skal henstille, at lignende beregninger foretages og offentliggøres i forbindelse med behandlingen af de lovforslag, der indgår i skattereformen.

FTF er bekendt med, at der under udvalgsbehandlingen af de omhandlede lovforslag kan forventes en række ændringsforslag, ligesom yderligere lovforslag forventes fremsat. FTF må derfor forbeholde sig eventuelt at fremkomme med yderligere bemærkninger, når disse forslag er fremlagt.

Med venlig hilsen

N. C. Thomsen Nielsen, Marvin Madsen,
formand. direktør.



DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Statsstøttet teorikurser —
Statskontrollerede korrespondancekurser . Alle flyvecertifikater

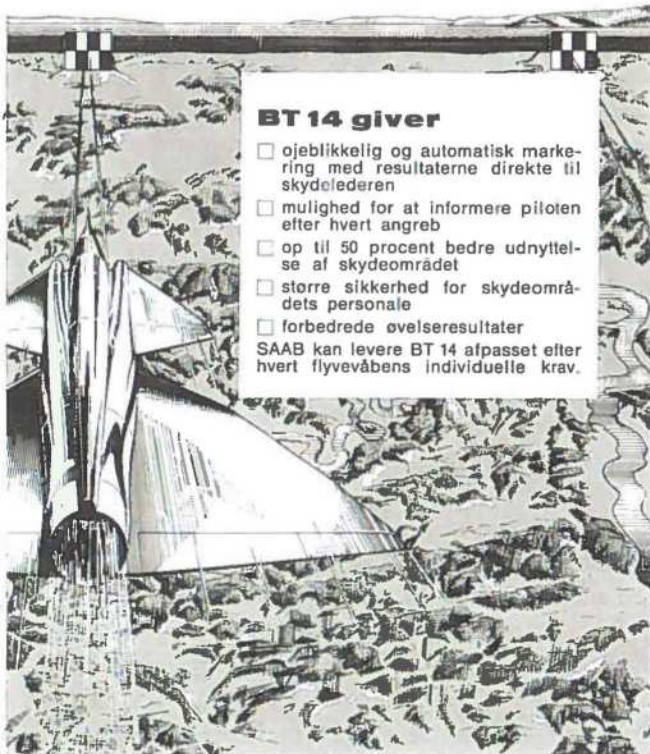
SAAB BT 14

AUTOMATISK SYSTEM FOR
REGISTRERING VED LUFT-TIL-
JORD ØVELSESKYDNING

SAAB fremstiller også en komplet systemudrustning til landmilitær uddannelse for hæren (BT 16-22) samt en ny indikator (BT 23) beregnet til såvel luft-luft som jord-luft-skydning. Skriv til vor exportafdeling for nærmere oplysninger.



SAAB AKTIEBOLAG • LINKÖPING
SVERIGE



BT 14 giver

- øjeblikkelig og automatisk markering med resultaterne direkte til skydelederen
- mulighed for at informere piloten efter hvert angreb
- op til 50 procent bedre udnyttelse af skydeområdet
- større sikkerhed for skydeområdets personale
- forbedrede øvelseresultater

SAAB kan levere BT 14 afpasset efter hvert flyvevåbens individuelle krav.

DEN NY SELSKABSUNIFORM



i fineste engelsk pindhead kr. 850.- plus distinktioner

Trevirea slips i flyvevåbnets

farver kr. 19,50

Uniformer - Skrædderi

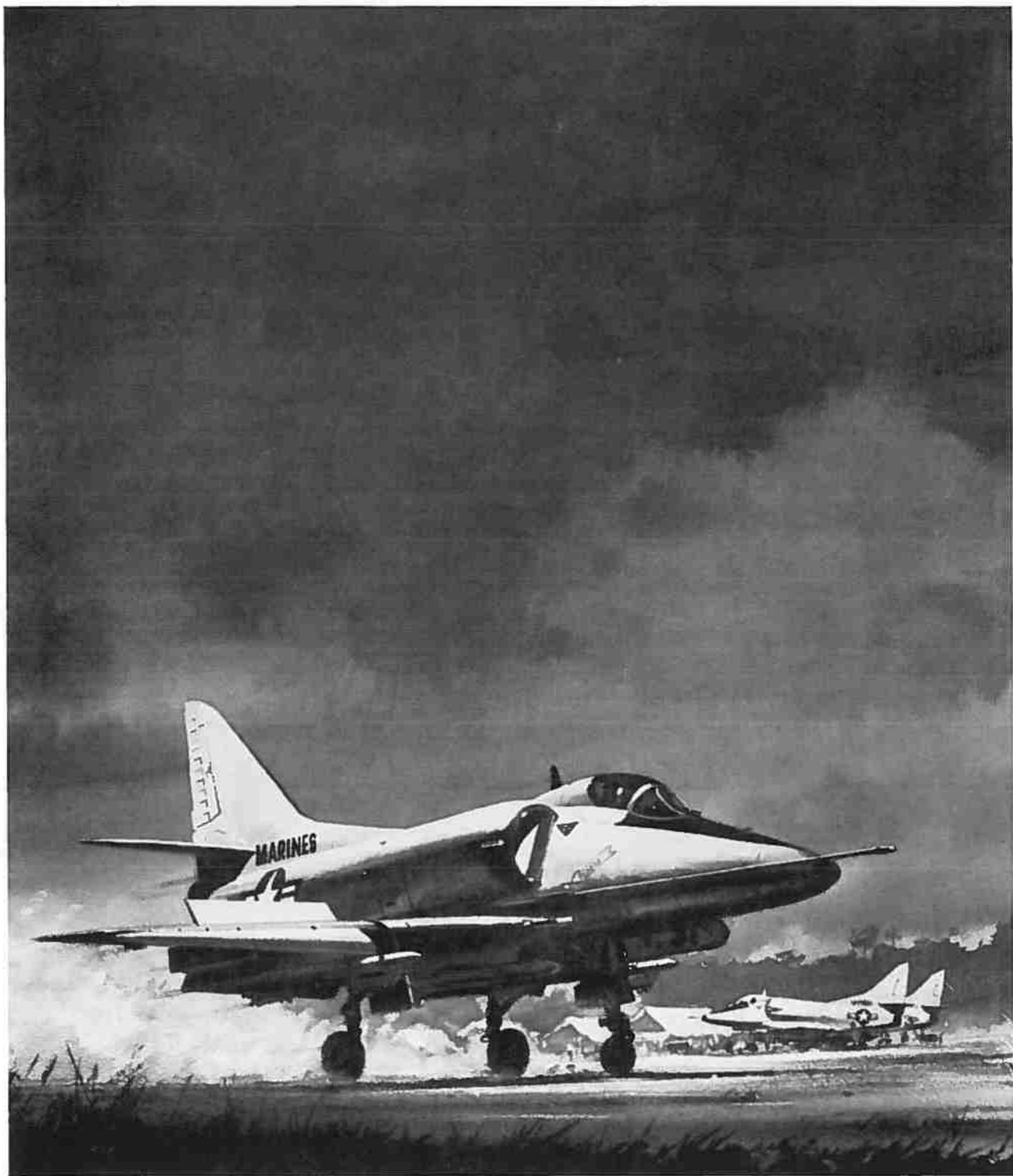
Konfektion - Lingeri

Blazer Badges

Officerer rentefri conto

RASKIN & SØN

BLAAGAARDSGADE 16
KBH.N - TLF. (01) 39 70 94



The new Douglas A-4F: all Skyhawk.

What is new? A lot is new about the Douglas A-4F and TA-4F, latest in the proud line of combatproved *Skyhawk* attack fighters and trainers. The new P&W J52-P8A engine develops 9,300 pounds of thrust for improved short field takeoffs, and for greater load carrying capability. A new, steerable nose wheel improves ground maneuvering and deck handling. New wing lift spoilers give better performance in crosswind landings. New,

too, are the updated avionics, and a standard, zero-zero Escapac ejection seat. Both the single-place A-4F and two-place TA-4F still have the famous operational features of all Douglas *Skyhawks*: multi-mission versatility, fast re-arming and turnaround time, simple maintenance needs, and a cost/effectiveness unequaled by any airplane in their class.

DOUGLAS

AIRCRAFT DIVISION
Long Beach, California U.S.A.



Boeing 737 er bygget til passagerer, der kan lide stor-jet komfort selv på korte ruter.



De finder mere stor-jet komfort ombord i de nye 2-motorers Boeing 737 end i noget andet kortdistance-fly.

737 er den eneste kortdistance-jet med en kabine, der er lige så bred og rummelig som i de store 707'er. Det giver mere albue- og skulderplads til vindues-sæderne. Mere plads ved indgangen og større bekvemmelighed til alle sæderne. Og der er højere til loftet.

Til disse passager-fordele må føjes denne operative fordel: Den 2-motorers Boeing 737 er den eneste kortdistance-jet, der byder luftfartsselskaberne den smidighed og fortjenstmulighed, der ligger i at

kunne placere sæderne med 4, 5 eller 6 ved siden af hinanden. Boeing 737, verdens nyeste og mest moderne kortdistance-jet, er beregnet til ruter fra 150 til 2000 km. Konstruktioner, der er specielle for Boeing, giver den fremragende muligheder for langsom flyvning og overlegen manøvreedygtighed på små flyvepladser.

Der er to størrelser, 737-100 med plads op til 101 passagerer og den længere 737-200, der har plads op til 113. Begge modeller kan leveres i konvertible udgaver. QC modellerne kan på 30 minutter ændres fra passager-jet i luksusud-

gave til fragtmaskine eller en hvilken som helst kombination af disse muligheder. Som fragtmaskine er 737 den eneste kortdistance-jet, der er i stand til at anvende de standard-lastebakker, der bruges til lang- og mellemdistance-jets. Boeing 737 er allerede bestilt af Avianca, Braathens, Britannia, Irish, Lake Central, Lufthansa, Mexicana, Nordair, Northern Consolidated, PSA, Pacific, Western, Piedmont, South African, United, Western, Wien Air Alaska.

BOEING 737

FLYVEVÅBNET



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 3

1967

**Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...**

SHELL AVIATION SERVICE





Flyvevåbnet

NR. 3

1967

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Et standpunkt
- Hvor står OFO?
- Vietnam — en dansk neurose
- FTF's studievirksomhed
- Saab 105
- Fra flyvningens historie
- Den ungdom, De skal VEJLEDE
- OFO-orientering

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsiige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 15 apr 1967

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Et standpunkt

I den senere tid er der bl. a. i dele af dagspressen flere gange fremkommet indlæg, der giver udtryk for, at der i Flyvevåbnet eksisterer et problem omkring reserveofficerens ikke-permanente ansættelsesforhold på kontrakt.

Heroverfor skal Organisationen af Flyvevåbnet's Officerer (OFO) understrege sit i øvrigt forlængst udtrykte principielle standpunkt, at der i den forhåbentlig nært forestående strukturændring indgår en fast ansættelsesform også for alle i Flyvevåbnet særligt uddannede officerer.

Men selv om denne forudsætning måtte blive opfyldt, tilbagestår dels løsningen af den nære fremtids problemer, dels problematikken om en overgangsordning.

Om dette finder OFO anledning til først at fremhæve, at organisationen — som varetager af Flyvevåbnet's linieofficerspersonels interesser — må lægge vægt på en snarlig løsning af den øjeblikkelige situation, der i så høj grad tynger OFO-medlemmer i deres daglige arbejde.

Dernæst må OFO fastslå, at en fremtidsløsning uden en overgangsordning, der yder alle retsfærdighed, ikke er acceptabel.

Den nuværende situation kan — set ud fra såvel et beredskabs- og effektivitets- som et flyvesikkerhedssynspunkt — udvikle sig faretruende.

OFO må derfor tage det klare standpunkt, at Flyvevåbnet har behov for at fastholde det eksisterende omfang af kontraktansættelse, indtil tidssvarende ansættelsesforhold er etablerede.

Herved vil Flyvevåbnet få mulighed for at beholde den del af den kostbart uddannede arbejdskraft, der ønsker en livsgerning i vort værn.

For ædel Pønst



P. WEILE & SØN

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF

VINHANDLERE SIDEN 1822

AALBORG

WILLY TENGSTEDT

BOGTRYKKERI

SKIPPER CLEMENTSGADE 3 . ÅLBORG . TLF. 08-13 42 25

SNEDKERMESTER

AAGE FR. LUNDAGER

Odelsgade 17

Juelsminde

VESTER MØLLES RESTAURANT

ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur,
da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plet –
ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og
rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for,
at De vil få en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 51, Kbhvn. F.

Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

Stof til nr. 4

senest 10. maj 1967

A/S HERMAN JUST'S FARVERI

Militærvask

Leverandør til hær og flåde

Rådmandsgade 2

Telefon Taga 45 - 113

Kongelunds Kroen

ved Kongelundsfortet

35 kuverter

Gode parkeringsforhold

ÅBEN HELE ÅRET

Hotel Himmelbjerget

Pragtfuld natur . Lyse værelser . Godt køkken

Telefon Gammel Ry 45

Med venlig hilsen
ABILDSKOV NIELSEN

Jelling Kro

Hyggelige lokaler og veltillavet mad

Tlf. Jelling 6, Hovedvej 18

Reserveret

AGNETES HJEMMEBAGERI

Hinnerup . Telefon 30

Reserveret

Hvor står OFO?

I en periode hvor Flyvevåbnet står over for en personelstrukturændring, finder OFO det nødvendigt at fastslå sin stillingtagen til de problemer, som i forbindelse hermed berører ikke alene det samlede militære flyvevåbenpersonel, men også det tjenestemand-ansatte personel, hvoraf særligt OFO's medlemmer har OFO's interesse.

Forinden den nuværende situation kommenteres, vil et kort tilbageblik være på sin plads.

Som alle vil erindre, stod Flyvevåbnet i den første del af sin opbygningsperiode over for et personelmangelproblem, som kun kunne løses ved ikke alene at inddrage (frivilligt) hver og en af det i Hærens Flyvetropper og Søværnets Flyvevæsen fastansatte personel, men også ved at man antog et anseligt antal reserveofficerer. Det sidstnævnte personel måtte naturligvis have ansættelsesbetingelser, som ikke alene sikrede personellet i rimeligt omfang, men også at arbejdsgiveren havde personellet til rådighed i en rimelig lang periode.

Efter OFO's opfattelse var dette imidlertid en ansættelsesform, som på grund af lønmeknikken medførte et behov for fortsatte udnævnelser. Der ved kunne det ikke undgås, at reserveofficerspersonellet på trods af, at det ikke havde modtaget en uddannelse svarende til linieofficerernes, indtog stillinger, der efter OFO's opfattelse burde bestrides af de voksende linie- og specialofficerskorps.

Dette har da også vist sig at være rigtigt, idet man i dag må erfare, at et ikke ringe antal af de langtidsansatte »kontrakt-officerer« selv finder forholdene utålelige, fordi de på grundlag af den hidtil førte personelpolitik i øjeblikket har en opnået grad, som naturligt burde lede til stillinger med et endnu større ansvar, hvilket er i modstrid med den oprindelige idé samt den almindelige opfattelse blandt det tjenestemand-ansatte personel, at ikke alene de stillinger, som det kontraktansatte officerspersonel for nærværende besætter, men også stillinger, som ligger et eller flere niveauer herover, må besættes med det bedst uddannede personel (tjenestemændene).

Disse omstændigheder har medført usikkerhed for alt officerspersonel. Et forsøg på at løse nogle af disse problemer er nedsættelse af det såkaldte »14. januar-udvalg« og »klima-udvalget«.

Herfra foreligger intet konkret, men konkret er under alle omstændigheder OFO's stillingtagen.

OFO's principielle synspunkt er, at enhver form for karriereansættelse af officerer i Flyvevåbnet må være en ansættelse efter kvalifikationer ved gennemgangen af de hertil oprettede skoler.

Dette indebærer i overensstemmelse med det almindelige leder/chefs forhold, at en mindre kreds af officerer må besidde de stillinger, hvor afgørelser træffes, mens en anden kreds af officerer skal besætte arbejdslederpladser.

Der findes efter OFO's opfattelse ikke inden for de nævnte officerskredse plads for andet personel end sådant, der har fået en grundig uddannelse med henblik på deres fremtidige virke, og som i det lange løb ikke kan erstattes af ikke således uddannede officerer.

OFO's medlemskreds er af en sådan beskaffenhed, at det normalt er vanskeligt for det enkelte OFO-medlem at abstrahere fra hans ledermedansvar for Flyvevåbnet og dermed også for trivslen hos alle personalkategorier. Det er derfor også OFO magtpåliggende, at alt personel får ansættelses- og arbejdsforhold, der betinger tilfredshed for den enkelte ansatte såvel som en tilstrækkelig tilgang for derved at skabe den størst mulige effektivitet i Flyvevåbnet.

I de udvalg hvori OFO er repræsenteret, er disse ovenstående synspunkter stedse blevet fastholdt, men — blandt andet foranlediget af den sidste tids tilkendegivelser fra det ikke-tjenestemand-ansatte officerspersonel i Flyvevåbnet — finder OFO det rigtigt at understrege, at organisationen er helt klar over, at en endelig løsning på ansættelsesforholdene vil tage nogen tid, og at OFO derfor ikke modsætter sig, at de nuværende rammer for antallet af kontraktansatte officerer bevares, indtil det nye officerssystem sammen med løsningen på overgangsproblemet er en kendsgerning.

V.K.H.E.



FLYVEVÅBNET'S
nye slips
til civilt brug

MØNSTERBESKYTTET

Kr. 28,50

Fås på de forskellige
flyvestationer og
hos eneforhandleren



**GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE**

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

**DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS
SPAREKASSE**



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

ENEFORHANDLER:



HELGE MADSEN

KONGELIG HOFLEVERANDØR

ØSTERPORT . TELEFON: PALÆ 89 68 . GIRO 468 13

Vietnam —

en dansk neurose

Den danske Vietnam-lidenskabelighed har intet med udenrigspolitik at gøre, skriver tidl. kirkeminister Arne Sørensen. Den er et indre dansk sygdomstilfælde, en neurose, der befinder sig inden i en veltalende minoritet. Han prøver at vise sygdommens art og erklærer, at en konservativ, der skrev det samme, ville blive betragtet som reaktionær. Det er derfor rimeligt, at diagnosen stilles af en person, der er mere revolutionær end kommunisterne!

Hører man til dem, der søger at opretholde en sober bedømmelse af omverdenen, forekommer den danske Vietnam-lidenskabelighed at være ufattelig. Men det kommer af, at de sobre personer, der søger en forklaring, ganske misforstår sagen og tror, det drejer sig om et udenrigspolitisk forhold. Med udenrigspolitik har denne sag imidlertid intet at gøre; den er et indre dansk sygdomstilfælde, en neurose, der befinder sig *inden i* en veltalende minoritet af dette folk. Man ser dette allerede af to forhold, der kan udtrykkes matematisk: Sagligheden hos de pågældende er omvendt proportional med den fremførte lidenskab. (Ingen af de universitetslærere, der beskæftiger sig med verdens- eller udenrigspolitik, eller er specialister i asiatiske forhold, deltager i protesten mod Amerika). Sagt endnu klarere: jo større faglig uvidenhed om Vietnam og jo større geografisk afstand mellem dette land og Danmark, desto større lidenskab.

Eller vi kunne sammenligne denne situation med besættelsestiden. Vi, der ledede modstandsbevægelsen, erindrer ikke nogensinde at have været besat af hadets lidenskab overfor Hitler, som kom på højde med den, de pågældende udviser overfor Amerika. Vor holdning var kølig og rationel, således som den altid må være, når man fører krig; en lidenskab af den styrke, vi her ser udfoldet, er kun mulig, når den overfor den foregivne sag er *ualvorlig*.

Idet vi således bestemmer lidenskaben som et hjemligt fænomen, der intet har med Vietnam at gøre, må vi forsøge at analysere dens komponenter. Vi skal begynde med det, som psykiaterne kalder dens *syndrom* — det sammensatte kompleks af denne sjælelige sygdoms symptomer — og vi skal her anvende denne metode socialpsykologisk. Vi beder nu læseren tilgive, at vi tilsyne-

ladende bevæger os langt bort fra det emne, som sagen påstås at dreje sig om.

Inden vi går i gang med denne analyse, må vi afvise en overfladisk forklaring. En af mine konservative venner fremsatte forleden den påstand, at hele aktionen var ledet af kommunisterne. Han mente, at disse på en langt klogere og snedigere måde end tidligere sad bagved og trak i trådene. Eftersom denne forklaring er *politisk*, må den afvises som værende naiv. Når aktionsgruppen synes at tjene kommunisternes sag, er dette en tilfældighed. Ganske vist falder denne danske neuroses udslag ganske og aldeles sammen med verdenskommunismens interesser, men heri er de pågældende uskyldige. Deres reaktioner er helt igennem danske og helt igennem upolitiske.

Men nu til sagen:

1. *Danmark søger at ligne sig selv, som det var i fortiden.* Efter at Amerika gennem Marshallhjælpen havde bragt Europa på fode, og efter at Amerika på tilsvarende vis gennem NATO havde sikret os mod aggression østfra, er såvel Danmark som det øvrige Vesteuropa kommet til kræfter som aldrig før, men det betyder ikke, at man ønsker at ligne Amerika, tværtimod. Idet vi kommer til kræfter igen, søger vi mere og mere at ligne os selv, som vi var. Førkrigstidens Danmark var et land, der havde mistet sine hugtænder, og det deler nu situation med alle de større lande i Vesteuropa, som ligeledes har mistet deres. Fraværelsen af hugtænder gøres til eet med at være retfærdighedens vogtere. Idet Danmark og de øvrige vesteuropæiske lande for altid er beskyttet mod den fristelse at starte krige, forveksler man denne afmagts tilstand med den at være engle, som af fri vilje aldrig ville gå ind i en krig. Idet man prøver at styrke sig selv og den identitet, man søger, drages man ind i den holdning, vi

kunne kalde for afmagtens arrogance. For de større europæiske lande er dette en ny erfaring, mens ældre danskere vil nikke genkendende til den.

2. *Alle folk stræber hen mod et verdenssamfund.* Denne interesse er legitim og nødvendig. Verden hænger for meget sammen til, at krige kan tåles. Denne tendens er så stærk, at krigenes antal og omfang sikkert vil aftage. Men vejen hen til et globalt retssamfund er lang; undervejs vil der komme ikke så få krige. De, der er behersket af afmagtens arrogance, vil dogmatisk vende sig imod enhver krig, således også mod den i Vietnam. Mange har spurgt, hvorfor de vender sig udelukkende mod amerikanerne og aldrig anklager Nord-Vietnam. Forklaringen er simpel: skal denne krig standses, kan det kun gøres ved at overtale den vindende part. Da Nord-Vietnam kun er i stand til at tabe krigen, har det intet formål at overbevise den part. Og idet man er imod krig som sådan, må man betragte den som et større onde end alt andet. I en anden samtale spurgte jeg en mand: Forholder det sig sådan, at du anser et kommunistisk voldsdiktatur i Vietnam for at være et mindre onde end en krig? Ja, således forholder det sig, svarede han. Gælder dette også, hvis et sådant voldsdiktatur dernæst også bliver etableret i en halv snes andre lande i nærheden? Ja, svarede han. Men hvis nu problemet rykker nærmere, spurgte jeg. Hvis det en dag er Sverige og Norge og ikke Thailand eller Malaysia, spurgte jeg. Ja, det kunne måske være en anden sag, svarede han. Det er, som man ser, nødvendigt for lidenskabens opretholdelse, at den angår lande, der ligger længst muligt borte fra Danmark.

Vi har set den samme reaktion i en højlyrd debat i *Information*, mellem en af underskriverne, professor K. E. Løgstrup, og den næbbede, anden-generations tidehvervsmand Søren Krarup. Sidstnævnte angreb Bertrand Russell »Domstolen«, fordi den ikke ejede noget globalt magtunderlag og derfor kun var udtryk for en ideologisk tendens, der søgte at tyrannisere os gennem påstanden om at eje universel sandhedsværdi. Hertil svarede Løgstrup, at vi jo er på vej mod et globalt retssamfund, og alle »undervejs-tendenser« derfor må anses for at være gode. Det kan han have ret i, men det efterlader stadig den besynderlighed, at Amerikas forsvinden fra Vietnam ville efterlade landet til magthavere, der aldrig ville tillade eksistensen af Løgstrupper, inden for dets grænser.

3. *Uisse danskere og europæere hader Amerika af helt andre grunde, og det er kun en ydre til-*

fældighed, at hadet slipper ud overfor Vietnam-situationen. En tredje samtale, endog med en konservativ mand. Til allersidst indrømmede han, at han hadede Amerika af helt andre årsager: det var, fordi »den vulgære masseproduktion, der oversvømmer os, har sin oprindelse derovre«.

Det er her vi nu fjerner os et godt stykke fra det tilsyneladende problem, men vi nærmer os samtidigt et af syndromets væsentligste symptomer. De, der regner sig for at være dansk kulturs højeste og fornemste medarbejdere, er i disse år domineret af en litterær og intellektuel tendens, der bygger på et stort had til det moderne industrisamfund og de »almindelige mennesker«, der udgør dets flertal. Man er overbevist om, at masseproduktionen — såvel når den foregår ved maskinerne, som når den fremtræder som varer — gør mennesket rodløst, eller »fremmedgør« det, som modeglosen lyder. Derfor bærer man på en længsel mod det førindustrielle samfund, hvor der var »organisk fællesskab«, »harmonisk« og »lykke«. Ganske vist overser man, at ingen arbejdere ville forlade fabrikkerne for at genoptage det liv, deres oldeforældre levede som landarbejdere og håndværkersvende for hundrede år siden. Nej, det er sig selv, de tænker på. På en besynderlig måde opfører et stort antal af nutidens digtere og intellektuelle sig, som om de var feudalsamfundets arbejdsløse servicepersonel. (Om disse stakler har vi ellers kunnet læse alt hos Sophus Schandorph; det var allerede i 1880'erne). Det er ikke blot industrien, man hader; man har samtidigt den dybeste mistillid til den almindelige borger, bonde og arbejder. (Som Villy Sørensen udtrykker det: kulturniveauet synker i samme omfang som folkeoplysningen stiger).

Denne dominerende kreds af digtere og intellektuelle deler sig så i to fløje: først de egentligt reaktionære, der helst ville gå i kloster, hvis de ikke også elskede bilerne og køleskabene. For dem ejer vort nutidssamfund ingen kultur; det er behersket af »kræmmersjæle«. (Sarvig). Denne fløj ser den moderne verden bevæge sig hen mod en stigende dæmoni. Deres livssyn er i virkeligheden apokalyptisk; en epigonernes vanetanke, der har overlevet fra krigstiden, hvor den ikke var unaturlig.

Den anden fløj søger mod »venstre«. Hermed mener den vore oldeforældres socialisme. Idet den afskriver Stalin og det vestlige socialdemokrati som fejltagelser, genoptager den Marx' og Engels' rene lære og forestiller sig at tage magten i Danmark ad demokratisk vej. (Se f. eks. *Ueve til Socialismen i vor Tid* af Gert Petersen, SF-bladets redaktør). Ganske vist viser nye ten-

denser i Sovjetunionen og Østeuropa, at såvel disse landes teknokrati som deres jævne borgere er ved at gennemtvinge kapitalistisk-tekniske strukturer, men det overses, da denne part af syndromet ellers ville beskadiges.

Det egentlige had til Amerika skyldes således, at dette land står i spidsen for den nye teknisk-videnskabelige revolution, der trænger sig igennem i såvel Vest- som Østeuropa, og som en dag vil have gjort liberalisme og socialisme til lige forældede slagord. Også her er der tale om epigoner; de fremhenter deres flyvende faner fra gamle lofter i 1860'erne og er blinde og døve, når det gælder om at nå hen til helt nye, revolutionære tanker, hvis man skal værge mennesket i de højtindustrialiserede lande. (Den slags revolutionære tanker skal vi slet ikke komme ind på her; de ligger for fjernt fra neurosen til at kunne behandles i samme artikel). Men vi kan kort tilspidse formuleringen således: I fremtidens samfund — såvel i USA, Vest- og Østeuropa som Sovjetunionen — vil der udvikle sig enorme produktions- og distributionsenheder, der kun kan fungere gennem videnskabelig planlægning; forsvaret for den menneskelige frihed vil her kræve helt andre formler. Over for denne nye udfordring er epigonerne skrækslagne; de ville flygte tilbage til stenalderen, om de bare kunne. Men i deres afmagt hader de denne udviklings kilde — Amerika — af deres ganske hjerte.

4. *Det er blevet muligt at elske de kommunistiske lande.* Efter at Stalin har gjort det beskidte job at opbygge de industrielle produktions- og transportmidler gennem terror, kan de, der står på hans skuldre, og intet ville være uden ham, jo sagtens vælte hans statuer. Man kan være ganske enig i, at der bør udvikles det bedste mulige samarbejde mellem Vest- og Østeuropa, men man kan ikke være enig i den romantik, der i Danmark er et af den her analyserede sygdoms mest påfaldende symptomer: nemlig at man op-

fatter nu russerne som endnu et hold hyggelige mennesker uden hugtænder, med hvem man kan leve lykkeligt til sine dages ende.

Dette symptom finder man ikke blot hos venstreorienterede romantikere, det har bredt sig langt ind i den borgerlige verden. En forretningsmand udtrykte sin glæde over dette nye Europa »fra Atlanten til Ural« og blev krænket, da man påstod, at enhver ordentlig russer nødvendigvis måtte betragte Østeuropa som det Dannevirke, hans land aldrig kunne opgive. Når man holder foredrag om udviklingslandene, er det ganske almindeligt, at gamle venstremænd eller konservative anbefaler kommunismen »som den mest effektive løsning for alle udviklingslande«. I et læserbrev i Aalborg Stiftstidende blev nærværende skribent for nylig angrebet af en *købmand* for ikke at dele denne idylliske opfattelse af kommunismen. Man skal gerne gå med på, at industrialisering og videnskab, på trods af ideologiske tåbeligheder, også vil føre de kommunistiske lande frem mod et menneskeværdigt mål, men det turde være for tidligt at drømme om en idyllisk P. Munch-sameksistens med dem.

Ikke desto mindre er troen på en sådan idyls mulighed meget udbredt i Danmark, og i en sådan Edens Have vil Amerika nødvendigvis være slangen. Ud med dem, vi kaster dem over hegnet, så de ikke mere kan forstyrre vor glæde og lykke.

Nu er syndromet kun kombinationen af symptomer. Vi har nævnt de vigtigste af disse, men hvilken sygdom er disse symptomer udtryk for? For vi må ikke være så overfladiske, at vi anser feber for at være nogen sygdom. Hvad frembringer feberen? Jeg tror et sidste symptom leder os på sporet. Som bekendt ønsker de mest venstreorienterede et afvæbnet og neutralt Danmark (hvilket for øvrigt om 50 år, når Sovjetunionen kan fremtræde i hele sin vælde, ville gøre os til russisk lydland). Men denne tendens viser hen til

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/s

HORSENS . TELEFON 2 48 11

det, som Jeppe Aakjær med et poetisk udtryk kaldte for »puslinglandet«. Modstandsbevægelsen og senere NATO demonstrerede, at det er uoverkommeligt for et land af Danmarks størrelse at føre den neutrale og afvæbnede tilværelse, som karakteriserede os fra 1864 til 1940. Det er simpelt hen ikke menneskeligt muligt. Men der er intet mærkeligt i, at det Danmark, som nu for længst har glemt den anden verdenskrig og er blevet et selvsikkert velstandssamfund, søger at ligne det Danmark, som eksisterede mellem 1864 og 1940. Det tager meget længere tid at opdrage hinanden til at blive en nation af andet og mere end undvigere. Dette er sygdommen; at man søger at konvertere dette at være undvigere til at være verdens samvittighed. For de søbre iblandt os er det ubekvem, at sygdommen finder de mest lidenskabelige udtryk over for vor mest værdifulde allierede, Amerika.

Der er utvivlsomt mange konservative, der kunne ønske at beskrive denne sygdom lige så ubarmhjertigt, som det er sket i denne kronik. Men det er ikke muligt. De ville straks blive fejlet til side som værende reaktionære. Det er derfor rimeligt, at nærværende diagnose er stillet af en person, der politisk er mere revolutionær end kommunisterne, og som til dagligt beskæftiger sig med planer angående det næste samfund.

Arne Sørensen.

Efterskrift

I denne tid, hvor diskussionerne føres for og imod USA's optræden i Vietnam, er det helt befriende at læse ovenstående kronik i Aarhus Stiftstidende af 23. feb 1967.

Nogle vil vel mene, at det ikke er dette tidskrifts opgave at tage stilling, og det vil vi da heller ikke gøre med dette citat, men det er red. opfattelse, at det snart kun er de anti-amerikanske kræfter, der får lejlighed til eller rettere tager til orde, medens alle øvrige er beskæftigede med noget andet og skyder problemet fra sig. Ofte ser man, at betydende personer er medunderskrivere på protester imod denne ulyksalige krig — især USA's deltagelse i den — og kun få spørger nogen, om det da ikke også er forkert, hvad kinesere eller nordvietnamesere gør. Stiller man dette spørgsmål i en diskussion med aktivisterne, afvises spørgsmålet som forsøg på propaganda, og man må derfor gøre alt, hvad man kan for at oplyse om emnet. Derfor denne gengivelse.

Red.

PHILIPS
TELEKOMMUNIKATION



MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

CARL JACOBSENS
VINHANDEL

INHAVNER: EINER SELIGMANN

BØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø

WATER FOR OXEN · WINE FOR KINGS

TRIA'4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

Leverandør til militære og maritime messer

FTF's studievirksomhed

Formanden for Forsvarets civil-etats kursusudvalg, materielmester E. Kjærgaard Kristensen, har i et interview med formanden for FTF's studieudvalg, kontrollør Jens Christensen, fået svar på en række spørgsmål vedr. organisationernes kommende studievirksomhed.

Som formand for FTF's studieudvalg har du medansvar for uddannelsen af tillidsmænd og -kvinder blandt FTF's 165.000 medlemmer, føler du dette ansvar som en tung byrde?

Jeg føler aldrig ansvar som en tung byrde, hvis det havde været tilfældet, havde jeg vel sagt nej til at overtage formandsposten i FTF's studieudvalg.

Jeg føler derimod formandsjobbet som en alvorlig og interessant opgave, som jeg gerne vil give en del af min tid for at forsøge at løse bedst muligt.

Studiearbejdet har altid haft min store interesse. Jeg er nemlig overbevist om, at det har stor betydning for organisationsarbejdet, at mange får indblik i problemerne og lærer sig teknikken. Jeg er desværre også temmelig sikker på, at tjenestemænd og funktionærer er langt bagefter arbejderne på dette område.

I midten af 50'erne blev jeg formand for Dansk Post- og Telegraforenings studieudvalg. Udvalget påbegyndte en studiekredsaktivitet og arrangerede foredragsaftener. Tilslutningen viste, at der var behov og interesse for sådanne arrangementer. Det vigtigste for os i DPTF's studieudvalg var dog, at vi fik bekræftet vor teori om, at studiearbejdet ville medføre en forøget foreningsinteresse og give en bedre kvalitet i arbejdet i de forskellige led, en demokratisk forening må være opbygget af.

Mener du, at FTF bør påtage sig opgaven for alle organisationer under FTF?

Hvis der med spørgsmålet menes, om FTF skal påtage sig alt studiearbejdet for alle FTF-organisationerne, må jeg svare nej. De enkelte organisationer har behov for studiearbejde, som kun vedrører den enkelte organisations medlemmer, men der er en lang række områder indenfor studiearbejdet som vinder i værdi ved, at medlem-

mer fra flere organisationer deltager. Endvidere har jeg den opfattelse, at det falder helt i tråd med FTF's konsultative virksomhed overfor de tilsluttede organisationer, hvis der i FTF var en studieafdeling, hvor organisationerne kunne hente råd og vejledning til deres studiearbejde.

Igennem en årrække har FTF afholdt studiekredse i »taleteknik«, dette er udvidet til »mødeformer og mødeteknik«, »kontorautomation« og »arbejdsledelse«, mener du, at programmet er fyldestgørende, eller har du tanker om andre emner?

Jeg mener ikke, programmet er fyldestgørende. Vi har da også haft »fagbladsgruppe«, men det er klart, at et så specielt emne kun kan køres med års mellemrum. Hvorfor ikke studiekredse i »pensionsspørgsmål« eller »demokrati på arbejdspladsen«, men frem for alt studiekredse i »tjenestemand- og funktionærlovgivning«. Der burde udarbejdes en grundbog om dette emne, og sådanne studiekredse burde have en fast plads i programmet hvert år.



Undervisning er nødvendig

Den hidtidige studievirksomhed er foregået i København, og kun tillidsmænd herfra har haft mulighed for uddannelsen, er der ikke et stort behov i provinsen?

Jo! og behovet har studieudvalget i år søgt at dække ved oprettelsen af studiekredse i »mødeformer og mødeteknik« i 10 provinsbyer med et samlet deltagerantal på 150. Jeg håber, det kun er en begyndelse. Der bør være flere emner, og arbejdet må udvides til flere byer.



Hvem kan holde til det mere end et par dage?

Hvad mener du om regionalkursus?

Studieudvalget har været enige om, at man skal holde op med arrangementet af et »mammut« week-end kursus og i stedet arrangere flere kurser med maksimalt 60 deltagere. Det giver meget bedre samling om et kursus, deltagerne får mulighed for at lære hinanden bedre at kende.

Mener du, at regionalkursus f. eks. kan gennemføres som week-end kursus, og har FTF den fornødne stab af foredragsholdere?

Da jeg har en fornemmelse af, at mange tillidsmænd ikke har mulighed for at afse en uge til et kursus, men gerne vil deltage i et kursus af et par dages varighed, er jeg tilhænger af regionalkursus arrangeret som week-end kursus.

Studieudvalget har ikke en fast stab af foredragsholdere. Ud fra programmets sammensætning diskuteres emner til foredragsholdere. I de tilfælde, hvor udvalget skal trække på de højeste tillidsmænd i FTF, vil der altid være problemer, da de pågældende i forvejen er meget optaget.

Har FTF planer om uddannelse af studiekredsledere f. eks. på ugekursus?

I forbindelse med planerne om oprettelse af studiekredse i provinsen vedtog studieudvalget at indkalde studiekredsledere til en 3 dages konference, hvor de pågældende foruden information om studiekredsarbejdet også skulle have undervisning i studiekredsteknik.

Konferencen afholdtes den 25.—27. november sidste år på Hotel Ry og var — tror jeg — en absolut forudsætning for, at man kunne få nogen til at påtage sig opgaven som studiekredsleder.

FTF har afsat et beløb på sit budget til studiearbejdet, mener du, det er tilstrækkeligt, eller bør det forhøjes for at klare opgaverne tilfredsstillende?

Det beløb, der hidtil har været afsat til studiearbejde, har kun lige kunnet dække udgifterne til det forholdsvis beskedne omfang, arbejdet har haft.

En forudsætning for, at studieudvalget kunne påtage sig opgaven med at udvide studiearbejdet til provinsen, var, at der stilledes flere penge til rådighed. FTF's forretningsudvalg viste forståelse for dette synspunkt, og i forslaget til indeværende års budget var beløbet fordoblet. Kongressen vedtog denne forhøjelse.

Det er dog fortsat min opfattelse, at FTF's studiearbejde — selv efter de sidste udvidelser — har et for beskedent omfang. Vil man have studiearbejde i det omfang, som jeg mener, FTF bør have, skal der bruges flere penge.

Man får i øjeblikket det studiearbejde, man kan få for de penge, der er på budgettet. Der er ikke plads til udvidelser.

Af referatet fra generalforsamlingen i A/S Civiletaternes Sommerhuse fremgår det, at der er overvejelser igang for at udvide etablermentet til kursusformål.



DRAGON OG DRAGONFLY

I 1929 begyndte *Flyverkorps*et uddannelse af observatører til de tosædede recognosceringsfly, der lige til besættelsen udgjorde hovedparten af flyveparken. Man havde hidtil benyttet piloter til denne tjeneste, men det viste sig hurtigt, at de særligt uddannede observatører var de bedste til denne specielle tjeneste. (Der var vel også noget om, at piloterne hellere ville flyve end sidde i bagsædet og observere). Når man hidtil havde benyttet pilotuddannede observatører, var grunden sikkert også den, at man ikke havde faldskærme ved Flyverkorps'et før i slutningen af tyverne, og man ville ikke overlade observatøren til den visse død, hvis piloten skulle blive sat ud af spillet.

De seks første observatørcertifikater blev udstedt 4. januar 1930, og indtil besættelsen blev der udstedt ialt 56. Observatørens kendetegn var en halv pilotvinge, dvs. Hærens våbenskjold med den venstre halvdel af selve vingen.

Til uddannelsen af observatørerne rådede man i de første år ikke over specielle fly, men måtte nøjes med O-maskiner og Fokker CV, altså tosædede fly, hvor der foruden pilot kun var plads til en elev, men ikke til en instruktør. Den 27. oktober 1933 skrev man imidlertid kontrakt med

The de Havilland Aircraft Co. Ltd. om levering af to fly specielt til observatøruddannelsen, *D.H. 84 Dragon*. Kontrakten omfattede også syv *Tiger Moth* (se Flyvevåbnet nr. 1/1967), og den samlede betaling herfor var dels £ 12.480 (efter den daværende valutakurs 279.552 kr.), dels Flyvertroppers fem resterende *Gipsy Moth*, som de Havilland videresolgte til civil anvendelse her i landet.

Dragon (oprindeligt *Dragon Moth*) var bygget som let trafikfly med plads til pilot og 5–6 passagerer. Det var helt af træ, beklædt med lærred, og var forsynet med to 120 hk *Gipsy Major I* motorer, samme motortype som i *Tiger Moth*. Prototypen fløj første gang 24 nov 1932, og indtil 1937 blev der bygget 115. Under anden verdenskrig blev værktøjerne sendt til Australien, hvor de Havillands filial i Sydney i 1942–43 byggede 87 til det australske flyvevåben.

Den danske typebetegnelse for Dragon var II S. De to fly, der fik de danske numre S—21 og S—22, kom til København henholdsvis 27 feb og 24 mar 1934, i begge tilfælde ført af kaptajn C. C. Larsen (nu pens. oberst). Dragon, der iøvrigt var det første tomotorede militærfly i Danmark, gjorde god fyldest, også som transportfly for staben, og i begyndelsen af 1936 fik Teknisk Tjeneste ordre til at undersøge mulighederne for anskaffelse af en *Military Dragon* til 5. Eskadrille og omdannelse af de to eksisterende til at medføre bomber m. v. *Military Dragon* havde en bombelast på 16 stk. 9 kg bomber og var bevæbnet med et drejeligt 8 mm maskingevær, anbragt på oversiden af kroppen samt to faste MG i næsen. Iraq fik leveret otte i 1933, og det var vist nok alt, hvad der blev bygget af denne udgave. Disse planer blev imidlertid aldrig realiseret, måske som følge af, at S—21 styrtede ned ved Ringsted den 24 feb samme år. I Clauson Kåss' bog »Danske Flyvere paa Vingerne« findes en oversigt over omkomne flyvere indtil 1940. Om denne ulykke hedder det:



Dragon over Hellevad flyveplads, hvor der er parkeret Fokker CV

»24. Februar 1936 indløb der Meddelelse om, at en ukendt Flyvemaskine var i Vanskeligheder i Snefog et Sted over Midsjælland. En af Hærens Dragon-Moth Maskiner gik straks paa Vingerne i et Forsøg paa at finde og vejlede den nødstedte Maskine. Under Eftersøgningen af denne styrtede Maskinen i Snefoget ned i Nærheden af Ringsted Flyveplads.«

De tre ombordværende, løjtnanterne *C. O. P. Schnack*, *U. P. Steengaard* og *N. Klinkby-Petersen*, dræbtes på stedet. Jeg skal afholde mig fra kommentarer til denne ulykke (selv om det er svært!), men må dog tilføje, at der ikke var noget fly at lede efter. Man havde rede på alle militære og civile fly i Danmark, da meldingen indløb, og der ventedes ikke nogle udenlandske fly til Kastrup. Alligevel

Også S—22 totalhavererede, idet den styrtede ned ved Bringe 9 aug 1939, kort efter start fra Værløse. Den førtes af løjtnant *E. H. Axelsen*, nu luftfartsinspektør, og ombord befandt sig desuden fire observatørelver og deres instruktør, nuværende oberstløjtnant *B. O. Sandquist* (den gang løjtnant). Alle seks måtte indlægges på Københavns Militærhospital. Årsagen til havariet var motorvanskeligheder, idet Dragons præstationer med fuld last var marginale.



Dragon

Mens Dragon ikke er nogen skønhedsåbenbaring med sine kantede vinger og store drivhusvinduer, så er de Havilland D.H. 90 Dragonfly et af de smukkeste biplaner, der nogensinde er bygget. Flyvertropperne bestilte 2 mar 1937 to, der fik numrene S—23 og S—24 og blev leveret allerede 25 maj samme år. Piloter på hjemflyvningen var kaptajn *E. C. S. Lærum* og kaptajnløjtnant *H. J. Pagh*. Grunden til den hurtige levering var formentlig, at Dragonfly da var i serieproduktion, og at de to fly blev leveret med

standardudstyr. De kostede hver £ 2650 (69.360 kr.). Til militærudrustning brugtes yderligere ca. 10.000 kr. Dansk typebetegnelse var III S.

I modsætning til Dragon havde Dragonfly dobbeltstyring, hvorfor den i Danmark bl. a. blev benyttet til træning i blindflyvning. Den var bygget helt af træ, beklædt med lærred, og havde plads til fem personer. Motorinstallationen var den samme som i Dragon, nemlig to 120 hk Gipsy Major I. Prototypen fløj første gang 12 aug 1935, og da produktionen sluttede i 1938, var der bygget ialt 67.

S—23 blev lettere beskadiget ved det tyske luftangreb på Værløse 9 apr 1940, men blev repareret. Den ene blev opmagasineret på Kløvermarken, den anden på Søgård, men deres skæbne efter 29 aug 1943 er ukendt.

12 dec 1939 indstillede Flyvertropperne til Krigsministeriet, at der blev indkøbt to tomotorede træningsfly i USA. Hvilken type, man havde tænkt sig, fremgår ikke af indstillingen, men der kan formentlig kun have været tale om Beech 18 (måske bedre kendt under de militære betegnelser C—45 eller SNB). Der kom imidlertid ikke noget ud af denne plan, heller ikke den om køb af civilingeniør Gunnar Larsens Focke Wulf

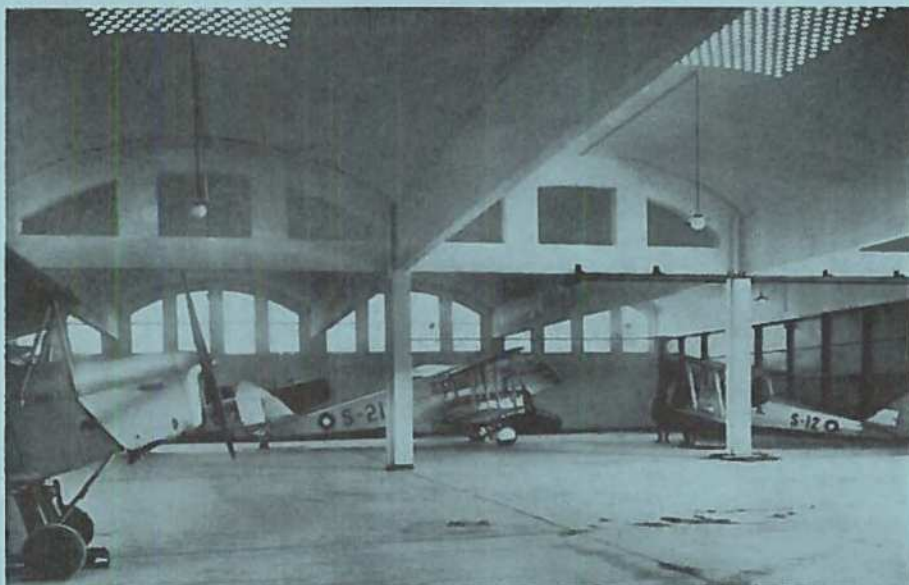
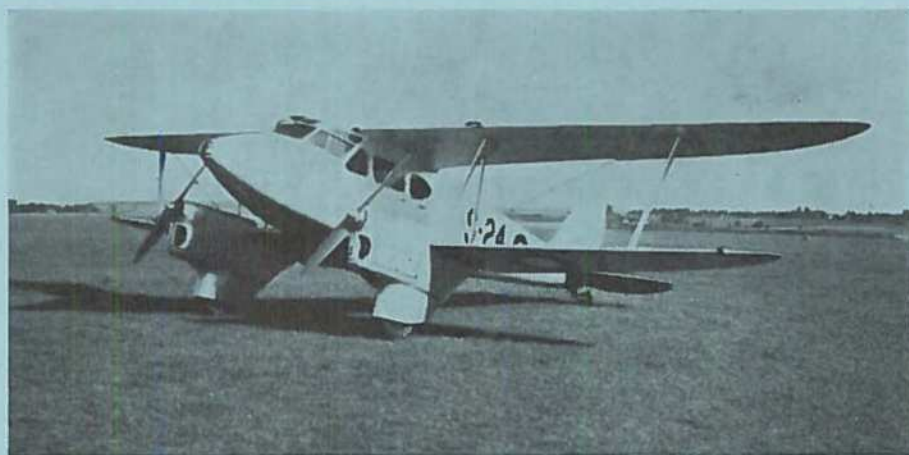
Weihe OY-DYS, som skulle koste 200.000 kr. plus 44.516 kr. for reservedele.

Også det tredje medlem af Dragon familien, *D.H. 89 Dragon Rapide*, har været anvendt af det danske forsvar. Marinens Flyvevæsen lejede nemlig OY-DIN af Det Danske Luftfartsselskab i tiden 12 feb til 11 apr 1940. Flyet beholdt de civile kendingsbogstaver og indgik i 1. Luftflotille. Indtil 7 mar 1940 var det baseret i Ålborg, derefter i Kastrup. Sammenlagt fløj det 34 timer 40 minutter i Marinens tjeneste. *Hans Kofoed.*

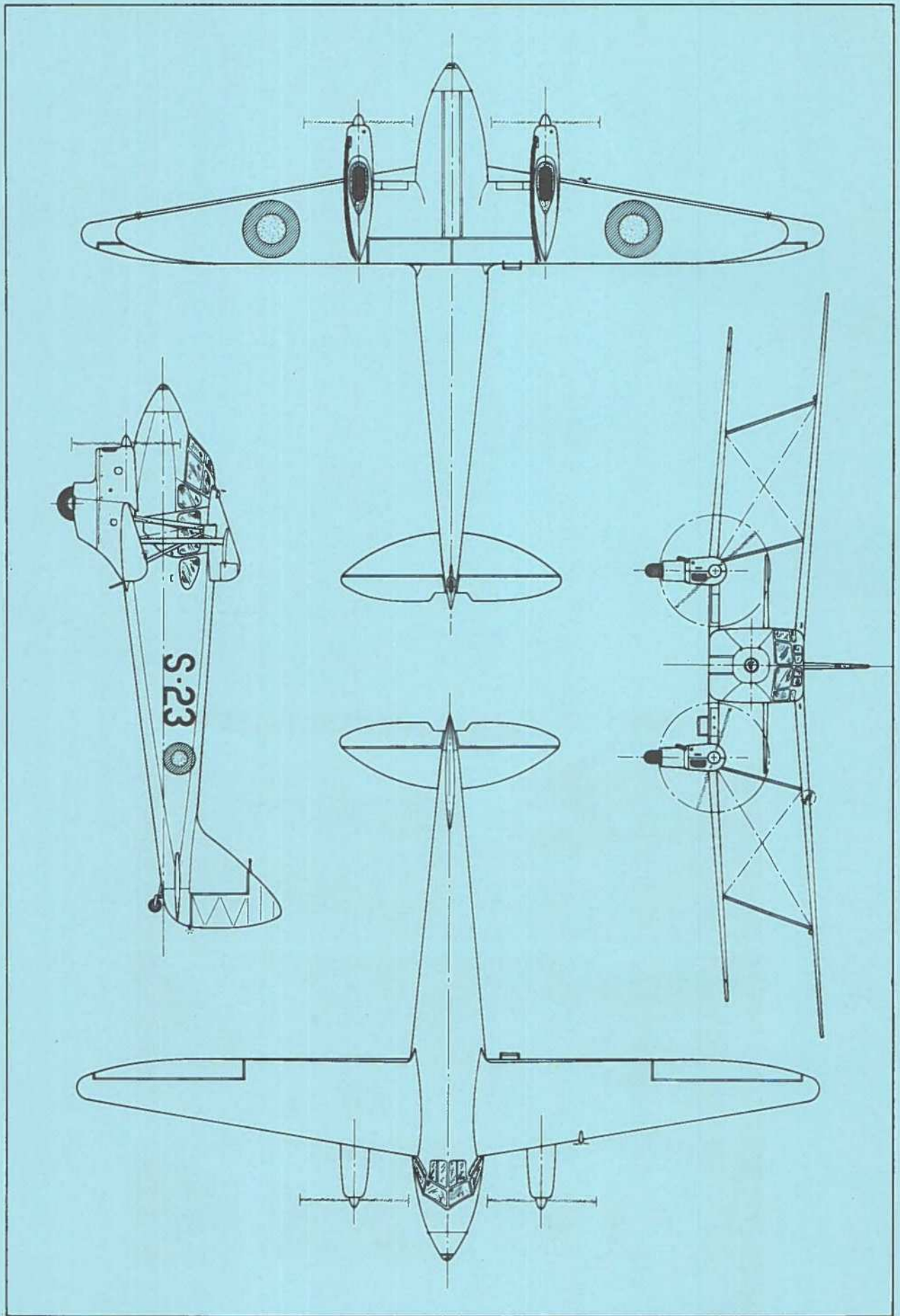
H. Fl. Tr. nr.	Fabr. nr.	Leveret	Flyvetid	Bemærkninger
<i>II S</i>				
S—21	6060	27 feb 1934	392 t 10 m	hav. 24 feb 1936
S—22	6061	24 mar 1934	836 t 05 m	hav. 9 aug 1939
<i>III S</i>				
S—23	7551	25 maj 1937	594 t 30 m	taget af tyskerne
S—24	7552	25 maj 1937	592 t 10 m	efter 29 aug 1943

Specifikation

	II S Dragon		III S Dragonfly	
Spændvidde	14,43 m	47 ft. 4 in.	13,10 m	43 ft. 0 in.
Længde	10,52 m	34 ft. 6 in.	9,65 m	31 ft. 8 in.
Højde	3,07 m	10 ft. 1 in.	2,79 m	9 ft. 2 in.
Vingereaal	34,93 m ²	376 sq.ft.	23,78 m ²	256 sq.ft.
Tomvægt	1043 kg	2300 lbs.	1210 kg	2487 lbs.
Fuldvægt	1905 kg	4200 lbs.	1816 kg	4000 lbs.
Max. hastighed	206 km/t	110 knots	235 km/t	127 knots
Marchhastighed	175 km/t	95 knots	205 km/t	111 knots
Begyndelses- stighastighed	3,05 m/s	612 ft./min.	3,71 m/s	730 ft./min.
Tophøjde	3810 m	12.500 ft.	5515 m	18.100 ft.
Flyvestrækning	740 km	400 n.m.	1420 km	765 n.m.



Dragonfly



I så fald, kan de nuværende ejere klare dette projekt? eller ønsker man andre FTF-organisationer med i dette arbejde?

Bestyrelsen for Civiletaternes Sommerhuse arbejder med planer om en fuldstændig ombygning af etablissementet i Kobæk, således at det vil blive bedre egnet til kursusformål samtidig med, at de gamle villaer rives ned og erstattes af moderne tofamiliers huse. Efter at kommunen har stillet i udsigt, at kloakeringsforholdene for området vil være bragt i orden i 1968, regner man med, at 1. etape af nybyggeriet vil kunne være tilendebragt i 1969. Denne 1. etape omfatter opførelsen af en hovedbygning på ca. 1800 m² indeholdende

mødesal, spisesal, køkken, administrationslokaler samt 30 værelser alle med toilet og brusebad.

Denne del af projektet vil antagelig komme til at koste 3 mill. kr. De forhandlinger, der er ført om finansieringen, har resulteret i acceptable tilbud om lån i pengeinstitutter.

For FTF og de tilsluttede organisationer ville dette være ideelt at kunne disponere over en ejendom til kursusvirksomhed. Da det for Civiletaternes Sommerhuse ville være lige så ideelt at have en fast kundekreds, er der mellem FTF og CS indledt et samarbejde, der foreløbig har givet sig udslag i, at FTF's direktør, Marvin Madsen, er blevet medlem af CS's byggeudvalg.



Ombygningen af Kobæk ER påkrævet

DEN NY SELSKABSUNIFORM



i fineste engelsk pinhead kr. 850.- plus distinktioner

Trevira silps i flyvevåbnets

farver kr. 19,50

Uniformer - Skrædderi

Konfektion - Ungerl

Blazer Badges

Officerer rentefri conto

RASKIN & SØN

BLAAGAARDSGADE 16
KBH. N - TLF. (01) 39 70 94

Saab 105

Den första fullt utrustade attack- och spaningsversionen av Saab 105 har nu provflugits. Flygplanet är en utveckling av skolverversionen (Flygvapnets beteckning SK60A), som i ett stort antal flygplan nu levereras till Ljungbyhed. Redan i skolverversionen är vissa förberedelser gjorda för medförande av attackutrustning. Sålunda finns infört bl. a. 6 st fästpunkter i vingarna för yttre beväpning, infästningspunkter för sikteskonsol i kabinen och schakt för el-ledningar mellan beväpningsfästen och kabinen. Dessutom är styrs-paken försedd med avfyringsströmställare.



Ett större antal skolflygplan avses vid en särskild modifieringslinje bli kompletterade till attackversion dvs. med installation för bl. a. beväpningsbalkar, sikte, manöver- och kontrollpaneler och komplett elsystem för beväpning.

Den normala användningen efter denna modifiering blir fortfarande som skolflygplan men med mycket kort varsel kan förvandling ske till ett lätt attackflygplan avsett för direkt samverkan med armé- och marinstridskrafter. Attackflygplanet kan alternativt medföra 12 st 13,5 cm attackraketer, 2 st 30 mm kanoner monterade i behållare eller 2 st attackrobotar Saab 305. Dessutom kan alternativt övningsraketer eller 12,7 mm kanoner för övningsändamål medföras. Attackversionen är utrustad med gyroreflexsikte och registrerkamera. Attackversionens beteckning blir SK60B.

Med sin högt placerade vinge, som är ren och fri från landställ och motorgondoler, samt med den högt belägna stabilisatorn kan flygplanet lätt bära yttre beväpning. Konstruktionen ger god markfrigång och det finns ingen risk för skador på stjärtpartiet av raketstrålar eller krutstänk vid skjutning.

Besättningen utgöres av två man placerade i katapultstolar sida vid sida, vilket ger god sikt för båda. Som sambandsflygplan kan 105:an lätt förses med fyra stolar om man tar bort katapultstolarna.

Ett mindre antal attackflygplan kommer därjämte att förses med en fast spaningskamerainstallation i nosen. Kameran är av panoramatyp, som ger en utbredd vy utefter horisonten i stort sett överensstämmande med den vy flygplanbesättningen ser. En speciell bandspelare kan medföras för användning i samband med spaningsuppdrag. Beteckningen på denna version blir SK60C.

»Flygväbnet« har tidigare omtalt SAAB 105 i nr. 7/66.



I øvrigt fløj SAAB VIGGEN første gang den 8 feb 1967 og flyet samt fabrikken i Linköping blev forevist for 22 redaktører og flyvebladsmedarbejdere fra 9 lande den 30 mar, hvor den 15. flyvning blev udført. Vi håber at kunne bringe mere om VIGGEN i næste nr. og henviser i øvrigt til nr. 3/66 og 1/67.

Den ungdom, De skal VEJLEDE-

Nærværende er en oversættelse og bearbejdelse af en artikel fra APPROACH, august 1966. Artiklen drejer sig først og fremmest om teknisk personel, men med små omskrivninger kan principperne direkte anvendes om alle former for uddannelse. Der fremsættes vel ingen revolutionerende nye tanker eller afsløres ting, som ikke er kendt tidligere af instruktører i Flyvevåbnet, men en og anden kan nok finde noget af værdi gennem en samlet fremstilling som denne.

For mange unge kan 1967 blive det første år i deres løbebane inden for Flyvevåbnet. Er De som instruktør rede til at give de nye elever korrekt instruktion/træning, at lære dem disciplin og at vejlede dem til at blive gode medarbejdere?

De kan som instruktør meget vel blive årsag til, hvorvidt de nye elever skal udvikle gode arbejdsvaner og positiv holdning eller det modsatte.

Som instruktør/leder kan De blive en konstruktiv rådgiver for de unge, og Deres indflydelse vil række udover det øjeblikkelige arbejde. Det at hjælpe unge mennesker til at finde tilfredsstillelse i arbejdet indebærer mange belønninger.

Naturligvis ønsker De at skabe effektive medarbejdere af eleverne, men om De har held hermed afhænger af, om De forstår ungdommen og dens natur og af Deres evne til at anvende de almindelige principper for godt tilsyn, god ledelse og indføring i jobbet.

Lad os se lidt nærmere på disse unge elever.

Hvordan er de?

Hver enkelt er forskellig. Hver enkelt forandrer sig i sit eget tempo fra barn til voksen. Denne periode med en hurtig skiften fra barn til voksen begynder i ca. 12 års alderen og vedvarer til 21—22 års alderen. Perioden med det største pres kommer imellem 14 og 18 år.

Hvordan de tænker og lærer

Den typiske halvvoksne unge mand på 16—17 år har omtrent nået den voksnes evne til at lære. Han har også nået den alder, hvor han ønsker at ræsonnere, at forstå princippet bag ved det, der sker. Han diskuterer ikke bare for »at vise sig«.

De vil sandsynligvis finde skarpsindighed hos dem, hvis De leder efter den. Opvakte unge men-

nesker kan i almindelighed ikke lide at blive tiltalt som mindrevidende. Men selv om de er intelligente, oparbejder de kun dømmekraft gennem erfaring. Deres dømmekraft øges, efterhånden som de møder problemer og løser dem.

De unge mennesker lærer ved at iagttage Dem og deres arbejdsfæller samt ved, hvad De med overlæg og omtanke prøver på at lære dem. Især er de tilbøjelige til at efterligne voksne, som de beundrer.

Alle lærer hurtigere, når de føler sig godt tilpas. Unge mennesker kan være så opslugte af den ny situation, de befinder sig i, at de til at begynde med ikke er frigjorte nok til at tage ved lære.

At have succes med de første skridt er af betydning for at kunne lære. Hvis unge lærlinge bliver stillet over for fiasko, når de begynder på en ny form for aktivitet, kan det meget vel ske, at de bliver bange for at prøve igen. De kan hjælpe dem til at benytte deres fejl til at øge deres lærdom.

Unge mennesker vil gerne gøre en mængde intellektuelle og følelsesmæssige opdagelser. Dette er en del af det, som voksne kalder »dagdrømmerier«. De søger efter svar på store spørgsmål, de leder efter idealer og værdier, efter forståelse for tilværelsen. Deres idealisme gør dem modtagelige for tilskyndelser til samarbejde, loyalitet og høje idealer.

Hvordan de føler

Unge mennesker er usikre på dette stadium af deres opvækst. De kan ikke fordrage, at man ler ad dem. De bryder sig ikke om at stille spørgsmål, der kan lyde tåbelige. Halvvoksne unge mennesker kan føle sig som voksne og sikre den ene dag, den næste dag som børn. Men det vokser de fra!

Når de befinder sig i en fase af selvtilid, kan de opføre sig intolerant over for voksne, som de tror gør myg til elefanter. Alt er så simpelt for dem, når de er i en stemning, hvor de kan klare alt.

De er ofte meget kritiske mod sig selv og følsomme for bebrejdelser. På den anden side tøver de med at indrømme fejl over for andre, og de bliver let nedslåede, hvis de bliver gjort til grin eller kritiseret for hårdt. Men de kan være lige så kritiske over for andre som mod sig selv. De venter sig en masse af de voksne, de har omkring sig, og føler sig meget let sat helt udenfor, når voksne svigter dem.

Unge menneskerr har et stort behov for at blive akcepteret som mennesker med egne rettigheder. Når de bliver behandlet som voksne, reagerer de i regelen på en voksen måde. De værdsætter respekt fra voksne i deres omgivelser, skønt de undertiden giver indtryk af ikke at vide, hvordan de opnår denne respekt. Men hvis de føler Deres interesse for dem og Deres ønske om at hjælpe dem til at klare sig godt, vil de sandsynligvis akceptere Dem som ven og rådgiver.

Hvad de ønsker

Unge mennesker er et stort bundt af selvmodsigelser. De vil gerne behandles som individer, men alligevel ønsker de at være en del af deres klike. De er stærkt gruppe-inspireret og ønsker at være en del af et hold.

De vil gerne foretage sig ting på den vedtagne voksne måde. Dette får dem til at optræde »smart«. For at skjule usikkerhed kan de finde på at benytte sig af en lidt for »frisk« optræden eller slang eller banden.

Unge mennesker ønsker sig ofte noget andet af et job, end voksne gør. Menneskelige forbindelser er vigtige for dem. Almindeligvis ønsker de mest af alt at kunne lide de mennesker, de arbejder sammen med, og at disse kan lide dem. De vil også gerne have, at deres leder kan lide dem. De vil prøve stærkere og klare sig bedre, hvis de føler, at man anerkender dem og kan lide dem. Men de ønsker sig også succes i deres job. Muligvis kan de ikke indse deres egen begrænsning eller begrænsningerne i jobbet. Det kan være nødvendigt for Dem at hjælpe dem med at sætte et mål, der er i overensstemmelse med deres evner, og at vise dem, hvordan de skal nå dette mål.

Hvordan kan man øge deres fremskridt?

De skal over for unge mennesker gøre alt det, som De gør for andre nye medarbejdere, og altid

huske på, at de er unge, der er i udvikling — både legemligt og sjæleligt. Netop fordi de befinder sig på dette mellemstade, hvor de endnu ikke er helt voksne, er der visse ledelsesprincipper, der har særlig betydning, når man har med unge mennesker at gøre.

Den unge, nye lærling har ingen fagmæssig viden og kunnen, han har aldrig oplevet den rutine, som De tager for givet i en bestemt arbejds-situation. De kan regne med, at han reagerer anderledes end voksne. Husk på, hvilken forandring det var for Dem selv at komme fra skoleklassen til værkstedet.

De skal søge at udvikle en god indstilling hos eleverne

De vil gerne have, at Deres elever skal være samarbejdsvillige, være villige til at give et nap, når der opstår vanskeligheder, at være stolte af virksomheden og at føle, at de har andel heri. Alle disse udtryk for vilje til samarbejde er biprodukter af den måde, hvorpå lederen beskæftiger sig med sine ansatte, lige fra det øjeblik de søger om ansættelse, og til de forlader stillingen. De har rig lejlighed til at udvikle en god indstilling hos den unge elev til hans job. Det skal De arbejde ud fra. Når De understreger *vi* og ikke *jeg*, får det dem til at føle, at de hører med i fællesskabet.

De kan stimulere interessen for arbejdet ved at hjælpe eleverne til at forstå, hvorfor deres arbejde er nødvendigt, og hvordan det passer ind i mønstret i virksomheden. Det hjælper, hvis De forud forklarer om planlagte forandringer, der vil berøre dem.

De kan udvikle elevernes initiativ ved at opmuntre dem til at gå med ind i bestræbelserne for at finde på måder til at nedsætte eller undgå spild eller til at gøre deres arbejde nemmere eller bedre.

De skal rose Deres elever, når deres arbejde fortjener det. Det kan være netop den spore, de behøver, og det vil få dem til at føle, at De er deres ven. Af loyalitet vil de gøre mere end af frygt.

Instruktørens sprog og opførsel vil også øve indflydelse på elevernes opførsel. De skal opmuntre den form for atmosfære, som De vil anse for passende for Deres egne sønner og døtre.

En dårlig indstilling til arbejdet eller arbejdsfæller bliver hyppigere angivet som årsager til fiasko i jobbet end manglende evne til at udføre det.

Hvis elever optræder trodsigt eller fornærmet, kan det være, at det blot er et forsøg på selvstændighed, eller det kan være, at de identificere-

rer Dem med forældre, der nægter at lade dem vokse op. Hvis De anvender en ærlig måde at nærme sig tingene på, vil De derved opmuntre et samarbejdsvilligt forhold.

Et forhold til en ting, et arbejde, osv. er noget, man selv oparbejder, ikke noget man får doceret.

Sæt dem rigtigt i gang

De har sandsynligvis et program, De gennemgår for alle nye folk. De har forstået, at De er nødt til at hjælpe dem til at tilpasse sig til deres nye job.

Lav instruktioner

Men det kræver mere tid og opmærksomhed at specificere detaljer for at få Deres elever sat i gang, så starten bliver god. Det er imidlertid ulejligheden værd, fordi de kan yde mange års nyttig tjeneste, hvis de bliver sat i gang på den rigtige måde. Husk, at de indadtil mangler tillid, og at det er Deres sag at mindske spændingen. Et venligt ord kan blive en ledetråd for livet. Når de først har nogen tillid — hvis de er fortlørlige med omgivelserne, kender deres arbejdsfæller og forstår, hvem der skal give dem ordrer — så vil de hurtigere kunne tage ved lære.

Giv Dem tid til at vise eleverne, hvor alle faciliteterne er — og hvad de skal gøre, hvis førstehjælp er påkrævet. Bestemmelserne bør forklares for dem, før de uforvarende kommer til at overtræde dem. Når de indser, at bestemmelserne er fornuftige og til bedste for alle, er de glade for at overholde dem.

Hvis De kan anbringe dem under beskyttelse af en ældre elev eller hjælpeinstruktør med mere erfaring, vil det hjælpe dem til at føle sig hjemme og finde sig til rette. Andre medarbejdere kan hjælpe til ved at acceptere de unge.

Godt byndt er halvt fuldendt.

Vis dem hvordan

At opøve elever i et jobs færdigheder er en stor del af Deres arbejde som leder. Det er altid en god idé at planlægge og tilrettelægge arbejde i små enheder for begyndere. Og for unge elever er det ligefrem vigtigt.

At opdele deres arbejde i små enheder leder dem gradvist, let og gnidningsløst hen mod en hel arbejdsdag. Unge mennesker er ikke vant til at holde sig til en ting 8 timer om dagen. Op-gaverne i skolen og hjemmet har sædvanligvis været kortvarige.

De bør ikke nøjes med blot at fortælle eleverne, *hvad* de skal gøre — De må vise dem, *hvordan* det skal gøres. Lad dem så gøre det, et skridt

ad gangen. Man tager det langsommere og går mere i detaljer, end med ældre elever — fordi man ved, at de er grønne drenge.

Tal til dem med ord, de forstår. Husk at fagudtryk og -jargon vil virke forvirrende, indtil de er blevet forklaret. Gør det let for dem at stille spørgsmål. Når De forklarer dem grunden til at gøre tingene på Deres måde, vil de hurtigere begribe det. På den måde føler de, at De respekterer deres intelligens, og de behøver ikke at »vise sig« for at imponere Dem.

Unge mennesker har ikke noget imod fasthed i spørgsmål af betydning, så længe De blot er fair.

Uær opmærksom

De fleste begyndere bekymrer sig mere om hurtighed end om kvalitet. De har behov for at vide, hvad De anser for vigtigst: hurtighed eller kvalitet. Det kan godt være, at de ikke kan indse, at det at holde et støt tempo og at udføre arbejdet rigtigt gør en forskel for deres arbejdsfæller.

De skal opmuntre dem til at tænke over, hvad de foretager sig. Hvis de rutinemæssigt udfører en eller anden arbejdsgang, kan de også rutinemæssigt gøre den samme fejl atter og atter, indtil De opdager det.

For unge mennesker på dette trin er det lige så vigtigt at lære gode arbejdsvaner som at mestre færdigheder.

Hold dem til arbejdet

At reducere forsømmelser og fravær ved at holde eleverne fri for uheld og sygdom er noget der angår os alle, men mest af alt angår det Dem som leder. Fraværende elever »producerer« ingenting.

Unge mennesker behøver mere indførelse i sikkerhedsforanstaltninger end ældre personale. De er nysgerrige, kan lide at eksperimentere og tager flere chancer. Giv dem klar besked om sikre områder og fremgangsmåder. Understreg, at det at gøre tingene på den rigtige måde betyder at gøre dem på den sikre måde. Forklar dem, hvad beskyttelsesforanstaltningerne på maskinerne er godt for, og hvilke farer maskinerne rummer. Hjælp dem til at indse, hvad der er grundlaget for sikkerhedsbestemmelser og renholdelsesanvisninger. Vis dem, hvorledes man bærer sig ad med at løfte og at bære. Demonstrer sikker og rigtig anvendelse af værktøj og redskaber. De må være indstillet på at skulle lære unge mennesker sikre fremgangsmåder atter og atter.

Sikkerheds- og helbredsvaner tilegnet i det første job vil lønne sig for elever og for arbejdsgiver i årevis fremover.

Unge mennesker er glade for at lære nye måder at bruge deres voksende kræfter på. De former for arbejde, der rummer den mindste risiko, er de bedste for unge mennesker.

Hjælp dem frem!

Som leder kontrollerer De uafsladeligt Deres folks fremskridt og giver dem anerkendelse for godt

udført arbejde. De må ikke overse Deres elever, når der viser sig en chance for at rose dem.

De skal opmuntre de ærgerrige og vise dem, hvordan de kan komme videre frem. Vær opmærksom på udviklingsmuligheder. Hvis forfremmelse er afhængig af mere uddannelse eller opøvelse, så fortæl dem, hvor og hvordan de kan få det. Det er god ledelse at sørge for, at ærgerrige unge arbejdere får en chance for at anvende deres yderste evner.

HJORTEAPOTEKET

Fregerslev
Haderslev

»CARINA« BLOMSTER

BYMIDTEN 56
VÆRLØSE
TELEFON 480544



BLOMSTERBODEN v/KIRKEN

HERLEV
TELEFON 913330

KOLLUND AUTOVÆRKSTED SØNDERJYLLAND

KIOSKEJER MAX ANDERSEN

BALLERUPVEJ 10
VÆRLØSE
TELEFON 48 01 19

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri



Ved Hovedvægten

Nørhaves Service Station

Benzin, olie, smøring - Biler u/fører

Alt i vin, tobak og kolonial — Tlf. Vadum 35



DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Statsstøttet teorikurser —
Statskontrollerede korrespondancekurser . Alle flyvecertifikater

OFO-ORIENTERING



OFO afholdt sit ordinære repræsentantskabsmøde på Flyvestation Skrydstrup den 7—8 april 1967.

Efter de i januar gennemførte lovændringer består OFO's højeste myndighed, repræsentantskabet, for perioden marts 1967 — februar 1968 af ialt 20 repræsentanter fordelt på de 8 afdelinger og repræsenterende ialt 330 medlemmer.

Fra afdeling Aalborg: OBLT V. K. H. Eggers

Fra afdeling Karup: OBLT O. Grue
MJ B. V. Larsen
FL I H. H. V. Hansen

Fra afdeling Skrydstrup: MJ N. Å. M. Elmelund

Fra afdeling Værløse: MJ A. H. Dolleris
MJ K. G. Sørensen
MJ J. Saustrup
MJ L. Christensen

Fra afdeling Vedbæk: OBLT B. E. Amler
MJ V. Møllerup
KN P. V. G. Laursen

Fra afdeling København: MJ L. I. Rasmussen
MJ I. H. Jensen

Fra afdeling Ejby: OB K. W. Hansen
MJ P. R. Findshøj
FL I H. Christensen

Fra kadetafdelingen: Kadet F. P. Nielsen
Kadet K. Dinesen
Kadet P. Madsen

Ialt 18 af de 20 repræsentanter havde givet møde medens 2 var erstattet af suppleanter. Repræsentantskabet var således beslutningsdygtigt med fuldt antal repræsentanter.

Af praktiske grunde — specielt af hensyn til de tilrejsende fra det storkøbenhavnske område — var mødet placeret til begyndelse fredag kl. 1300 og med afslutning lørdag kl. 1230.

Under mødet blev der af formanden for OSF, kaptajn af specialgruppen J. R. S. Fogde givet en grundig og interessant orientering om personelstrukturproblemerne set fra specialofficerernes organisation.

Mødets dagsorden

1. Valg af ordstyrer.
2. Formanden aflægger beretning om det siden sidste ordinære repræsentantskabsmøde (13—14 april 1966) passerede og om organisationens anliggender i øvrigt.
3. Kommentarer til beretningen.
4. Det reviderede regnskab for organisationen og bladet »Flyvevåbnet« fremlægges til godkendelse.
5. Budget for året 1967 for organisationen og for bladet »Flyvevåbnet« fremlægges.
Kontingent fastsættes.
6. Valg til bestyrelse m. v.
7. Anmeldte sager.
8. Eventuelt.

Ordstyrer

Det afgående bestyrelsesmedlem major A. Skade Nielsen blev valgt med akklamation og gennemførte hvervet med sikkerhed og myndighed.

Formandens beretning

Formanden aflagde en fyldig beretning, der byggede på den til hvert enkelt medlem udsendte beretning for året 1966, og supplerede beretningen vedrørende et antal løbende, større sager.

Blandt disse skal nævnes:

Officerssammenslutningen

Forbundet af Danske Linieofficerer må nu i princippet siges at stå umiddelbart foran sin etablering.

Et enigt OFO repræsentantskab vedtog på et ekstraordinært møde den 26 januar 1967 OFO's medlemsskab af et forbund.

Der resterer endnu en fælles udarbejdelse af supplerende kommentarer til lovene samt den formelle etablering af forbundet.

Når denne etablering er en realitet, vil en fyldigere orientering blive bragt i dette blad.

Avancementsforholdene

Tjenestemandskommissionens arbejde har jo medført et stop i normeringslovgivningen og dermed også fastlåst avancementerne, hvorfor det blot blev konstateret, at de nuværende rammer er udfyldt.

Uniformssagen

Uniformsudvalget har nu afsluttet sit arbejde, og bestemmelser for de respektive uniformsgenstande er udsendt.

Blandt andet på OFO initiativ er det bestemt, at der nedsættes et permanent uniformsudvalg, hvori skal søges løst opstående problemer om de bestående bestemmelser, men også tages initiativ til ændringer og nyskabelser.

Byggesagen Uedbæk

Denne sag har løbet i mange år og er nu afsluttet for OFO's vedkommende, idet sagen nu er overgået til kommandomyndighederne med et begrundet håb om, at der i samarbejde med ministeriet og Søllerød kommune vil kunne skabes nogle boligmuligheder også for en del af Flyvevåbnets personel.

Udkommandotillægssagen

Denne sag forekommer OFO mere og mere uforståelig. Den blev af Flyvevåbnets personelorganisationer indbragt for domstolene i 1964 — for 3 år siden, men i virkeligheden er der intet sket.

Siden repræsentantskabsmødet i april 1966 har været berammet til retsmøde således:

- 13 maj 1966 — udsat til
- 13 jun 1966 — udsat til
- 26 aug 1966 — udsat til
- 28 okt 1966 — udsat til
- 16 dec 1966 — udsat til
- 3 feb 1967 — udsat til
- 3 mar 1967 — udsat til
- 31 mar 1967.

Begrundelsen har hver gang været, at anklagemyndigheden, kammeradvokaten, ikke havde kunnet indhente de fornødne oplysninger.

En ny udsættelse blev også fastsat på mødet den 31 marts, nemlig til 28 april 1967, hvorefter nye udsættelser ikke bør kunne akcepteres.

Personelstrukturen i Flyvevåbnet

Et meget dominerende punkt i beretningen var de løbende forhandlinger om Flyvevåbnets kommende personelstruktur, således som den behandles i »Klimaudvalg« og personeludvalg (»14. januar-udvalget«), hvori OFO er repræsenteret ved sin formand.

Spørgsmålet er yderligere blevet aktuelt ved den senere tids omtale i pressen af Flyvevåbnets kontraktofficerers forhold.

Formanden trak retningslinierne op for OFO's principielle standpunkter og præciserede især OFO's ønske om, at overgangsproblemerne blev løst sideløbende med vedtagelsen af en ny personelstruktur.

Samarbejdet med de øvrige værnorganisationer

Et fortsat og udvidet samarbejde er gennemført med OSF (Flyvevåbnets anden militære tjenstemandsorganisation). Endvidere med foreningerne i FFMPO — Fællesrådet af Flyvevåbnets militære personelorganisationer.

Samarbejdet med de øvrige værnsofficersorganisationer er fortsat og udbygget, ikke mindst med henblik på officersforbundet.

Kommentarer til beretningen

Beretningen blev godkendt.

En større debat fandt sted om personelstrukturændringerne, ikke mindst kontraktofficerernes placering i en overgangsperiode.

Der henvises i øvrigt til lederen i dette nummer samt orienteringen andet steds i bladet om dette emne.

Regnskabet

Det reviderede regnskab for organisationen og for bladet »Flyvevåbnet« blev fremlagt og godkendt.

Budget

Budgettet for organisationen var baseret på en uændret kontingentfastsættelse.

Budgettet for bladet »Flyvevåbnet« var baseret på et uændret tilskud fra organisationen.

Begge budgetter blev godkendt.

Kontingentet for 1967-68

Kontingentet, der som nævnt blev fastsat uændret, udgør således:

For tjenstgørende medlemmer: 30 kr. pr. måned:

For kadetter: 15 kr. pr. måned.

For passive medlemmer: 5 kr. pr. måned.

Valg af formand

OFO's formand gennem de sidste 6 år afgår dette år efter tur. Formanden genvalgte med akklamation.

Valg af bestyrelsesmedlemmer, suppleanter og revisorer

Efter at repræsentantskabet havde vedtaget enkelte ændringer i valgmåden for kasserer, suppleanter og revisorer, vedtoges bestyrelsens forslag om nyvalg og genvalg enstemmigt.

OFO's ledelse

OFO's ledelse består herefter for perioden 1967-68 af:

Formand:

OB K. v. Wylich-Muxoll

Næstformand:

OBLT O. Grue

Bestyrelsesmedlemmer:

OB K. W. Hansen

OBLT B. E. Amlø

OBLT V. K. H. Eggers

MJ N. A. M. Elmølund

MJ I. H. Jensen

MJ P. R. Christensen, sekretær

Kasserer:

MJ L. Christensen

Bestyrelsessuppleanter:

FL I H. H. V. Hansen

FL I H. Christensen

Revisorer:

MJ T. Vejrup

KN P. V. G. Laursen

Revisorsuppleant:

FL I P. K. Olsen

Anmeldte sager

I fortsættelse af de på det ekstraordinære repræsentantskabsmøde i januar 1967 vedtagne lovændringer havde bestyrelsen til dette anmeldt en del forslag til lovændringer.

Samtlige forslag blev vedtaget. Mange dog efter en livlig debat.

Af de væsentligste forslag skal nævnes:

(a) En mindre ændring til den lovbestemte dagsorden til det ordinære repræsentantskabsmøde havde blandt andet sin baggrund i ønsket om at holde et ekstraordinært repræsentantskabsmøde i december 1967 og måske ét i december 1968. Dels for en stillingtagen til de økonomiske aspekter i forbindelse med officersforbundets virksomhed og dels til de problemer, der forventes at ville foreligge i forbindelse med personelstrukturændringerne og tjenestemandskommissionens arbejde.

(b) En ændring af lovafsnittet om OFO's organisation og ledelse, hvorefter medlemmernes tilknytning til afdelinger principielt er stærkere fastslået, ligesom det er understreget, at kun re-

præsentantskabet kan træffe bestemmelser om de respektive afdelinger.

De 8 afdelingers omfang i forhold til tjenestestederne er fastsat således:

Afdeling Aalborg:

De inden for Flyvestation Aalborg placerede enheder samt Flyverdetachment Skagen.

Afdeling Karup:

De inden for Flyvestation Karup placerede enheder, herunder Flyvertaktisk Kommando, HQ Baltap, HQ Airbaltap og Flyvevåbnets Rekrutskole samt Flyvestation Tirstrup.

Afdeling Skrydstrup:

De inden for Flyvestation Skrydstrup placerede enheder, herunder Flyvevåbnets Rekrutskole samt Flyverdetachment Skrydstrup og Flyvestation Vandøl.

Afdeling Værløse:

De inden for Flyvestation Værløse samt Jonstruplejren og Officersskolens område placerede enheder, herunder Flyvermaterielkommandoen, Træningskommandoen, Flyvevåbnets Sergentskole, Flyvevåbnets Officersskole/Flyvevåbnets Specialofficersskole, Flyvevåbnets Reserveofficersskole, Flyvevåbnets Konstabelskole samt Flyverdetachmenterne Kagerup, Stensved og Bornholm og Flyvestation Avnø samt Luftværnsgruppens midlertidige placerede enheder på Flyvestation Værløse.

Afdeling Vedbæk:

De inden for Flyvestation Vedbæk placerede enheder, herunder Flyverkommandoen og Flyverdetachment 500.

Afdeling København:

De inden for København, Frederiksberg og Gentofte kommuner placerede militære enheder, herunder Forsvarsministeriet, Forsvarsstaben, Forsvarsakademiet, Geodætisk Institut m. fl. samt ikke under uddannelse værende personel tjenstgørende i udlandet, i Grønland og på Færøerne.

Afdeling Ejby:

Det inden for Luftværnsgruppens kommandoområde hørende personel, som er tjenstgørende ved Luftværnsgruppens detachementer (for tiden Avedørelejren, Ejby, Gunderød, Kongelunden, Sigerslev, Tune, Middelgrunden (Flakfort) m. fl.)

Kadetafdelingen:

Kadetter på Flyvevåbnets Officersskole.

Bladet

Det blev vedtaget at lade lovafsnittet om medlemsbladet udgå, idet man fandt det rigtigst at stå lovmæssigt frit med hensyn til medlemsblad, når indtræden i et officersforbund blev en endelig realitet.

I denne forbindelse vedtog repræsentantskabet følgende udtalelse:

»Foranlediget af de af bestyrelsen for repræsentantskabet forelagte oplysninger vedrørende bladet »Flyvevåbnet«s eventuelle videreførelse under en eller anden form i et fællesorgan udgivet af Forbundet af Danske Linieofficerer, opfordrer og bemyndiger repræsentantskabet hermed» bestyrelsen til at foretage de heraf følgende nødvendige vedtægtsændringer under forudsætning af, at det for bladet godkendte budget ikke overskrides«

Eventuelt

En række indlæg, særlig om uddannelsesforhold og personelstrukturændringen, blev fremsat, væsentligst til bestyrelsens videre bearbejdelse.

OFO's formand orienterede videre om enkelt-sager.

Afslutning

Mødet kunne afsluttes med en konstatering af, at en lang række problemer — deraf enkelte af helt vital karakter — havde været gennemdrøftet på en saglig og tillige fornøjelig måde, hvorefter det nu er bestyrelsens opgave at gennemføre det egentlige argumentationsarbejde i forbindelse med disse problemers løsning.



Kør til Verdens Ende på

KNAGENDE STÆRK

SCHIØNNING & ARVÉ
ÆQUATOR
Cykledæk

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



Skriv efter
studiehåndbog
med oplysninger
om 120 brevkurser -
gratis og uden
forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevvej 77 · Hellerup



CALTEX SERVICE

er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørservice - lynladning - døgnvagt

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

Mac Baren t o b a k k e r



det
ligner en
ganske
almindelig
cykel,
men det er
en

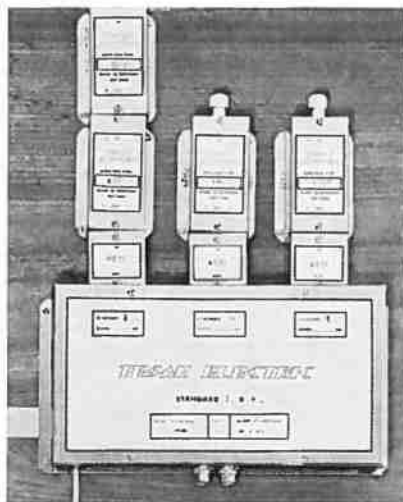
Hamlet

SIMONSEN & NIELSEN

Frederiksholms Kanal 4

København K. Telefon MI 41 85

TESAM ELECTRIC



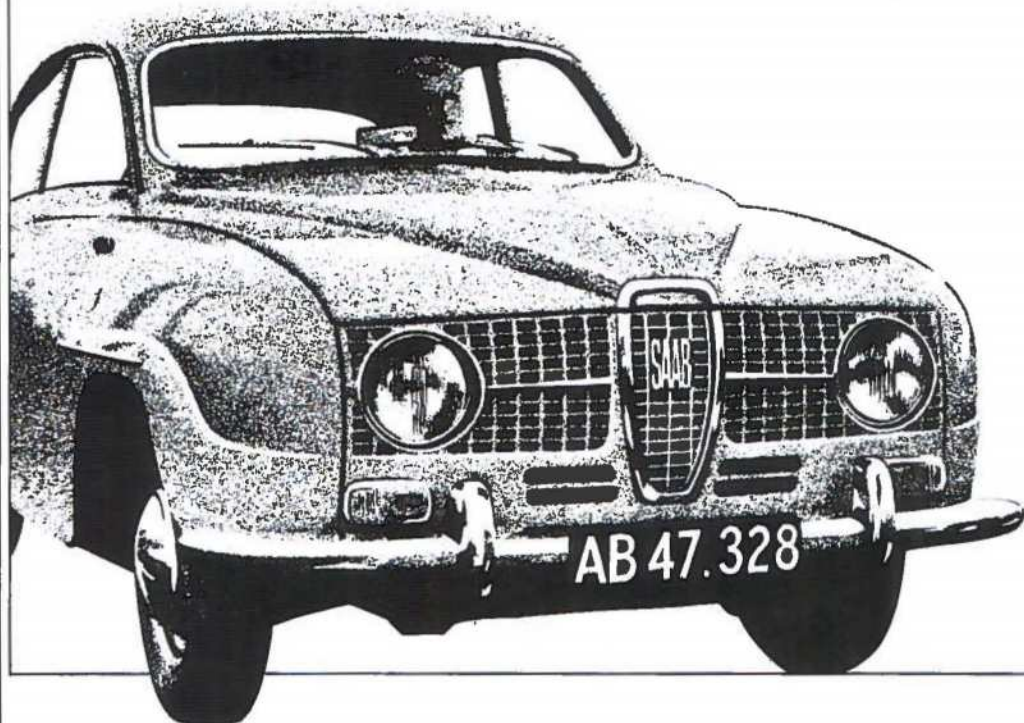
Første og største transistorantenne-
forstærker, som er godkendt
af Post- & Telegrafvæsenet.

SKANDIA ANTENNE MATERIEL

Sdr. Boulevard 110, København V, Tlf. Eva 4758

SOL-SOMMER SAAB

SVENSK KVALITET I TOP



Europas skønneste veje venter! Ud at køre, men ikke ligegyldigt hvordan. - De sidste 20 års modeluner indbygget i én og samme bil kan ikke konkurrere med summen af de automobiltekniske erfaringer, der er grundlaget for SAAB. SAAB havde forlængst løst sikkerhedsproblemerne, for disse blev "aktuelle": To-kreds diagonalbremssystem, tandstangsstyring, tyngdepunktet forrest i vognen, forhjulstræk med friløb og sikret passagerkabine. - Ikke nyheder for SAAB, kun selvfølgeligheder. - Det, der tæller i en SAAB, er den særlige køreglæde, den fantastiske manøvrerøve, kraftoverskuddet, der aldrig lader sin mand i stikken, og den egen charme ved håndteringen af god og sund mekanik. - Den lydløse gang, det fremragende varme- og ventilationsanlæg og de fly-prægede instrumenter giver fornemmelsen af at køre en kostbar luksusbil, og dog er man sikker på den bedst tænkelige driftsøkonomi - begrebet SAAB-kvalitet er mere end et rygte. - SAAB er resultatet af gennemført ingeniørarbejde og ikke af en opinionsundersøgelse. - Ja, en sommer med SAAB bliver en uforlignelig sommer...!

SAAB 96 2-takt (excl. lev.) - kr. 17.893

SAAB V-4 (excl. lev.) - kr. 20.891.

IMPORTØR:



ISIS MOTOR A/S
INDUSTRIVEJ 7 • GLOSTRUP • TLF. (01) 96 19 00

Flyvevåbnet

Handwritten initials in red and blue ink.



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 4

1967

SKAGERAK Redningsaktionen

Alle 144 personer ombord på den synkende norske færge SKAGERAK blev reddet—69 af dem af det danske flyvevåbens SIKORSKY S-61A helikop-

tere. General i flyvevåbnet Poul Ziegler sagde: "Vi havde den rigtige helikopter på det rigtige tidspunkt med det rigtige personel."

SIKORSKY produkter er aldrig blevet brugt bedre.



United Aircraft International
EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

U
A
SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION



UDENLANDSK REPRESENTANT FOR: PRATT & WHITNEY · HAMILTON STANDARD · SIKORSKY AIRCRAFT · NORDEN · UNITED TECHNOLOGY CENTER · VECTOR · UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED
REPRESENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT PRODUCTS I DANMARK: KAPTAJN AAGE HEDALL-HANSEN, WIBRANDTSVEJ 12, KØBENHAVN, DANMARK.



Flyvevåbnet

NR. 4

1967

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- NIKE-skydninger maj 1967
- SAAB - hovedleverandør i Europas største rumforskningsprojekt
- Den russiske hær under 1. verdenskrig
- Fra flyvningens historie
- AFT - allmän flygtränning vid flygvapnet
- FTF's danske ugekursus 1967
- Bogkronik

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 25. maj 1967

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Forbundet af danske linieofficerer

Da organisationsarbejdet blandt officerer begyndte omkring 1920, havde Hæren og Søværnet hvert sit ministerium, omend med en fælles forsvarsminister. Det fandtes dengang naturligt, at organisationerne i deres struktur fulgte den ministerielle opdeling. Da Flyvevåbnet blev oprettet som selvstændigt værn i 1950, dannede også officererne i dette værn deres egen forhandlingsberettigede organisation.

Den samhørsfølelse, der naturligt er mellem værnenes officerer, har gennem de seneste år ført til et stadigt snævrere samarbejde. Organisationerne har derfor nu fundet tiden inde til at manifestere samhøret ved dannelsen af et fælles forbund, som fremover vil tage sig af linieofficerernes organisationsmæssige spørgsmål.

Flere års sysselsætning med problemer vedrørende en fælles optræden af de 3 værns linieofficerer, der indledningsvis udkrystalliserede sig ved oprettelsen af »fællessekretariatet«, er nu en realitet, idet de 4 berørte organisationer, nemlig:

- Fællesorganisationen af Officerer i Hæren (FOH),
- Hovedorganisationen for Søofficerer (HOS),
- Hovedorganisationen for Søværnets Officerer af Maskinlinien (HOM) og
- Organisationen af Flyvevåbnets Officerer (OFO),

der er forhandlingsberettigede organisationer for alle Hærens, Søværnets og Flyvevåbnets linieofficerer — efter at spørgsmålet har været tilbørligt behandlet i de kompetente forsamlinger — den 3 maj 1967 har sammensluttet sig til et forbund, hvis navn er »Forbundet af Danske Linieofficerer« (FDL).

Forbundets bestyrelse fik i overensstemmelse med de i forbundets løve vedtagne forholdstal følgende sammensætning:

Generalmajor H. C. Engell, FOH, formand,
Oberst K. v. Wylich-Muxoll, OFO, næstform.,
Oberstløjtnant P. E. M. O. Grüner, FOH, bestyrelsesmedlem,
Oberstløjtnant J. Juel Pedersen, FOH, bestyrelsesmedlem,
Oberstløjtnant G. A. P. Rasmussen, FOH, bestyrelsesmedlem,
Kaptajn G. F. M. Gustavsen, FOH, bestyrelsesmedlem,
Oberst K. W. Hansen, OFO, bestyrelsesmedlem,
Kommandør H. L. Prause, HOS, bestyrelsesmedlem,
Kommandørkaptajn I. Jørgensen, HOS, bestyrelsesmedlem og
Kommandørkaptajn A. Balle Christiansen, HOM, bestyrelsesmedlem.

Spørgsmålet om forbundets forhandlingsret har været drøftet med og er blevet godtaget af såvel Forsvars- som Økonomiministerium, og forbundet udarbejder en skriftlig meddelelse herom til Økonomiministeriet.

Forbundsbestyrelsens forretningsorden, kommunikationsmetoder, økonomi og sekretariatsvirksomhed er spørgsmål, der naturligt bør løses, efterhånden som forbundet finder sig selv.

Men hvorom alting er, så er der nu midt i en tid, hvor institutioner, organisationer og øvrige

mønstre er såvel i opløsning som i krystallisering, skrevet »historie« vedrørende de 3 værnslinie-officersforhold, og dersom dette forbund, der er i pagt med tidens ånd, ikke skulle vise sig leve- og virkedygtigt til gavn for den almene effekt — så må det være os, der er noget i vejen med!

K. v. W.-M.

DEN RIGTIGE MILITÆRMANCHETKNAP



til uniform
til privat
til præmier
leveres i
gaveæske

Kr. 9,50 plus porto - sendes portofrit ved bestilling over 5 par

Fa. NORS PETERSEN

Thingvalla Allé 14 - København S. - Tlf. (01) 55 62 60



CALTEX SERVICE

er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørservice - lynledning - døgnvagt

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

Skræddermester **Evald S. Krath**

Nørregade 12 . Herning

Civilt og uniformsskrædderi

Fællesbageriet **Rønne**

Rønne

Bornholm

Tlf. Rønne 683

Hotel Himmelbjerget

Pragtfuld natur . Lyse værelser . Godt køkken

Telefon Gammel Ry 45

Med venlig hilsen
ABILDSKOV NIELSEN

Jelling Kro

Hyggelige lokaler og veltillavet mad

Tlf. Jelling 6, Hovedvej 18

NIKE-skydninger maj 1967

Så drog Luftværnsgruppen atter til NIKE-skydning i New Mexico, USA.

Mandag den 8 startede, under ledelse af OB K. W. Hansen, forkommandoet, der bestod af personel fra O-afdelingen samt det personel fra de fire NIKE-eskadriller, der i tiden 15—19 maj skulle samle og klargøre de otte raketter, der skulle benyttes under den følgende uges skydning. Den 14 og 15 maj (vi har altid haft en fantastisk evne til at ramme påsken eller pinsen) drog hovedstyrken af sted i 3 stk. C-54 fra Flyvevåbnets transporteskadrille (ESK 721). Denne styrke skal i dagene 22—26 maj klargøre alt øvrigt materiel, gennem diverse prøver og ende med (forhåbentligt) at afslutte skydningerne med otte fuldgode træffere.

Efter de sidste års særdeles tilfredsstillende resultater er det med bange anelser, at Luftværnsgruppen denne gang begiver sig til USA. Som bekendt vedtog man sidste sommer at nedskære tjenestetiden for værnepligtige i Flyvevåbnet fra 14 til 12 måneder, oven i købet med tilbagevirkende kraft, forstået på den måde, at ordningen også skulle gælde for allerede tjenstgørende værnepligtige. Dette betød i realiteten, at Luftværnsgruppen i en ret lang overgangsperiode mistede 25 pct. af de operativt uddannede værnepligtige samtidig med, at den effektive gavntjeneste af de nye, operativt uddannede sank med andre 25 pct.

Da de foreliggende opgaver stadig skulle løses i fuldt omfang (opretholdelse af det forlangte

beredskab, operativ uddannelse af nyt tilgået personel, generel militæruddannelse samt deltagelse i kurser og Forsvarets civile tjenestetidsundervisning og civiluddannelsen), er det formentlig klart for alle, at dette kun kunne løses gennem en end-og usædvanlig ekstra arbejdsindsats, som da også har resulteret i, at store dele af Luftværnsgruppens stampersonel og værnepligtige har haft omkring 450 månedlige arbejdstimer. En sådan arbejdstid kan næppe undgå at sætte sine spor, og Luftværnsgruppen har da også under de regelmæssige kontroller (effektivitetsprøver) kunnet mærke en tilbagegang, der dog nu synes at have kulmineret. Vi har nu ved forøget tildeling indhentet de mistede 25 pct. værnepligtige, men de sidste 25 pct. gavntjeneste (erfaring) kan aldrig indhentes, og det er det, der denne gang og i fremtiden vil mangle.

Trods dette handicap har Luftværnsgruppen alligevel det moralske mod til af uddannelsesgrunde at lade otte nye officerer forestå de enkelte skydninger i stedet for at lade de gamle prøvede kræfter redde stumperne. Af samme årsag møder hver eskadrille med to fuldtallige besætninger, for at så meget personel som muligt kan få del i uddannelsen.

De årlige skydninger er trods alt afslutningen på et års uddannelse og ikke et spørgsmål om for enhver pris at opnå de fleste points i USA.

Hvis hver mand gør sin yderste pligt og lidt mere til (som de plejer at gøre), skal ingen kunne forlange mere.

K. W. H.



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet

TAGE OLSEN ^{A/S}

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende
amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø

Telefon 29 48 00

KOLLUND AUTOVÆRKSTED
SØNDERJYLLAND

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 51, Kbhvn. F.
Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

METALTRYKKERIE

» **HAUSHØJ** «

v/ Eigil Jensen

Bjælkes alle 13, Kbh. N.

Tlf. Taga 5448

Kongelunds Kroen

ved Kongelundsfortet

35 kuverter

Gode parkeringsforhold

ÅBEN HELE ÅRET

Reserveret



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

WILLY TENGSTEDT
BOGTRYKKERI

SKIPPER CLEMENTSGADE 3 . ÅLBORG . TLF. 08-13 42 25

Mac Baren
t o b a k k e r



SALOMON SØRENSEN & SØN

MALERMESTRE

Telefon Søborg 1903

SAAB — hovedleverandør

i Europas største rumforskningsprojekt

Den svenske automobil- og flyfabrik vil få en væsentlig andel i Europas største rumforskningsprojekt, som løber af stabelen i 1970.

MESH, den europæiske gruppe inden for rumforskningsindustrien, hvori SAAB indgår, modtog forleden en bestilling på forskningssatellitterne TD 1 og TD 2 fra ESRO — en forkortelse af European Space Research Organization. De totale omkostninger for dette program anslås at ville beløbe sig til ca. 154 millioner danske kroner.

Satellitterne vejer ca. 400 kg hver og vil blive sendt ud i rummet fra Western Test Range i Californien med amerikansk byggede Thor/Delta raketter. Opsendelserne er planlagt at skulle ske i 1970, og raketterne skal placere satellitterne i polære baner i højder mellem 400 og 1200 km. Satellitterne bliver udrustet med instrumenter til studie af den kosmiske stråling og forholdene mellem jorden og solen i perioder med stor solaktivitet. For at muliggøre disse videnskabelige målinger er satellitterne forsynet med avancerede systemer for dels at kunne følge satellittens bane i rummet og dels at overføre måledata til jordstationerne.

MESH-gruppen er en sammenslutning af virksomheder inden for den gren af den europæiske industri, som arbejder med fremstilling af satellitter og udstyr hertil. Gruppen omfatter fire velkendte foretagender: Matra (Engins Matra S.A., Frankrig), Erno (Entwicklungsring Nord, Tyskland), SAAB (SAAB Aktiebolag, Sverige) og HSD (Hawker Siddeley Dynamics, England). Gruppens medlemmer er for tiden engageret i følgende projekter: Satellit ESRO II, bæreraket ELDO-A samt nationale rumforskningsprojekter. TRW Systems, USA, som har stor erfaring i udvikling af satellitter til såvel videnskabelige som kommercielle formål, fungerer som gruppens tekniske konsulent. Før hver etape i projektet vælges en hovedleverandør inden for gruppen, som sørger for al koordinering til arbejdets udførelse. I almene spørgsmål inden for MESH fungerer en

særskilt koordinationsgruppe, der på basis af markedsundersøgelser og andre analyser foreslår en passende løsning af opgaverne og deres opdeling blandt medlemmerne i MESH-gruppen.

SAAB's andel i programmet bliver udviklingen af TD-satellitternes telekommunikationssystem med tilhørende prøveudstyr. Udgifterne hertil forventes at blive ca. 27 millioner danske kroner. Før senderens vedkommende omfatter systemet apparatur til opsamling og kodning af måledata fra såvel den videnskabelige udrustning som fra satellittens tekniske aggregater, opbevaring af disse data på båndoptagere og på ordre fra jorden, afsendelse af de optagede data over en telemetrieradiokæde til jordstationerne. Til modtagelse og effektivering af ordrer fra jordstationerne indgår kommandomodtagere, dekodeudstyr og manøvre kredse i kommunikationssystemet. Størsteparten af systemets enheder er dublerede for at opnå største driftssikkerhed. Med henblik på kontrol og trimning af kommunikationssystemet, såvel under udviklingen og produktionen som umiddelbart før satellitternes opsendelse, vil der blive fremstillet et omfattende forsøgsapparat.

SAAB bliver hovedleverandør, medens andre industrivirksomheder vil deltage i projektet som underleverandører til SAAB. Det vil komme til at dreje sig om følgende virksomheder: SRA/L. M. Ericson, Sverige (telemetrisendere og kommandomodtagere), ASEA, Sverige (dele til forsøgsudstyr på jorden), Terma Elektronisk Industri A/S, Danmark (kommunikationssystem-simulatorer til det videnskabelige udstyr).

ISIS MOTOR A/S feb 1967.

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL
Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG



FJELDSTRUP KRO

Fjeldstrup

— stedet, hvor man spiser godt —

Telefon Fjeldstrup 37

Luftfartforsikringer

af enhver art

• overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Hilda 643



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af SAS's billetkontorer.

DECCA NAVIGATOR A/S

KALVEBOD BRYGGE 20

KØBENHAVN V

DEN RUSSISKE HÆR

under første verdenskrig

Tænker man på Rusland i første verdenskrig, er det straks de masuriske sumpe med lig i rad og række, de fleste ser for sit indre blik. Man forestiller sig kan hænde de russiske soldater som en flok rasputiner, der — kommanderet af parfume-duftende hofofficerer, bevæbnet med trækøller — mekanisk styrter sig frem mod de tyske kanoner, og der bliver mejet ned i rad og række. Man får også i de forskellige skildringer indtryk af en rent forbløffende korrupsion og uduelighed, i en grad som til slut vækker ens mistænksomhed og får en til at undersøge, om det virkelig stod så dårligt til. Det er jo sejrherren, der skriver historien, og i tidsrummet 1914—1921 blev det gamle Rusland besejret to gange, en gang af tyskerne, og i anden omgang af den røde hær. Tyskerne var naturligvis interesseret i at fremstille russerne som en talmæssigt overlegen fjende, der blev drevet langt tilbage af fåtallige tyskere, der med glans bar byrden — også for østrigerne. Og den sovjetiske historieskrivning havde til hovedformål at skildre det gamle Rusland som råddent og korrupt — modent til fald.

Den russiske hær var i 1914 endnu ikke kommet gennem den reorganisation, der var en følge af japanerkrigen 1904—05. Krigen havde afsløret en dybtgående uduelighed, men den havde samtidig vist, at helt på bar bund var man ikke. Den russiske østersøflådes sejlads fra Libau til Tsushima havde aftvunget verden beundring, og Port Arthurs forsvar havde vist, hvad moderne krig var, det samme som man skulle opleve ved Verdun i 1916 i forstørret målestok. Og krigen havde givet erfaring, — som måske den eneste hær i Europa havde russerne oplevet, hvad virkelig krig var.

Reorganisationen efter 1905 må ses i forbindelse med den czaristiske udenrigspolitik, der som en pendul snart slog ud mod øst, snart mod vest. Krigen 1877 havde vist, at Konstantinopel endnu ikke lå indenfor det muliges grænse, derfor satte man ind med den voldsomme ekspansion mod øst. Det var Nikolaj IIs yndlingsplan at skabe et østasiatisk russisk imperium, men Japan kom i vejen. Samtidigt var Rusland langtfra passivt i Europa. Under indtryk af tyskernes voksen-

de magt havde Rusland indgået forbund med Frankrig. Pendulpolitikken forværrede Ruslands strategiske situation. To grænser, der lå 10.000 km fra hinanden, krævede dets opmærksomhed, foruden at der blev holdt tropper i Kaukasus mod tyrkerne, i tilfælde der skulle dukke en mulighed op for at vinde Konstantinopel.

For franske lån var det russiske forsvar blevet opbygget siden 90erne, men alliancen blev efterhånden nok så slap. Pengene burde bruges inden for Rusland, ikke til ekstrature til det fjerne Østen. Ligeledes havde Frankrig stillet sig negativt overfor det at støtte Ruslands protester mod Østrigs Balkanudvidelser. Russerne drog konsekvenserne af dette — og gik over til den defensive opmarchplan, efter hvilken de skulle forlægge deres koncentrationsbasis til Brest-Litovsk og derved garantere, at det ikke kom til slag, før hele den russiske hær var mobiliseret. Den forrige plan gik ud på koncentration i Polen, parat til at bryde frem mod Berlin eller Wien for at aflaste en tysk offensiv mod Frankrig. Det varede dog ikke ret længe, før uoverensstemmelserne svandt. Tyskernes provokationer knyttede igen forbindelsen mellem Rusland og Frankrig. Rusland kastede sig ind i en storstilet reorganisation, der bar præg af det uhyre menneskemateriel, der stod til rådighed. Man regner med en fredsstyrke til 1½ million mand, krigsstyrken til ca. 8 millioner. Dog bar udrustningen præg af den svage russiske industri. De tyske og franske armékorps havde hver ca. 144 stykker skyts, hvorimod de russiske kun havde 100. Ammunitionsforsyningen var lagt an på en kortvarig krig. Ifølge Churchills »Den store krig« afskød russerne i krigens første måneder ca. 35.000 granater om dagen, mens der kun produceredes ca. 45.000 om måneden.

Rusland var ved krigens begyndelse nået til en udbygning af de strategiske jernbaner, men alligevel var Tysklands jernbanenet 11 gange så udviklet. Man søgte at råde bod på dette ved at muliggøre de såkaldte prøvemobiliseringer. Fra 1910 kendes til eksempel et hemmeligt ukas angående »Krigsforberedelsesperioder«, der gav lovens medhold til en række foranstaltninger, der ellers

plejede at komme ved mobiliseringer. Dette førte bl. a. til, at tropper fra Vilna, Warschawa og Kief kunne optræde allerede på 6. mobiliseringsdag, mens tyskerne først ventede dem den 12. mobiliseringsdag, et faktum der fik stor betydning for krigens forløb.

Erfaringerne fra japanerkrigen havde givet nye impulser, men alligevel frembød Rusland et nokså forvirrende billede. Man havde på den ene side fået en forfatning, men på den anden side var czarens vilje afgørende, hvilket gjorde, at mange af de gamle skavanker uhindret fortsatte. Det viste sig, at der bag krigsministerens tilsyneladende kraftige administration skjulte sig adskillig korrupsion, noget der skulle rive sejren ud af storfyrst Nikolajs hænder. Og Rusland var inde i en vældig reformperiode, hvor man forsøgte at opløse landsbyfællesskabet og skabe en konservativ gårdmandsstand, — de tiloversblevne jordløse bønder skulle absorberes af industrien. Derfor kom krigen på et for hjemmefronten uheldigt øjeblik: den nye regeringstro gårdmandsklasse var endnu ikke skabt, mens det gamle, bærende element var opløst. Samfundet hang på en mærkelig måde i luften. Arbejderklassen var revolutionær, mens det borgerlige Rusland — kun 2 pct. af befolkningen — var ved at blive klemt ihjel mellem adelen og de revolutionære. Var det muligt at skabe en national samling ud af dette virvar?

Der var ubestridelig en national begejstring i 1914 med czaren som samlingsmærke. Denne begejstring var ikke udsprunget af loyalitet mod regeringen, men mere på grund af den traditionelle kærlighed til Rusland — og tyskernes provokerende politik. Det slaviske og germanske lynne er bundforskelligt, og den overfikse tyske handelspolitik havde ikke bragt de to lande nærmere hinanden. Endelig spillede den panslaviske idé — alle slaver under czarens scepter — en stor rolle, bl. a. i Østrig, hvor man skulle opleve, at tjekkiske regiment gik over til russerne. Debatten i rigsdagen (dumaen) viste, at alle ønskede sejren, omend ud fra forskellige motiver. Højresiden mente, at en sejrrig krig kunne styrke czar magten; de borgerlige ønskede et parlamentarisk system efter vesteuropæisk mønster — endelig udtrykte de socialrevolutionæres fører Kerenski det ganske klart: »Arbejdere og bønder, når I har forsvaret jeres land, så befri det.« Der var virkelig stemning for at slutte borgfred med regeringen. Således indgik alle kommunale råd i et forbund for at organisere krigsindsatsen, men regeringen sagde nej. Forbundene fik i første omgang kun lov til at beskæftige sig med Røde

Kors-virksomhed. Nederlagene i 1915 måtte til, før de fik lov til at tage sig af krigsindustrien. I løbet af kort tid oprettede de 500 fabrikker, i grell modsætning til bureaukратиets magtesløshed.

Snart efter begyndte dog den reaktionære politik forfra, og også dumaen blev sendt hjem. Det var, som om man ville bruge den stadige krise-tilstand til helt at lukke munden på oppositionen. Mærkeligt nok varede det alligevel ret længe, før revolutionen kom; man ville ikke ødelægge hærens anstrengelser ved strejke, og til hæren nåede de revolutionære bevægelser ikke. Man tør ikke tænke på, hvilke muligheder der kunne have åbnet sig, hvis Nikolaj II var gået med på de parlamentariske krav og havde sat sig i spidsen for udviklingen. Det ville have reddet det historiske Rusland. I stedet slog man ind på en mere og mere reaktionær linie, der måtte føre til abdikationen. Måske skete dette under påvirkning af kejserinden, der stadig opfordrede sin mand til at være Ivan den Grusomme mod sit folk. Når hæren støttede kravet om abdikation, var det for at effektivisere krigen under et parlamentarisk, borgerligt styre. Med hensyn til revolutionen i marts 1917 må det lige nævnes, at når den lykkedes så let, beroede det på, at Nikolaj havde gjort noget, som ingen czar før havde vovet — at sende gardetropperne til fronten. De tropper, der stod i Petograd i 1917 var ligegyldige reservister, for hvem det drejede sig om at få en ende på krigen. Deraf opstandens hurtige omsiggriben.

Tofrontskrigen var Tysklands mareridt. Dette ville man undgå ved den såkaldte Schlieffenplan, udkastet af den tyske generalstabschef af samme navn. Efter denne plan skulle Tyskland med hele sin styrke kaste sig over Frankrig, før russerne med deres langsomme mobilisering kunne gøre sig gældende. På Østfronten skulle såvel Østrig som Tyskland føre et henholdende forsvar, indtil Frankrig var nedkæmpet. Regner man med, at et russisk armékorp krævede ca. 80 tog og en 10—11 dage for at blive ført fra Petersborg eller Moskva til grænsen, og at de fjernere russiske korp først kunne komme i kamp 4—5 uger efter mobiliseringen, skulle tyskernes regnestykke være rigtigt nok. Desuden havde tyskerne en stærk forsvarslinie fra Königsberg, det var de berømte masureiske sumpe samt en yderligere fæstningsrække til at dække en invasion. Østrig beskyttedes af Karpaterne, og det stykke af Galizien, der lå mellem Karpaterne og grænsen, var gennemskåret af floder.

Ser man på den russiske grænse, er den polske bastion iøjnefaldende. Farlig, fordi den er så let at afskære, nytteløs, fordi den er for snæver til

opmarch. Men bag bastionen har man Weichsel, beskyttet af diverse fæstninger, mod nord Narew-Bobrlinien, dækket af et uigennemtrængeligt terræn, som beskyttede mod indfald fra Østpreussen. Mod syd dækkede fæstningsrækken Rowno, Dubno og Luzk mod indfald fra Østrig. Bag den lange forsvarslinie kunne russerne i ro og mag fuldføre deres mobilisering.

I England og Frankrig drømte man om den russiske damptrømler fra Østersøen til Karpaterne. Dette måtte på grund af det overlegne tyske artilleri forblive ønsketænkning. Den russiske generalstab brugte kun damptrømlen som et skræmmebillede — i hvert fald kunne den intet gøre, før begge fløjene var sikrede, dels ved indfald i Østpreussen, dels i Galizien.

Men russerne måtte handle hurtigt, da de skulle aflaste Frankrig. Det var i begges interesse; bukkede Frankrig under, stod Rusland alene. Mens Tyskland sloges på Vestfronten, skulle Østrig sørge for rygdækning — og den var offensiv, en ting, der kan undre, eftersom Østrig var Rusland underlegen. Motiveringen fra østrigsk side var, at man ikke kunne lade russerne tage initiativet. Men pludselig den 16. august fik verden en nyhed af første rang: To russiske hære — Vilnaarmeen under Rennenkampff (220.000) og Narewarmeen under Samsonof (ca. 195.000) var faldet ind i Østpreussen, hvor tyskerne disponerede over ca. 195.000 mand.

De to armeers skæbne er velkendt, Samsonofs armé ophørte med at eksistere efter slaget ved Tannenberg. Man regner med et tab på 20.000 døde, de fleste af dem druknede i De masuriske sumpe. Der blev taget 120.000 fanger, mens ca. 50.000 slap hjem. Grunden til dette eklatante nederlag var, at de to armeer opererede selvstændigt og uden den ringeste kontakt med hinanden. Den anden armé var ved at blive omklamret, men slap hjem over grænsen, — efter tyske opgivelser med et tab på 30.000 døde og 30.000 fanger.

Ingen vil frakende Hindenburg disse sejre, men alligevel synes disse to begivenheder at have overskygget alt andet, som skete på østfronten. Naturligvis var det nederlag, men den russiske mobilisering frelste dog Paris. Man kan endnu træffe russere, der har deltaget i slagene, og som med al ønskelig tydelighed husker ordren: »Hurtigere, tyskerne står i Senlis«. Dertil har den tyske propaganda fejret triumfer ved at fremstille den russiske ledelse som helt umulig. Dette er bevisligt forkert. At de russiske offensiver kom velmotiveret, kan man se af Ludendorffs erindringer: Den oprindelige plan om at slå Frankrig

blev først ødelagt, da man måtte føre tropperne til østfronten. Den russiske ledelse og føring var fuldt på højde med andres — dog hævdes det f. eks. hos Churchill i »Den store krig«, at det russiske signalsystem blev betjent uden kode; en fordel for tyskerne unægteligt.

Endelig må man også sætte tabene i relation til vestfronten, hvor franskmændene slavisk fulgte oberst Grandmaisons doktrin om offensiv for enhver pris — uden hensyn til maskingeværets opfindelse. De franske tab var i krigens tre første måneder 300.000 døde og 600.000 sårede og savnede, — altså ikke ret langt fra de russiske. Man kan ikke hævde, at den russiske ledelse ansvarsløst slødede med menneskeliv, f. eks. skriver den kendte engelske forfatter Alan Moorehead i sin bog »Den russiske revolution« om de russiske soldater: »They vanish like ghosts into the awful icy wastes of Poland« Man kan også tænke på andre af de vestallieredes blodige og resultatløse offensiver: Den ulykkelige britiske sommeroffensiv i 1916, der på én dag kostede 60.000 mand — eller Haigs offensiv i Paschendale, der kostede briterne 428.000 mand, uden at det ønskede resultat blev nået. Det var en offensiv, der var dømt til at mislykkes.

Men tilbage til 1914's østfront. I begyndelsen af september kom den østrigske offensiv, som skulle komme den langsomme russiske mobilisering i forkøbet. Styrkeforholdet var ca. 500.000 østrigere mod 650.000 russere. Den senere så bekendte russiske hærfører Brussilov kom imidlertid uopdaget gennem et vanskeligt terræn og angreb den østrigske højre flanke med det resultat, at østrigerne måtte trække sig hurtigt og kaotisk tilbage. Nu overtager russerne offensiven med Karpaterne og Ungarn som mål. Lykkes den operation, vil Østrig blive berøvet sit kornkammer og tvinges til separatfred — en nem sejr vil være indenfor rækkevidde.

Tyskerne må gribe ind, og her begynder en mærkelig legen skjul mellem de to parter. Hindenburg prøver en offensiv mod Warschawa, men nu gør den fuldendte russiske mobilisering sig gældende. Offensiven opfanges af sibiriske tropper, der lige fra jernbanevognene kastes mod fjenden. Og så er det storfyrst Nikolajs tur. En stort anlagt offensiv mod Schlesien og Ungarn tvinger Hindenburg tilbage. Selvom offensiven standses, da tyskerne ved Lodz angriber russerne i ryggen, er følgerne dog store. På vestfronten udkæmpes netop de sidste kampe, før man stivner i stillingskrig. Det er kysten, det drejer sig om. Får tyskerne den belgiske kyst, kan de for alvor true England. Midt i disse voldsomme

kampe må der overføres 225.000 mand til østfronten, hvad der meget stærkt har bidraget til det tyske nederlag. For østrigerne er situationen katastrofal. Russerne står på ny ved Karpaternes fod, ja, på nogle steder er de ved at komme over, og en østrigsk vinteroffensiv forbedrer ikke stillingen, tværtimod.

Den østrigske hær havde i 1914-kampene fået et knæk, som den aldrig kom over, så da stillingskrigen og vinteren indtrådte, havde russerne ikke grund til at være utilfredse. To steder stod de på fjendtlig jord, i Østpreussen og Galizien — og i Polen havde man afpareret de tyske offensiver. Tyskerne angiver de russiske tab til 750.000 døde og 1 million fanger — men de regner altid i overkanten og er påfaldende tavse om egne tab. I »Den store krig« ansætter Churchill de østrigske tab til ca. 500.000 mand — og tyskerne har vel nok også lidt tab. Den nedvurdering af den russiske hær, som de præsterede, savner basis. Den store svaghed var jernbanerne og så, at det forældede bureaukrati var ude af stand til at honorere de krav, som hærledelsen stillede. Det hævnedede sig, at regeringen havde sagt nej til de private tilbud om at bringe landet på krigsfod.

Foruden den øverstkommanderende, storfyrst Nikolajs talent, som anerkendtes både af allierede og tyskere, må også nævnes de dygtige generaler: Ivanov, Russki og Brussilov. Ivanov førte hæren mod Karpaterne ved krigens begyndelse med Russki og Brussilov som arméchefer. Russki blev senere flyttet til Nordfronten, hvor han udmærkede sig ved sine dristige, for ikke at sige hasarderede offensiver. Brussilov blev på sydfronten hele krigen — og holdt østrigerne i ånde. Han karakteriseredes af Churchill som en næsten grusom hærfører, — måske lidt af en misforståelse, der må føres tilbage til de voldsomme offensiver, hvormed han søgte at forcere Karpaterne.

I vinteren 1914—15 rensede Hindenburg Østpreussen for fjender i slaget ved Augustowo. Den nordlige russiske armés tilstand er symptomatisk — f. eks. havde batterierne kun *et* skud om dagen, det kneb med geværammunition, og pigtråd manglede ganske. Vinterslaget lykkedes derfor over al forventning — tyskerne taler om 100.000 usårede, russiske fanger, hvilket dog må være en overdrivelse, da 2½ armékorps af 4 korps på 200.000 slap hjem. Næppe var denne sejr vundet, før den østrigske fæstning Prezemyśl falder — og 114.000 østrigere vandrer i fangenskab. Selvom tyskerne havde ydet det overmenneskelige i vinterslaget, havde de kun opnået nogle taktiske fordele — mens den strategiske hensigt,

at knuse den russiske hær, slet ikke var nået.

Tysklands situation under første verdenskrig var at sammenligne med en belejret fæstning. Det havde lejlighed til stadige forskydninger af de indre linier — og ved udfald at sætte en modstander af gangen ud af spillet.

Nu gjaldt det om at knække Rusland, fordi det var kædens svageste led, og før Englands nye hære optrådte på Vestfronten. Men hvor skulle angrebet sættes ind? Den tyske generalstabschef v. Falkenhayn besluttede, at angrebet skulle sættes ind ved Gorlice-Tarnow; stedet var genialt valgt — lykkedes et gennembrud her, ville den russiske hær i Karpaterne være i fare for at blive taget i ryggen, og hæren i Polen kunne tages i flanken. Hvad der ikke var opnået under vinterkampene, lykkedes nu. På gennembrudstedet disponerede tyskerne over ca. 450.000 mand og 1500 sværere og lettere kanoner, og det ville sige en feltkanon pr. 45 meter og en svær kanon pr. 132 meter. Det var en ildkraft, der var ukendt selv på vestfronten i denne krigsperiode. Den 2. maj 1915 begyndte offensiven, den 7. maj var slagets sidste dag. Gennembruddet lykkedes, og de russiske tab anslås til ca. 110.000 mand plus materiel. Sejren var opnået takket være den enorme tekniske overlegenhed, tyskerne besad. Således fortsætter det i 1915 med store russiske fangetab og små materieltab. Da Lvov falder den 22. juni, er Galizien rensed for russere, og den umiddelbare fare for Ungarn er ovre. Tyskerne opgiver fangetallet til 140.000 russere, 80 kanoner og 250 maskingeværer. Selve kampen må betegnes som en tilbagetogskamp, hvor de russiske hærførere med beundringsværdig teknik gang på gang undgår en næsten uundgæelig tilintetgørelse.

Efter denne sejr kom v. Falkenhayns hovedplan: at trykke den russiske hær tilbage, og hvis det var muligt, at tage fæstningsrækken i Polen. Kernen i planen var at angribe fra syd, nord og vest, tage fæstningerne Grodno, Novo Georgievsk, Warschawa, Ivangorod og Brest-Litovsk, fange den russiske hovedhær i Polen og tvinge czaren til at bede om fred. Overfor denne plan havde russerne to muligheder: prøve at holde Weichselinien eller at rømme fæstningerne og trække sig ind i Rusland. Valget var ikke svært, tyskernes overlegenhed gjorde udslaget. Og denne gang blev også hele befolkningen evakueret sammen med alt, hvad der kunne være fjenden til hjælp. Mens det foregik skulle fronten holdes. Når baglandet var rensed, rykkede artilleriet tilbage (man havde til batterierne ca. 4-5 skud pr. dag), derpå infanteriet (de infanterister, der endnu havde geværer, disponerede over 2 patroner pr. dag). Ko-

Hvorfor ikke luftskibe?

Af Lord Ventry (AIR BP 38)

Den 30 aug 1939 foretog LZ 130 »Graf Zeppelin« det, der skulle vise sig at blive den sidste tur med et stift luftskib. Når man ser tilbage over de 28 år, der er forløbet siden da — år hvori den moderne transportflyvemaskine har udviklet sig til sin nuværende høje standard med hensyn til ydelse og driftssikkerhed — forekommer de store luftskibes resultater meget imponerende.

Det er vanskeligt at foretage en direkte sammenligning mellem de to transportformer, men man ville have ventet, at vore dages højt udviklede fly skulle have udgjort et langt mere fordelagtigt foretagende end det nu historiske luftskib. Høj fart er omtrent den eneste fordel, det har at byde på. Nu må man imidlertid ikke gøre denne egenskab ringere, end den er, og måske flyver hovedparten af passagererne, fordi fly frembyder den hurtigste måde at komme fra A til B på.

Der er imidlertid andre, der affinder sig med det overfyldte flys relative ubehagelighed, fordi det er så bekvemt. Der skal ikke skiftes fra bil eller tog til skib og omvendt, og der eksisterer ikke noget sprogproblem. For disse mennesker er det slet ikke sikkert, at farten virkelig er så vigtig. De rejser med fly, fordi de ikke har noget valg mellem forskellige luftfartøjstyper.

Fly kontra luftskib

Eftersom det er gas, der holder et luftskib oppe, skal dets mandskab blot sørge for at give det fremdrift, medmindre skibet er »tungt«. Sammenlignet hermed lider et fly af det handicap, at det behøver brændstof både til at drive det frem og til at holde det i luften. Et luftskib er faktisk det eneste luftfartøj, der trodser tyngdekraften. Hvis alle dets motorer gik i stå, kunne det drive for vinden, medens reparationer blev udført. Dette betyder sikkerhed. Det gør også den kendsgerning, at når luftfartøjer, der er tungere end luften, må blive på jorden på grund af tåge, kan luftskibet, med en sikker fremadfart, fra nul og opefter, stadig fortsætte.

Øget sikkerhed er imidlertid heller ikke den eneste gode egenskab ved flyvning med fartøjer, der er lettere end luften. Passagererne i et luft-

skib tilbydes en komfort, der står mål med den, der opleves på et af de mindre oceangående passagerskibe, medens flyets komfort næppe kan måle sig med den, man kender fra jernbanevogne, som f. eks. Pullman-vogne, og den forringes fra år til år.

Med sit mindre brændstofforbrug vil luftskibet sandsynligvis blive et mere fordelagtigt forretningsforetagende. Støjproblemet er kun lille, og eftersom fortidens zeppelinere startede og landede lodret, kunne luftskibshavnene anlægges tæt ved bycentrene. Under 1. verdenskrig var der f. eks. en luftskibsstation midt i London på Wormwood Scrubs.

Det må indrømmes, at luftskibe er langsomme, sammenlignet med fly, men sammenlignet med oceanlinere er de hurtige. De kunne udfylde huller mellem de to langdistance transportmidler for dem, der ikke kan afse tid til at rejse til søs, men som finder fly hurtigere end nødvendigt, — og tillige trættende.

Når man overvejer slige ting, er det vigtigt at erindre sig, at medens der har fløjet enorme mængder af fly, er der til dato kun blevet bygget 160 stive luftskibe. Af disse var kun 10 fartøjer til passagertransport, og kun to af dem blev anvendt på oceanruter. Det stive luftskib er derfor langt bagud for flyet i udvikling, og det frembyder en stor udfordring og stor potentiel belønning til konstruktører af luftfartøjer.

Omkostningsspørgsmålet

Det sidste britiske luftskibsprogram i årene 1924 —31 kostede omkring 4 mill. pund Sterling, eller omregnet til den nuværende Sterling værdi, ca. 20 mill. pund Sterling, svarende til ca. 400 mill. kroner. For denne sum fik man R 33 bygget og fløjet, og man fik bygget og fløjet R 100 og R 101. Endvidere blev en komplet luftskibsbase bygget i Karachi, fortøjningsmaster blev rejst og et gasanlæg bygget i Canada, og basen i Cardington blev udvidet. Sammenlign hermed de 500 mill. pund Sterling (ca. 10 milliarder kr.), der vil blive ofret på udvikling og bygning af de to Concorde prototyper.

Yderligere ville det være muligt for de nationer, der har en stor flyvemaskineindustri, at samarbejde i genoplivningen og udviklingen af de stive luftskibe. Til en begyndelse resterer der meget fra tidligere tid. I Cardington i England er der to store hangarer og bygninger til forskellige

formål, og der er adskillige endnu større hangarer i USA. I Rio er der en hangar, bygget til at huse *Graf Zeppelin* og *Hindenburg*, der kunne blive endestation for en rute til Syd-Amerika. Med hensyn til den »sikre« gas, der er vigtigst af alt, synes der at være en god forsyning af helium i meget ren form til at fylde fartøjerne med i Canada, hvortil kommer de forsyninger, der er til rådighed i USA.

Personale ville udgøre et mindre problem, end man skulle tro. Der er luftskibsbesætninger, der endnu flyver i De Forenede Stater og i Tyskland, og der er stadig mange mennesker med praktisk erfaring i konstruktion og bygning af luftskibe.

Intensiv forskning i trediveerne — og senere — har fremskaffet en rigdom af konstruktionsdata, og luftskibsingeniører af idag ville kunne drage fordel af alle de fremskridt, der er gjort i flyvningen, også omfattende materialer af forbedrede styrke/vægt forhold, motorer med betydeligt forbedrede kraft/vægt forhold og alle frembringelserne inden for radio og elektronik til at opnå sikker drift.

Problemerne er langt mindre end de, som konstruktørerne af overlydsfly stilles overfor, og det ville være forholdsvis let at fremstille mere effektive luftskibe end dem, der klarede sig så udmærket for 30 år siden.

Luftskibets rolle

På nogle ruter er hurtiggående oceanlinere ikke økonomiske. F. eks. kræver *Queen Mary* tre tons olie pr. passager for at krydse Atlanten, hvorimod et heliumfyldt luftskib af *Hindenburg*-typen kun ville forbrænde halvdelen af denne brændstofmængde pr. passager. *Graf Zeppelin* indledte Syd-Amerika ruten i 1931 med 4 dages flyvetid, hvad der er gunstigt i sammenligning med de 12 dage, en oceanliner behøver. Eftersom det er sandsynligt, at fremtidens luftskibe ville blive hurtigere, bliver sammenligningen endog gunstigere.

Fordele er heller ikke blot begrænset til passagertransport, for de store luftskibe kunne blive meget hurtigere lastfartøjer end noget skib, og kunne transportere fragt, som er alt for omfangsrigt for noget fly. Et luftskib af R 101's dimensioner ville have et lastrum på ca. 100.000 cu. ft. (ca. 2.830 m³) til sammenligning med de 15.000 cu. ft. (ca. 425 m³) i et typisk moderne transportfly.

Luftskibe har enestående værdi for luftkrydstogter og rundflyvninger, og kunne endog bruges som flyvende skolestuer, da de er i stand til at flyve lige godt over land som over hav. Et kryds-

togt i lav højde i et roligt, komfortabelt luftskib er den rene fryd. Man har et perfekt udsyn, medens skibet flyver langsomt nogle få hundrede fod over smukke og interessante steder. Og fortøjningsmaster ville naturligvis gøre korte ophold mulige næsten alle vegne, med skibet liggende fortøjet ved masten, medens passagererne går på rundtur til seværdigheder.

Sikkerhed

Hvis luftskibe nogensinde skal bygges igen, må de være sikre — om muligt sikrere end eksisterende fly. De må også være i stand til at udføre planmæssig trafik i al slags vejr og må være et økonomisk sundt foretagende.

De eneste passagerluftskibe, der nogensinde har været anvendt i planmæssig trafik, var *Zepelinerne*, så vi må undersøge optegnelserne om disse fartøjer. I alt blev ti anvendt i erhvervsmæssig flyvning mellem 1910 og 1937, men komplette optegnelser er kun tilgængelige for syv af disse fartøjer. Disse foretog 2.344 opstigninger, fløj 23.965 timer, tilbagelagde 2.258.802 km og transporterede 51.837 passagerer.

De første fire skibe havde allesammen uheld med sig af forskellige årsager, som der blev rådet bod på. Ingen kom til skade, og det eneste skæbnesvangre uheld var *Hindenburg's* den 7 maj 1937, hvor 13 passagerer mistede livet. Det var de eneste betalende passagerer, der er omkommet ved en luftskibsulykke.

Hændelser under start og landing tegner sig for hovedparten af uheld med luftfartøjer, der er tungere end luften. Til sammenligning tjener, at et luftskib forlader jorden lodret og begiver sig på vej fremover, når sikker højde er nået. Når det kommer ind til landing, anflyver det meget langsomt og daler lodret de sidste nogle og tredive meter eller så. Når et almindeligt fly først er i luften, er der kun lidt, besætningen kan gøre for at afhjælpe svigten i udstyr m. v., bortset fra at foretage nødlanding på den nærmeste flyveplads. Riggerne og maskinfolkene i besætningen på et luftskib kan inspicere de fleste dele af deres fartøj, medens det flyver, og udføre løbende reparationer.

Et fly holder sig i luften alene ved dynamisk opdrift. Luftskibet har både dynamisk opdrift — frembragt ved hjælp af hastighed — og statisk opdrift, stammende fra dets gas. Som følge heraf kan et luftskib fortsætte med at flyve, selv om det skulle miste gassen fra en af sine gas»sække«, og det er denne selvsamme dynamiske opdrift, der sætter et luftskib i stand til at flyve gennem stærk regn, hagl og snestorme.

Et luftfartøj, hvor reparation kan udføres under flyvning, og som har to kilder til opdrift, burde virke tiltrækkende på flyvepassagerer.

Svigten i trykssystemet på højtflyvende fly kan vise sig at være skæbnesvanger, hvorimod det lavtflyvende luftskib ikke kommer ud for en sådan risiko. Tværtimod holdt man ofte vinduerne i Hindenburg åbne for at skaffe passagererne frisk luft.

Brandfare ville være meget usandsynlig i moderne luftskibe, for de ville blive fyldt med helium, drevet frem af dieselmotorer og bygget af brandsikre materialer. Brud i skrogkonstruktionen under flyvning ville udgøre et endnu mindre problem, for af de 119 Zeppelinere, som fløj, var der ikke et, der gik i stykker i luften. Kun to amerikanske og et engelsk stift luftskib svigtede, årsagerne blev grundigt undersøgt, hjælpemidlerne var til rådighed, og der er ingen grund til at vente en gentagelse af sådanne fejl, forudsat at man behandler fartøjerne på rette måde.

Optegnelserne viser, at der for stive luftskibe til passagertransport kun har været et haveri med dødelig udgang. Hvad angår erhvervsmæssigt anvendte, ikke stive luftskibe, såsom *Good Year*-skibene, har der indtil dato overhovedet ikke været noget skæbnesvangert uheld, hvad angår betalende passagerer, og denne type luftskibe har dog været anvendt jævnthen siden 1909, og alle de europæiske luftskibe har været fyldt med hydrogen.

Planmæssig anvendelse

De to Zeppelinere, der blev anvendt regelmæssigt på lang distance ruter over havet i trediverne, beviste, at de kunne klare sig under alle vejrforhold. *Graf Zeppelin* landede i Rio og startede igen i en tåge, so mstoppede al skibs- og flytrafik. *Hindenburg* afgik fra Lakehurst i en tåge, der var så tæt, at man fra jorden ikke kunne se det øverste af skibet.

De første luftskibe blev ramt af lyn ved flere lejligheder, men uden at skibet beskadigedes, skønt de var benzindrevne og fyldt med hydrogen. Naturligvis ville ingen kaptajn på noget luftfartøj risikere at flyve gennem et tordencenter eller et område med kraftigt uvejr på grund af de stærke lodrette strømninger, og kaptajner på luftskibe ville i vore dage have radar, der kunne gøre det muligt at finde sådanne uvejrscentres nøjagtige position. Det er imidlertid værd at erindre sig, at Zeppelinerne — især på Syd-Amerika ruten — ofte løb ind i uvejrsforhold. Ved at flyve lavt undgik man de værste af de lodrette strømninger, og man havde tilstrækkelig

flyvetid til at gøre en omvej og opsøge huller i vejrformationerne. Efterhånden som man indhøstede erfaringer, mødte man færre og færre vanskeligheder.

Hindenburg's dynamiske opdrift gjorde det muligt at flyve gennem svære haglvejr; faktisk fløj *Hindenburg* tit gennem stærk regn for at opsamle ballast. Tør sne lægger sig ikke fast, og ved at ændre højde kunne man sædvanligvis undgå våd sne. På lignende måde kunne man ved højde- og kursændring undgå overisning.

Zeppelinerne fløj, når fly måtte blive på jorden på grund af vejret, og det lykkedes dem at holde fartplanen. Så tidligt som i 1919 foretog *Bodensee*, der blev anvendt af DELAG, 80 flyvninger efter plan, hovedsagelig mellem Friedrichshafen og Berlin, med 103 opstigninger i løbet af 98 dage. Seks rejser blev udsat på grund af kraftig tværvind, men senere erfaringer viste, at dersom en fortøjningsmast havde været til rådighed, kunne skibet have fløjet.

Mellem 1931 og maj 1937 krydsede *Graf Zeppelin* og *Hindenburg* i forening havet 171 gange efter fartplanen. Der var kun een forsinket start, som alene skyldtes manglen på en fortøjningsmast i Friederichshafen.

Tredivernes Zeppelinere beviste således, at hvis man behandlede dem på rette måde, kunne de klare sig under alle vejrforhold. Og man bør huske, at disse flyvninger blev foretaget uden de fordele, som radar, nøjagtige højdemålere og moderne vejrtjeneste frembyder, fordele der ville være til rådighed for fremtidens luftskibe.

Økonomi

Driftsresultater, som blev opnået med *Graf Zeppelin* og *Hindenburg*, kan bruges til at vise, at moderne luftskibe næppe kunne undgå at svare sig. *Graf Zeppelin* var i virkeligheden ikke stort nok til, at forretningen kunne give fortjeneste, idet det var tænkt anvendt til træning og demonstration og kun havde plads til 20 passagerer. Alligevel dækkede dette fartøj næsten sine driftsomkostninger over Atlanten ind på kun 10 årlige dobbeltture, trods sin ringe størrelse og deraf følgende lave indtægt på passagerer, post, ekspres- og overvægtsbagage. Forøget anvendelse, med 15—20 ture årligt, hvilket ville have været muligt, dersom Zeppelin hangaren i Rio havde været disponibel, ville have gjort det til et rentabelt fartøj. Med det større *Hindenburg* var der ingen tvivl om, at en rimelig fortjenstmargen kunne være blevet sikret gennem øget anvendelse.

Tal, der i 1956 blev offentliggjort af en gruppe tidligere Zeppelin-eksperter viste, at et stift

luftskib med $8\frac{1}{2}$ mill. cu. ft. ca. 240.700 m³) kapacitet ville være fortjenstgivende, dersom der kunne gøres 35 dobbeltture om året, med en belægningsprocent for passagerer på 75, til priser, der dengang var gældende med transportfly. Et sådant fartøj skulle have en længde på 874 ft. (ca. 264 m), en diameter på 137 ft. (ca. 42 m) og drives af fire dieselmotorer på hver 1.800 hk, der skulle give en beregnet max. hastighed på 100 MPH (ca. 160 kmt). På ruten over Nordatlanten kunne 100 passagerer medtages under luksusforhold, med sovekabiner, promenadedæk, spisesalon, opholds- og rygesalon og med dæksplads til rådighed for spil af forskellig art. Rystelser og støj ville være mindre end på en moderne passagerbåd.

Et fragtluftskib af lignende dimensioner kunne transportere 42 tons gods over Atlanten og ville kunne arbejde med fortjeneste, selv om det kun var lastet med halvdelen af denne vægt.

Fremtidige problemer og muligheder

Indtil nu har man kun overvejet stive luftskibe af konventionel Zeppelinkonstruktion, men forskning og forsøg, foretaget i Amerika har indikeret, at luftskibe med stærkt forbedret ydelse vil kunne konstrueres. Disse forsøgsstudier antyder, at hvis et luftskib blev drevet af en rotor, anbragt i skrogets agterende, kunne flyvetiden tredobles. *Hindenburg* medførte 127.530 lbs. (ca. 57.850 kg) brændstof til en flyvetid på 109 timer. Selv om det kun skulle være muligt at halvere denne last, ville der være en besparelse i vægt på omkring 64.000 lbs. (ca. 29.000 kg) med en deraf følgende forøgelse i nyttelast. Det forekommer også sandsynligt, at rotoren kunne bruges til at styre fartøjet i både det lodrette og det vandrette plan, så at det ville være under fuld retningskontrol ved alle hastigheder, hvad der ville være et stort aktiv under landing.

Brug af nutidige materialer ville med en tilvished grænsende sandsynlighed muliggøre en vægtbesparelse på mindst 40.000 lbs. (ca. 18.000 kg) for et skib af *Hindenburg's* størrelse. Moderne tekstiler frembyder alene en vægtreduktion på 50 pct. uden tab i styrke, ligesom gastæthedsegenskaber og evnen til kun i ringe grad at opsuge vand er stærkt forbedrede.

For at kunne foretage nedstigning til lavere højde uden at slippe kostbar helium ud, er det nødvendigt at indtage ballast for at kompensere for brændstof, der er forbrugt under flyvning. Det er derfor betydningsfuldt, at et virkelig effektivt vandindvindingsystem konstrueres til dette formål, og det er interessant at notere sig, at det en-

gelske stive luftskib nr. 1, *Mayfly* fra 1911, havde et simpelt vandindvindingsystem.

Yderligere besparelser i gasforbrug kunne sandsynligvis opnås ved udvikling af et eller andet middel til at hæve gastemperaturen, eftersom der er en gevinst i løfteevne på omkring 1/500 af brutto løfteevnen for hver grad Fahrenheit, gassens temperatur hæves over omgivelsernes temperatur. Eksperimenter, der blev udført på Lakehurst for nogle få år siden med temmelig primitivt udstyr, muliggjorde en overophedning på 20° Fahrenheit, og der er al mulig grund til at tro, at dette forhold kunne forbedres.

Selv uden midler til at hæve gastemperaturen ville et heliumfyldt luftskib af *Hindenburg's* dimensioner kunne være et attraktivt projekt. Fire sådanne luftskibe ville sandsynligvis være tilstrækkeligt til trafikken på Nord og Syd Atlanten og ville kunne arbejde med fortjeneste med 75 pct. belægning/last., under forudsætning af 35 dobbeltture årligt pr. skib.

Fakta

1. Luftskibe starter og lander lodret, startbaner er unødvendige; der er kun lidt støj, og luftskibshavne kan anlægges nær bycentre.
2. Fortøjningsmaster tillader starter og landinger under praktisk taget alle vejrforhold, ligesom en fremadhastighed, der går helt til nul, eliminerer behovet for kostbare blindlandingshjælpe midler.
3. Luftskibet er i princippet det sikreste af alle luftfartøjer og byder på bekvemme og behagelige forhold for dets passagerer.
4. Zeppelinerne beviste, at stive luftskibe kunne holde en fartplan, der kunne hamle op med al slags vejr, og de kunne give fortjeneste, hvis de blev udnyttet tilstrækkeligt.

Alt dette er kendsgerninger og ikke teorier.

Flyvemaskinens udvikling kan man sammenligne med en sommerfugls. Flyvemaskinen, der i 1914 endnu kun var på ægstadiet, udviklede sig til larvestadiet under 1. verdenskrig, blev på puppestadiet indtil 2. verdenskrig satte skub i udviklingen til den fuldt udviklede, flyvefærdige sommerfugl. Det er interessant at gætte på, hvilken virkning den sidste storkrig kunne have haft på udviklingen af stive luftskibe.

Vor noget reaktionære britiske flyvemaskinindustri ville nok gøre klogt i påny at overveje det stive luftskibs muligheder — enten alene eller i internationalt samarbejde — thi denne type luftfartøj kunne meget vel vise sig i stand til at gå sin sejrsgang verden over, selv i dag.

sakkerne holdt derpå skyttegravene til infanteriet havde gravet sig ned i nye stillinger. Den russiske tilbagetrækning gik langsomt, men det gjaldt jo også om at lægge flest mulige hindringer i vejen. Tag blot eksemplet Warschawa efter en amerikansk skildring i Jenssen-Tusch: Verdenskrigen II, s. 309: Man står overfor en systematisk befolkningsflytning i største ro og orden, fabrikker afmonteres og sendes til Rusland, alt metal fra kirkeklokker og telegraftråde til aviser-nes trykpresser blev bragt bort — næppe 1 ton kobber blev tilbage! På landet blev befolkningen beordret til Rusland, og al beboelse, alle forråd, ja, selv kornet på marken blev brændt for ikke at give fjenden nogen hjælp på fremmarchen.

Den tysk-østrigske generaloffensiv begyndte den 15. juli, og straks drog man de historiske paralleller og sammenligninger. En dansk avis mindedes, at Karl XII havde 40.000 mand med på sin færd ind i Rusland, Napoleon havde 10 gange så mange, og nu så det ud til at ville blive 10 gange flere mænd endnu. Det store spørgsmål i disse dage var, om russerne magtede at holde deres front ubrudt. Da ville katastrofen undgås. Fæstning efter fæstning faldt. Byttet var hver gang ringe, undtagen ved Novo Georgievsk, som faldt hurtigt efter en uudholdelig beskydning fra tyske batterier for hver 100 meter. Efter Grodnos fald den 6. september gik man over til stillingskrigen. Russerne havde holdt fronten! Tyskerne havde opnået at få 470.000 fanger, ca. 2200 kanoner og 900 maskingeværer. Men nogen egentlig frontforbedring havde de ikke opnået. Frontlinien var nu som før omtrent 1400 km lang. Den gik i en linie fra Riga til Dvinsk og derfra i en næsten lige linie til Rumæniens grænse.

Stemningen i Rusland var naturligvis trykket efter alt dette. Czaren afløste storfyrst Nikolaj som øverstkommanderende. Storfyrsten kom til Kaukasus. Czaren havde ingen heldig hånd med sin magtovertagelse. Han havde ingen indflydelse hverken i hæren eller i Petersborg, hvor dumaen og bureaukratiet hadede hinanden, og hvor kejserinden hadede alt og alle. Den udslidte hær blev nu reorganiseret og bragt på fode igen. Våben blev bestilt i U.S.A. og Japan. Forsyninger fra Ententen blev transporteret til fronten via ishavskysten. Samtidig begyndte franske instruktører at undervise i erfaringerne fra vest. Artilleriets ildledning blev forbedret, skyttegravene fik bombesikre rum osv.

De russiske planer for 1916 hang nøje sammen med vestfrontens, men operationerne kom desværre tidligere end hensigtsmæssigt. Allerede i februar begyndte den tyske offensiv mod Verdun

og kronedes meget snart med fremgang. Intet under derfor, at franskmændene blev nervøse og skyndede på russerne. Men marts var langt fra noget heldigt tidspunkt for en offensiv. Den smeltende sne gjorde fronten til et morads, og trods reorganisationen var tyskerne stadig enormt overlegne i artilleri og maskingeværer. Men noget måtte gøres, og en russisk offensiv kom i Vilnaegnen. Angrebet lignede til forveksling de klassiske offensiver på vestfronten! en kort ildforberedelse og derefter storm mod den tyske skyttegravslinie, hvor de russiske geledder blev mejet ned. Offensiven druknede i blod og snavs — tyskerne angav de russiske tab til ca. 100.000. Trods nederlaget var der planer om nye angreb på nordfronten, men i mellemtiden brød en anden offensiv løs sydpå.

Den 7. maj var østrigerne begyndt en offensiv fra Trentino med det resultat, at der snarest måtte ske noget, hvis Italien skulle reddes fra et alvorligt nederlag. Det blev på sydfronten, at slaget faldt. Fra russisk side havde man ikke stillet store forventninger til offensiven; ja, man kan vel sige, at man end ikke havde planlagt en samlet offensiv, kun en række demonstrationer langs den ca. 300 km frontlinie. Tropheantallet var på begge sider nogenlunde lige. Den 4. juni angreb russerne alligevel så at sige hele vejen fra Pripjet til Pruth, og resultatet blev overvældende, både for russerne og østrigerne. Russerne stødte meget hurtigt frem mod slagmarkerne fra 1915, op til 80 km i løbet af få dage. De østrigske tab lå så højt, at det russiske jernbanenet var ved at svigte. Man kunne ikke både fragte forsyninger frem og østrigske fanger tilbage. Alt disponibelt materiel blev hurtigt fragtet fra nordfronten til Brussilov, og desuden startede man en offensiv deroppe også for at hjælpe ham. Der blev ikke tale om nogen fremrykning, man ville kun binde de tyske tropper, så de ikke kom østrigerne til undsætning.

Da offensiven ebbede ud i slutningen af august, var der ikke opnået et iøjnefaldende strategisk resultat; dertil var offensivfronten for langstrakt og målene for spredte. Brussilov skulle nok enten have koncentreret sig om Rumænien eller prøvet igen at gå ind i Ungarn. Men man kunne i al fald konstatere, at den østrigske hær var slidt op. Det havde kostet ca. 300.000 fanger og sandsynligvis 500.000 døde. Dertil kom et stort materieltab, bl. a. 500 kanoner. For russerne havde kampen også været dyr, men deres offensive muligheder var endnu ikke udtømt.

Rumænien erklærede centralmagterne krig den 27. august, og da greb den sydligste russiske hær ind med voldsom kraft. Med store forstærkninger

lykkedes det at standse russernes flankangreb på de tysk-østrigske styrker, der var sat ind mod Rumænien; desuden fik man standset den russiske fremmarch i Bukowina. Planen var nemlig intet mindre end via Bukowina at bryde ind i Ungarn og tvinge Østrig til fred. Disse kampe fortsatte i mindre målestok næsten frem til marts 1917.

Også på Kaukasus-fronten mod tyrkerne gjorde russerne sig gældende. Skildringerne fra kampene viser de enorme anstrengelser, der prægede disse felttog. Da fronten var af mindre betydning for russerne, var den ret knapt besat, og tyrkerne var hurtigt parat til en fremrykning for at tage den russiske hær i ryggen. Denne offensiv begyndte i december 1914. Men tyrkerne havde forregnet sig, det blev dem, der gik i fælden, idet den russiske opstilling ikke svarede til deres formodning. Dette kostede tyrkerne 50.000 ud af 150.000 mand.

Så var det russernes tur til at rykke frem. I 40 graders frost kunne de frysende tyrkere ikke stå imod deres pres. Den 16. februar 1916 faldt Erzerum, og i den videre fremrykning befriedes Armenien. Dette blev yderpunktet for den russiske fremrykning.

Indre uro og misnøje prægede Rusland i efteråret 1916. Så kom martsrevolutionen 1917 og czarens abdikation. Dermed hørte den russiske front op med at eksistere. Opløsningen gik så hurtigt for sig, at man ikke længere behøvede at regne med østfronten. Ruslands deltagelse i verdenskrigen var endt. Det viste sig umuligt at bevare hærens kampkraft, når det indre af landet brød sammen — trods Kerenskis vellykkede forsøg på en ny offensiv mod østrigerne.

Alt taget i betragtning bar dog Ruslands krigens hovedbyrder sammen med Frankrig til 1916, da den engelske hær for alvor var kommet med på fastlandet. Det bedste bevis på, at det ikke stod så galt til, som det af og til påstås, er vel, at Rusland holdt ud i 3 år. Sammenbruddet kom, fordi en snævertsynet regering nægtede at gå ind på de elementæreste frihedskrav.

Kilder:

Winston Churchill: Den store krig.

Verdenskrigen i tekst og billeder, redigeret af

P. A. Rosenberg.

Verdenskrigen i samtidige skildringer af Jenssen-

Tusch, Lindbæk og Styrmer.

Alan Moorehead: The Russian Revolution (1958).

Hindenburgs og Ludendorffs krigserindringer.

Torben Juncker.

PROFILSLEBNE

PRÆCISIONS SNITTAPPE

THÜRMER GROUND



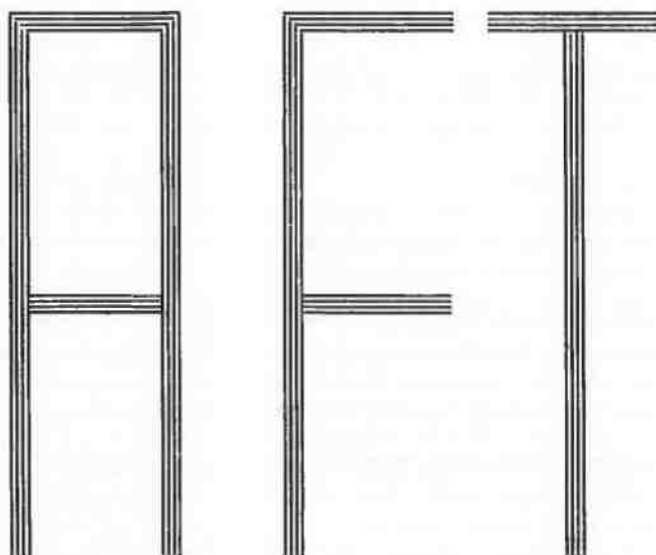
NYT kvalitetsprodukt i det pålidelige danske originalfabrikat.

Slebne af fuldt materiale efter hærning på splinternye præcisions slibemaskiner.

**NY skæreevne
præcision
holdbarhed**

Thürmer Ground
tradition - fremskridt





ALLMÄN FLYGTRÄNING VID FLYGVAPNET

Omfattningen av och kostnaderna för den äldre personalens och stabspersonalens flygtränning kritiserades redan 1956 av riksdagens revisorer. För att utreda detta problem tillsattes år 1963 som sakkunnig expeditionschefen i försvarsdepartementet N. V. Simonsson. Denne, som för uppdraget antog benämningen Flygträningsutredningen, skulle pröva i vilken omfattning allmän flygtränning oundgängligen måste bedrivas. Avsikten var att i första hand söka skära ner kostnaderna härför. Utredningen har nu överlämnat sitt förslag. Detta innebär att den allmänna flygtränningen begränsas kraftigt. Den skall huvudsakligen bedrivas med krigsflygplan som indgår i krigsorganisationen. Utredningen beräknar att förslaget skall medföra besparingar på omkring 7 mkr.

Officerare i flygtjänst vid flygvapnet är kommenderade till flygtjänstgöring under hela sin tjänstetid. Endast om någon icke visar sig vara lämplig att fullgöra flygtjänst upphör denna kommendering före pensionsavgång. Under tjänstgöring vid flygdivision genomgår officeren grundläggande eller fortsatt flygslagsutbildning. Vid tjänstgöring i stab eller i bastjänst vid flygflottilljerna sker flygtjänstgöringen däremot i regel som allmän flygtränning. Denna kan utföras med krigsflygplan (AFT:1) eller med skol- eller övningsflygplan (AFT:2). Den fastställda flygtidsnormen för AFT:1 är 55 timmar per år varav 10 timmar med skolflygplan eller

helikopter samt för AFT:2 50 timmar. Sammanlagt uttas vid allmän flygtränning omkring 12.000 flygtimmar på krigsflygplan och omkring 11.000 med skol- eller övningsflygplan.

Allmän flygtränning genomförs i första hand med krigsflygplan. Överföring till flygtränning på skol- och övningsflygplan sker normalt för regementsofficerare vid 45—50 års ålder samt för kompaniofficerare vid 40—45 års ålder. Eskaderchef och flottiljchef må dock fullgöra AFT:1 intill det de uppnår pensionsåldern.

Sammanlagt genomförs under ett år omkring 250 flygförare flygtränning i AFT:1 och omkring 220

flygförare träning i AFT:2. En granskning av den flygtid som uttagits visar att omkring hälften av flygförarna uppnår mindre än 30 timmar per år av de anvisade 50 timmarna. 15 % av förarna tar ut mer än 50 timmar. Medelflygtiden för AFT-flygarna är 34,8 timmar.

Allmän flygtränning syftar i princip till att vidmakthålla de kunskaper och färdigheter, som erhållits vid genomgången grundläggande flygslagsutbildning. Flygförare, som är krigsplacerad eller krigsplaceringsbar i flygstyrka skall efter kort tid kunna användas i förbandet. Övriga flygförare skall genom den allmänna flygtränningen vidmakthålla ett sådant samband med

flygtjänsten som erfordras för att han skall kunna fullgöra befattningar i flygvapnets staber och förband. Han skall också vidmakthålla en sådan flygtränning att erforderliga sambandsflygningar under fredstjänsten kan utföras med bibehållen flygsäkerhet.

Ekonomiska förmåner

Personal som är kommanderad till flygtjänstgöring vid flygvapnet erhåller *flygtillägg*. Fänrik och löjtnant erhåller fr o m 1/1 1967 omkring 910 kr per månad och kapten eller högre officer omkring 1.000 kr per månad. Flygtillägget utgår under förutsättning att flygtjänstgöring fullgöres minst 3 dagar per månad. Flygtillägget utgår således även under allmän flygtränning. Då utgår också i vissa fall flygtidstillägg som från 1/1 1967 är omkring 425 kr per månad. Flygtidstillägget utgår dock endast under 10 år varför de flesta som bedriver allmän flygtränning icke torde erhålla det.

När flygtjänstgöring upphör erhåller tjänstemannen viss del av det flygtillägg han tidigare uppburit. Har flygtjänstgöring utförts minst 10 år men högst 12 år erhålles 50 % av flygtillägget. För varje tvåårsperiod ökar sedan den behållna andelen av flygtillägget med 10 % intill dess flygtjänstgöring utförts i 16 år då den behållna andelen av flygtillägget är 80 %. Dessa förmåner är nya fr o m 1/7 1966. Tidigare erhöles två löneklasser högra lön då flygtjänstgöringen upphörde. Den nya formen av ersättning efter fullgjord flygtjänstgöring har varit en betydelsefull förutsättning för utredningens förslag om hur allmänna flygtränningen skall bedrivas i framtiden.

Utredningens synpunkter och förslag

Utredningen har haft att undersöka vilka motiv som kan anföras för flygtränning och att granska deras hållbarhet och styrka i förhållande till de skäl — huvudsakligen kostnadsmässiga — som talar mot flygtränningen samt att precisera för vilken personal denna form av flygtjänstgöring allttjämt bör förekomma, vilken omfattning den bör ha och i vilka former den bör bedrivas.

Kostnaderna för den allmänna flygtränningen som bedrivs av omkring 700 personer beräknas till 25 å 30 mkr per år. Av dessa hänförs

omkring 20 mkr till drivmedel och underhåll av flygplanen. Den särskilda flygträningsorganisationen vid F 8 (avsedd för flygstabens personal, tidigare E 3 personal samt F 2 och F 8 personal) kostar omkring 1 mkr. Kostnaderna för flygtilläggen till personal som bedriver allmän flygtränning ha bedömts uppgå till 7 mkr samt kostnaderna för resor mellan den ordinarie tjänstgöringsplatsen och förband där flygtränningen sker till 0,2 mkr. Till detta kommer kostnader förorsakade av att flygtränningen tar viss tjänstetid i anspråk.

Eftersom viss del av flygtillägget får behållas då flygtjänstgöringen upphör kommer de besparingar som kan göras i första hand att gälla drivmedel och underhåll av flygplan samt flygträningsorganisationen vid F 8. Eftersom flygtränning över huvud taget icke bör bedrivas i stor omfattning i det numera tätbyggda området kring Barkarby bör organisationen vid F 8 även av detta skäl om möjligt dras in.

Flygträningsutredningen har bedömt att flygtränningens värde måste sättas i relation till den befattning tjänstemannen bekläder i freds- eller krigsorganisationen, eventuellt till en befattning som han avses komma att få. De krav på aktuell flygerfarenhet, som olika befattningar ställer, kan vara av skilda slag. Av den som är krigsplacerad i flygförband krävs det att han vidmakthåller sin flygtrim i tillräcklig grad för att snabbt kunna fylla sin plats i förbandet. Tjänstemän i stabsbefattningar i fredsorganisationen kan behöva flyga för att hålla kontakt med den praktiska flygtjänstens villkor och därmed få bättre underlag för den bedömning av frågor om utbildning och taktik eller flygsäkerhet m m som de har att göra i sin stabsbefattning.

Utredningen säger vidare »På det psykologiska planet ligger också argumentet, att officerare som söker sig till flygvapnet av intresse för flygtjänsten upplever denna som en stimulans, vilken de skulle sakna om de måste upphöra att flyga när de inte längre är placerade i flygförband. Sådana psykologiska faktorer torde ha medfört att möjligheten att låta en tjänsteman fullgöra flygtjänst har haft viss betydelse för rekryteringen till flygvapnet och, i fråga om redan anställda, till stabsbefattningar avsedda för officerare ur flygvapnet. Även eko-

nomiska faktorer har spelat in härvidlag. Den här åsyftade inställningen kan vara förstälilig men ger enligt utredningens mening rum för invändningar från rationella utgångspunkter. Sålunda gäller det för alla försvarsgrenar, att personal som har fått officersutbildning och efter hand fortbildning av olika slag måste kunna användas för skiftande uppgifter och, i den mån vederbörande visar sig ha förutsättningar för det, alltmer kvalificerade stabs- eller ledningsuppgifter. Därvid kommer den aktiva flygtjänsten naturligen att allmänt sett få allt mindre saklig betydelse för tjänstemannens användbarhet.»

Beträffande kravet att flygtränning är nödvändig för att sambandsflygningen skall kunna utföras med bibehållen flygsäkerhet under fredstjänsten säger utredningen: »Vid de flesta tjänsteresor ställs numera sådana krav på tidsplanering, att det inte är rimligt att förutsätta att förämningsmannen skall förflytta sig genom att själv flyga. Det är höga krav på flygskicklighet som måste uppfyllas, om en tjänsteman med rimlig säkerhet skall kunna planera sammanträden och konferenser och trots ogynnsamma väderleksförhållanden genomföra resor fram och åter genom att själv flyga. Förutsättningen torde vara ett flygtidsuttag som närmast motsvarar begränsad fortsatt flygslagsutbildning.« Utredningen finner dock att det i vissa fall kan vara motiverat att personal erhåller begränsad flygtränning för att kunna göra förflytningsflygningar till krigsflygfält och dylikt. Utredningen anser att stabspersonalen i krig skall flygas av särskilda besättningar. Mellan stabspersonalens ankomst till en plats och avresan därifrån kan då besättningarna ta hand om flygplanen och utföra ytterligare transporter eller hämta på andra platser. Det torde också vara klart att förberedelse för flygning och själva flygningen skulle ta bort en stor del av stabspersonalens arbetstid, vilken kan användas för mera värdefulla ändamål.

Utredningen drar härav slutsatsen att

☆ endast personal som i tjänst behöver vidmakthålla ett direkt samband med flygtjänsten skall bedriva allmän flygtränning samt att

☆ denna flygtjänst bör med några få undantag ske huvudsakligen på

krigsflygplan som ingår i krigsorganisationen.

Utredningen räknar med två former för den flygtjänst som skall ersätta den nuvarande allmänna flygtränningen. Nämligen dels en form som lämpligen kan överta namnet flygtränning, dels återinflygnings- och repetitionskurser.

Allmän flygtränning föreslås alltså fullgöras huvudsakligen på krigsflygplan och med ett flygtidsuttag som gäller den nuvarande allmänna flygtränningen. Till allmän flygtränning bör kommenderas

☆ personal i sådan fredsbefattning som anses kräva aktuell flygerfarenhet i den mån återinflygnings- och repetitionskurser inte ger tillräckligt sådan erfarenhet,

☆ personal som är placerad i krigsbefattning vilken kräver aktuell flygerfarenhet samt

☆ personal vars aktuella befattning visserligen inte anses kräva aktuell flygerfarenhet men beträffande vilket det ännu inte kan avgöras att vederbörande inte framdeles kommer att få en befattning som ställer dessa krav.

Allmän flygtränning bör bedrivas vid flottilj. För personal som eljest inte tjänstgör vid flottilj utan vid central stab e dyl bör den koncentreras till kortare, sammanhängande perioder. Något behov av särskild organisation för att möjliggöra allmän flygtränning kommer således inte att finnas.

Utredningen har gjort upp ovanstående förteckning över personal som bör fullgöra allmän flygtränning.

Den personal vil flygstaben som skall bedriva allmän flygtränning är, förutom flygstabschefen och 1 à 2 sektionschefer, chef eller ställföreträdare vid huvuddelen av avdelningarna samt vissa detaljchefer. Härtill kommer vissa meteorologer (omkr 50) och läkare.

Återinflygnings- och repetitionskurs bör genomgåas vartannat eller vart tredje år och omfatta omkring 25 timmars flygning. Kursen bör genomföras på samma slags flygplan som huvudvarianten av allmän flygtränning. Sådana kurser, som har motsvarighet utomlands, bör genomföras

☆ av personal i fredsbefattning som anses kräva aktuell flygerfarenhet, och i den mån syftet med flygtjänst kan nås utan att den mera

Stab förband (motsv.)	Befattning	Förare
FS	Vissa chefer samt personal med < 16 flygår eller krigsplacerade i flygbef	40
FF	Milass m fl	14
Fst	Personal med < 16 flygår eller krigsplacerade i flygbef	6
MHS	Lärare i flygtaktik	4
	Elever högre kurs	25
Flj mm	Fljch	15
	Flyging	15
	Stabschef	7
	Viss strilpersonal m fl	20
	Meteorolog	
F 2	Lärare STRILS	3
F 5	Chef	1
	Chef FÖFS	1
F 8	Lärare FBTS	2
F 14	Lärare FSS	1
F 20	Chef	1
	Lärare	4
		Summa 159

kontinuerliga formen allmän flygtränning tas i anspråk samt

☆ personal som inte innehar och har bedömts inte heller framdeles komma att få flygtjänstkrävande befattning, om ändrade förhållanden medför att vederbörande likväl bör avses för sådan befattning.

Utredningen har funnit att man bör söka finna en *gemensam tidpunkt* för ett första bedömande av om en officer sedermera kan antas komma att få en flygtjänstkrävande befattning eller inte. Man har stannat för att det ligger nära till hands att anknyta denna tidpunkt till då krigsplaceringen i flygande förband normalt upphör. Det beräknas ske vid omkring 36 års ålder. Denna tidpunkt sammanfaller då med att minst 16 års flygtjänstgöring har fullgjorts. Om någon därför icke längre kommenderas till flygtjänstgöring kommer han alltså att få behålla 80 % av det flygtillägg som utgått tidigare.

Efter 16 »flygår» bör alltså första gången avgöras, huruvida en officer, som har icke flygtjänstkrävande freds- och krigsplaceringar, kan väntas i framtiden få flygtjänstkrävande befattning. Vid nekande svar bör vederbörande inte beordras till flygtjänst. Om svaret är jakande, kan efter omständigheterna återinflygnings- och repetitionskurs eller

allmän flygtränning komma ifråga. Prövningen bör upprepas vid varje följande byte av befattning.

Beträffande *arméns* flygorganisation och *marinens* helikopterorganisation har utredningen funnit att allmän flygtränning där bedrivs i en omfattning som bedöms stå i rimlig proportion till de fördelar som kan vinnas genom träningen. Utredningen har därför inte ansett det föreligga någon anledning att inskränka verksamheten men förklarar sig förutsatta som självfallet, att kommendering till flygtjänstgöring häves, när tjänstemannen inte längre är placerad i flygtjänstkrävande freds- eller krigsbefattning.

Utredningens samlade förslag innebär alltså att det antal flygförare som bedriver allmän flygtränning skall minskas med ca 350. Detta medför en kostnadsbesparing på omkring 7 mkr. Besparingarna gäller drivmedel och underhåll av flygplan samt flygträningsorganisationen vid F 8 som bör läggas ned. Utredningen har däremot icke redovisat några beräkningar av hur kostnaderna för flygtilläggen förändras genom den föreslagna begränsningen av allmänna flygtränningen. Eftersom det här är fråga om förändringar av förutsättningarna för de ekonomiska förmånerna för personalen kan förhandlingar ske om flygförmånernas storlek m m.

Roskilde Brødfabrik

Telefon (03) 35 70 00



LEVERANDØR TIL VÆRLØSELEJREN



GÅ I BONDESTANDENS SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

**DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS
SPAREKASSE**

Meddelelser fra organisationen!

Organisationens afdelinger og enkelte medlemmer anmodes om i tilfælde, hvor rejste sager eventuelt løses uden bestyrelsens medvirken, straks at underrette sekretariatet herom.

Husk

Adresseforandringer (såvel private som tjenstlige) meddeles til:

OFO sekretariat

Adresse: Flyvestation Vedbæk, Vedbæk.

Telefonnumre: (01) 89 07 61, lokal 168
Gironummer:

Organisation 67005
»Flyvevåbnet« 98025
Åbningstider: mandag—fredag
0800—1500.

Forretningsfører: Fru J. E. Nielsen.

VESTER MØLLES RESTAURANT

ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur, da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plæt — ikke langt fra den gamle hærvej. Vi modtager turist- og rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for, at De vil få en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

Stof til nr. 5

senest 10. juni 19

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Møls Bjerger — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.
Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 2 86 Kalø Landbo-skole pr. Rønde.

Erik Skovmand

M. Th. Kjær

Tidspunkt: Søndag den 3 sep til lørdag den 9 sep 1967.

Sted og indkvartering: A/S Civiletaternes Sommerhuse, Kobæk strand ved Skælskør, beliggende mellem Korsør og Skælskør. Etablissementet består af 5 huse, 10 småhuse samt en restaurationsbygning på en 6 tønder land stor grund lige ned til Storebælt. En prægtig udsigt og fin, farefri badestrand. Omegnen er smuk med skov samt gode udflugtssteder. Indkvarteringen finder sted i enkeltværelser. Deltagerne skal selv medbringe håndklæder og sæbe.

Deltagerantal: Kurset arrangeres under forbehold af fornøden tilslutning. Samlet deltagerantal er ansat til ca. 60. I kurset kan deltage tillidsmænd m. m. fra de til FTF tilsluttede organisationer og underorganisationer.

Kursusafgift: Kr. 300,00 excl. rejse til og fra Ko-

bæk. I kursusafgiften er inkluderet følgende daglige måltider: morgenmad, frokost og kaffe, eftermiddagskaffe, middag og kaffe samt aftenkaffe. Eventuelle drikkevarer til måltiderne er *ikke* inkluderet; de kan købes til rimelige priser.

Fællesrejse København—Kobæk og retur vil eventuelt blive arrangeret.

Kursusledelse: FTF's studieudvalg.

Gruppearbejde: Deltagerne opdeles i 5 grupper, der vil i videst muligt omfang blive taget hensyn til deltagerens ønsker med hensyn til, hvilken gruppe de skal deltage i.

Følgende grupper er planlagt:

Gruppe 1: Talerteknik.

Gruppe 2: Mødeforner og mødeteknik.

Gruppe 3: Arbejdsledelse.

Gruppe 4: Foreningsadministration.

Gruppe 5: Medlemskommunikation.

DEN NY SELSKABSUNIFORM



i fineste engelsk pinhead kr. 850.- plus distinktioner

Trevira slips i flyvevåbnets

farver kr. 19,50

Uniformer - Skrædderi

Konfektion - Lingeri

Blazer Badges

Officerer rentefri conto

RASKIN & SØN

BLAAGAARDSGADE 16
KBH. N - TLF. (01) 39 70 94

Foredrag: Følgende foredrag og diskussioner er planlagt og henvendelse rettet til foredragsholderne:

1. Kommer U-landene os ved?
Sekretariatschef A. Stinus,
Dansk Unicef Komite.
2. Efterløn i halvfjersernes Danmark.
Kontorchef i Socialministeriet
E. Arntzen.
3. Mennesket i forandringens tidsalder.
Professor O. Kofoed Hansen.
4. TK-65, Fup eller Fakta.
Paneldiskussion med deltagelse af politikere, organisationsledere og embedsmænd fra tjenestemandskommissionen 1965.
5. Diskussionsteknik.
Forstander Lars Pedersen,
Taleteknisk Institut.

Korte instruktionsforedrag:

1. Organisationsjunglen.
2. Tillidsmanden.
3. FTA.
4. Gruppeliv.
5. TK-65.

Anmeldelse: Anmeldelse om deltagelse i kurset skal ske gennem de tilsluttede organisationer og underorganisationer. Anmeldelsen skal være FTF i hænde *senest den 15 jul 1967*.

Af hensyn til fordelingen i studiegrupperne bedes såvel ønske om studiegruppe som subsidiært ønske anført.

Anmeldelsesblanket kan rekvireres gennem OFO sekretariat.

(Som tidligere kursist kan jeg varmt anbefale dette særdeles veltilrettelagte, interessante og udbytterige kursus. *Red.*)

Foreløbig plan over kursus

Dag	Formiddag	Eftermiddag	Aften
Søndag		15,00: Ankomst Kobæk Eftermiddagskaffe Gruppearbejde	Middag Foredrag
Mandag	Instruktionsforedrag Gruppearbejde	Foredrag	Gruppearbejde
Tirsdag	Instruktionsforedrag Paneldiskussion	Paneldiskussion	Gruppearbejde
Onsdag	Instruktionsforedrag Gruppearbejde	Foredrag	Hyggeaften
Torsdag	Instruktionsforedrag Foredrag	Gruppearbejde	Gruppearbejde
Fredag	Instruktionsforedrag Gruppearbejde	Afslutning på gruppearbejdet Ca. 15,00: Friertermiddag	Afslutning
Lørdag	Afrejse		



FTF's grundbog

»ORGANISATION OG TILLIDSMAND«

I NY udgave

I 1964 udsendte FTF en ny håndbog »Organisation og Tillidsmand« til brug ved tillidsmandsuddannelsen. Bogens første udgave blev solgt i 6.000 eksemplarer og har fra alle sider været betegnet som en værdifuld hjælp i organisationsarbejdet.

2. udgave af denne populære bog er nu udkommet og behandler som den tidligere følgende emner:

Organisationsforhold — forhandlingsregler — forhandlings- og mødeteknik — medlemsinformation — foreningernes økonomi og regnskabsvæsen samt FTF's opbygning og virksomhed.

I den nye udgave er flere afsnit omarbejdet, dette gælder bl. a. afsnittet om samarbejdsudvalg, der af *kontorchef Jens Kelbjørn* er a'jourført efter indgåelsen af den nye aftale om samarbejdsudvalg mellem Dansk Arbejdsgiverforening og LO.

Landsretssagfører Kaj Petersens afsnit om »Forhandlingsregler for Funktionærer« er ligeledes omarbejdet og a'jourført efter den stedfundne Funktionærlovsrevision.

Formanden for Den danske Toldtats Forening *toldkontrollør Niels Kjærboel* har ligeledes foretaget revision af stoffet og har i denne udgave særlig beskæftiget sig med medlemsblade som informationsmiddel.

FTF's formand *overlærer N. C. Thomsen Nielsen* har foretaget ændringer og tilføjelser til sit afsnit om FTF's opbygning og virksomhed.

De største ændringer er foretaget i afsnittet »mødeledelse og mødeteknik«. I denne udgave har formanden for FTF's studieudvalg *kontrollør Jens Christensen* samarbejdet med FTF's *sekretær Egon A. Rasmussen*, og i fællesskab har de to forfattere omarbejdet og udvidet stoffet ud fra de erfaringer, der er indhentet ved brugen af bogen i undervisningen af tillidsmænd. Det skal nævnes, at afsnittet om afstemningsregler er tydeliggjort med nye eksempler, ligesom nye emner f. eks. udfærdigelse af referater og notatteknik er medtaget.

Denne udgave er som den tidligere rigt illustreret af *tegneren Fr. Bramming*, hvis tegninger på en fortræffelig og fornøjelig måde underbygger forfatterens tekst.

Bogen må betegnes som et populært værk, der har bud til enhver, der interesserer sig for organisationsarbejde — eller som ønsker at vide mere om dette emne.

Sideantal 189 — Pris kr. 8,00.

Bestilling kan ske gennem organisationen eller direkte hos FTF ved indbetaling af beløbet på:

Postkonto 257 23, »fællesrådet«, Trommesalen 2, 3., København V.

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri



Ved Hovedvagten

Nørhaves Service Station

Benzin, olie, smøring - Biler u/fører

Alt i vin, tobak og kolonial — Tlf. Vadum 35



DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Statsstøttet teorikurser —
Statskontrollerede korrespondancekurser . Alle flyvecertifikater

RY HØJSKOLE

(ved Himmelbjerget)

Sommerskole: Maj-Juli — Vinterskole: Nov.-Marts
Alm. højskolefag, særfag: Sprog, kontorlag, musikforst.
Statsunderstøttelse kan søges.
Skoleplan sendes. — Telf. Ry (0684) 90
Asbjørn Mandøe

A. Schack Eriksens Eftf.

v/ Larsen

AUTO-RUDER

Røde Mellemvej 28 - Telf. 58 30 96

**Færdige sommerhuse —
opstilles overalt.**

JØRGEN KLEJS

Telf. Tranebjerg (0651) 25
Samsø

LEIF ANDERSEN

Murermester

I. Christensensvej 36 - Skagen

SØ-RESTAURANTEN

Viborg-Hallen

Landsdelens smukkeste udsigt. — 1. kl.s køkken.
Restaurant og selskabslokaler til
800 couvrerter.

H. F. VILLUMSEN

Telf. Viborg 212.

SCHWEIZER BAGERIET

Bispegade 98 - Hjørring

Telf. 0891 - 1508

SIGNESMINDE KRO

— et godt madsted

*God frisklavet ren kaffe med dejlig
hjemmebagt brod.*

Serup pr. Skæggkær

Telf. (068) 1 Serup 43

TORBEN E. KARLSEN

Skræddermester

Danmarksgade 6 - Ålborg

Telf. (08) 12 73 43

RØNDE — nøglen til det skønne MOLS

HOTEL »RØNDE«

Vinther Jensen - Telf. Rønede 7 11 35

FISKEHUSET

» B A L L E R U P «

Stationsvej 37 - Ballerup

Telf. 97 01 26

CENTRAL HOTELLET

Vesterbro

Ålborg

ARNE JENSEN

Malermester

Måløv Byvej 76 - Telf. 97 27 55

MIKKELSEN'S ISENKRAM

Vordingborg

Telf. Vordingborg 114 - 1621

HANSTHOLM AUTO-CENTRAL

v. Ove Nørbjerg

Mobil Service

Telf. 580 - Hanstholm

BILKØLER-FABRIKEN

» A R C O «

Algade 35, Ålborg

Telf. 13 22 20

Drik den sunde og velmagende
ÆBLEMOST fra

FARENLØSE MOSTERI

Telf. Nordrup 66

Den er Guldhorn garanteret ...

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



Skriv efter
studiehåndbog
med oplysninger
om 120 brevkurser -
gratis og uden
forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

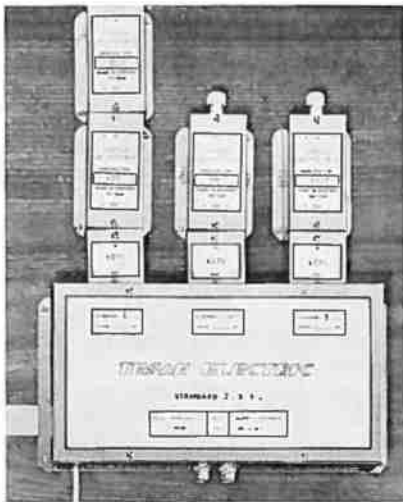
Svanemøllevej 77 · Hellerup

PHILIPS

TELEKOMMUNIKATION



TESAM ELECTRIC



Første og største transistorantenne-
forstærker, som er godkendt
af Post - & Telegrafvæsenet.

SKANDIA ANTENNE MATERIEL

Sdr. Boulevard 110, København V, Tlf. Eva 4758

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY



CARL JACOBSENS

VINHANDEL

INDENÅVER: EINER SELIGMANN

BØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø



WATER FOR OXEN ·
WINE FOR KINGS

TRIA '4311

MANAGER'S PORT

MANAGER'S PORT

MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

Leverandør til militære og
maritime messer

JAGERHOBORG ALLE 150
517 BENTOPPE

Første flyvning

med verdens nyeste kortdistance-jetliner!



Boeing Field, Seattle. 9. april. En skinnende, ny jetliner stryger hen over startbanen og stiger hurtigt op i luften.

Den første flyvning med Boeing 737 -verdens nyeste og mest moderne kortdistance-jetliner - begynder.

Som de første flyvninger med tidligere Boeing jets, var 737's strengt rutinemæssig, strengt efter planen.

Som tidligere Boeings opførte 737 sig udover alle forventninger. Under den første tur på 2 1/2 time sagde piloten over radioen: Jeg vil nødtigt ned igen - det er en fornøjelse at flyve

denne maskine. Andre af besætningen rapporterer: Let at have med at gøre, meget følsom, lyster hurtigt. Piloterne vil komme til at nyde den nye Boeing 737.

Det vil passagererne også. Fordi den 2-motors 737, det mindste medlem af Boeing-familien, har en kabine, der er lige så bred og rummelig som de store 707'er. Det bliver den første kortdistance-jet, beregnet til passagerfart mellem mindre byer, der byder på samme komfort, som ellers er forbeholdt passagerer, der flyver mellem verdens hovedstæder.

Den fremragende nye 2-motors Boeing 737 skal nu gennem intensive flyveprøver. Leveringerne begynder senere i år. Følgende selskaber har allerede bestilt 737'ere: Avianca, Braathens, Britannia, Canadian Pacific, Irish, Lake Central, Lufthansa, Mexicana, Nordair, Northern Consolidated, Pacific, PSA, Pacific Western, Piedmont, South African, United, Western, Wien Air Alaska.

BOEING 737

Flyvevåbnet



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 5

1967

SPAREKASSEN FOR ANSATTE I STAT OG KOMMUNE

Deres egen sparekasse

giver Dem mange ekstra fordele: INDLÅNSKONTI med højeste rente, LØNKONTI med lommechecks eller med sparekassebog. Som kunde får De mulighed for fordelagtige lån, og De nyder godt af vor service og vejledning.



LAANE- OG SPAREKASSEN



FOR EMBEDS- OG BESTILLINGSMÆND

Knabrostræde 12 Kbhvn. K. Tlf. MI 1080-8280 - POLITITORV AFD. Mitchellsgade 2 Kbhvn. V. Tlf. 12 22 24

- spar og lån i Laane- og Sparekassen

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S

HORSENS . TELEFON 2 48 11



DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Statsstøttet teorikurser —
Statskontrollerede korrespondancekurser . Alle flyvecertifikater



Flyvevåbnet

NR. 5

1967

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Folk og forsvar
- Logistikofficer
- Fotokonkurrence
- NIKE-raketskydning 1967
- Tater som soldater i den danske krigsmagt
- OFO-orientering

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsiges organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttes.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstrupvej pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 20. jun 1967

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

DET SKER, HVAD SOM ET DRØMME- SYN

Ifølge meddelelse fra organisationens juridiske konsulent synes nu en af de ældste OFO-sager at stå over for sin afslutning, idet retssagen vedrørende beskatning af udkommandotillæg ved proceduremødet i Københavns Byret den 2 jun 1967 blev optaget til domsafsigelse den 13 sep 1967.

Skulle nogen ønske at gøre sagens gang op i dens ikke særligt opmuntrende faser, kan Red. henvise til lederne i nærværende tidsskrift nr. 6/66, 9/66 og 2/67.

Skulle nogen derimod ønske at foretage en sammenligning med andre retssager, må Red. desværre melde pas, idet vi ikke mindes at have hørt om en sag, der — uden at der tilsyneladende er foregået nogen egentlig behandling — har verseret tilsvarende længe ved retsinstanserne, nemlig fra forundersøgelsesmødet i Byretten den 23 okt 1964 og til den berammede afslutning den 3 sep 1967. Imellem disse to datoer ligger et antal udsættelser, der alene fra det første egentlige retsmøde den 17 jan 1966 og indtil proceduremødet den 2 jun 1967 beløber sig til ialt 11.

Skulle endelig nogen ønske en udtalelse om, hvornår de eventuelt vil kunne få deres for meget betalte skat tilbagebetalt, så opgiver vi totalt at svare!

Red.

Mac Baren t o b a k k e r



Teknisk maskin- og olieforretning
Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab
Aalborg

SØ-RESTAURANTEN Viborg-Hallen

Landsdelens smukkeste udsigt. — 1. kl.s køkken.
Restaurant og selskabslokaler til
800 couverter.
H. F. VILLUMSEN
Telf. Viborg 212.

CENTRAL HOTELLET

Vesterbro
Ålborg

RØNDE — noglen til det skønne MOLS

HOTEL »RØNDE«

Vinther Jensen - Telf. Rønne 7 11 35

VESTER MØLLES RESTAURANT

ved Rørbæk sø pr. Thyregod. Telf. Vester 75.
Er De på ferie i Jylland, eller blot på en søndagstur,
da glem ikke at tage til Midtjyllands skønneste plæt —
ikke langt fra den gamle hørvej. Vi modtager turist- og
rejseselskaber på indtil 200 pers. og vi garanterer for,
at De vil få en pæn og nobel servering.
God parkeringsplads.

Kongelunds Kroen ved Kongelundsfortet

35 kuverter Gode parkeringsforhold
ÅBEN HELE ÅRET

SCHWEIZER BAGERIET

Bispegade 98 - Hjørring
Telf. 0891 - 1508

A. Schack Eriksens Eftf. v/ Larsen

AUTO-RUDER
Røde Mellemvej 28 - Telf. 58 30 96



CALTEX SERVICE er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørservice - lynladning - døgnvagt
Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

RADIO PARTS ^{ÅS}

SKT. KNUDSVEJ 13
KBHVN. V.

TELEFON:
HILDA 31 11

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

For ædel Kunst



P. WEILE & SØN

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
VINHANDLERE SIDEN 1822
AALBORG

FOLK OG FORSVAR

Med tilladelse fra Flyvevåbnets Reserveofficersskole bringes i dette og kommende numre den afhandling, som kaptajn af reserven J. Mørch Pedersen udarbejdede på officerskursus 1966-I. Flere af de fremførte synspunkter stemmer godt overens med bestræbelserne, der netop i disse år udfoldes i diverse udvalg vedrørende forsvarets forhold.

Når man prøver at fastslå den betydning, forståelsen og samarbejdet mellem befolkningen og forsvaret har, opdager man mangler og svagheder ved de metoder, forsvaret anvender i så henseende. Denne artikelserie behandler forslag til udviklingen af en forsvarsmæssig demokratiseringsform, der — uden at undergrave disciplinen og effektiviteten — kan forbedre forståelsen og den gensidige tillid mellem folket og forsvaret.

Den konkluderer, at forsvaret har mange opinionsdannende midler og muligheder og anbefaler i øvrigt disse anvendt i det omfang, hvor det — henset til de sikkerhedsmæssige krav — er muligt.

INDLEDNING

Den danske befolknings indstilling til forsvaret er, ikke uden grund, et problem, der altid har været genstand for såvel politikernes som militærlidernes bevågenhed.

Når der er tale om opinionsdannelse, kan adgangen til at forme denne ske ved hjælp af så vidt forskellige metoder som fra personlig påvirkning til anvendelsen af de nyeste tekniske hjælpemidler.

Forsvaret skal ikke prøve at unddrage sig det problem, som den evige kritik heraf skaber, men tværtimod erkende, at denne først og fremmest er rettet mod forsvarets opbygning og befalingsmændenes kvalitet og omdømme.

Hvad angår forsvarets modstandere, har disse i dag rige muligheder for at påvirke den offentlige indstilling til forsvaret i en negativ retning gennem aviser, publikationer, radio, fjernsyn m. v., men der er fra denne side fremkommet så mange forskellige forslag og tanker om forsvaret, at det selv for fagfolk kan være vanskeligt at bevare overblikket over argumenterne, endsige vurdere deres gyldighed.

Formålet med denne artikelserie skal derfor være, at fremdrage visse forsvarspolitiske spørgsmål, som er under debat i denne tid, samt rejse nogle problemer og trække metoder op, der direkte eller indirekte sigter mod det fælles mål at

opnå en bedre forståelse mellem folket og forsvaret.

Som ganske naturligt i et demokratisk samfund er det lovgivningsmagten, der, udfra den øjeblikkelige politiske situation og landets økonomiske bæreevne, fastsætter efter hvilke retningslinier og med hvilke midler, forsvaret skal oprettholdes.

Det skal her klart understreges, at spørgsmålet om de ved lov fastsatte forsvarsbevillingers tilstrækkelighed ikke vil blive gjort til genstand for en nærmere vurdering.

Selv om det må erkendes, at mange udenrigspolitiske og historiske forhold spiller en afgørende rolle for dansk forsvarspolitik, vil disse forhold ikke blive nærmere berørt, idet artiklerne vil blive koncentreret om de indenrigspolitiske forsvarsproblemer, der antages at have den væsentligste betydning for befolkningens forsvarsvilje.

Udover de forannævnte udenrigspolitiske, historiske og økonomiske forudsætninger forudsættes det, at forsvarsviljen og dermed forsvarets effektivitet i høj grad vil bero på i hvilken udstrækning, der kan skabes en forsvarsmæssig tilpasning til den øvrige samfundsudvikling.

Spørgsmålet er da, hvorledes man finder balancepunktet for en sådan tilpasning, uden at de opgaver, forsvaret skal kunne løse, kompromiteres.

FORSVARET

Forsvarets vigtigste aktiver er dets personel samt den ånd, de våben og den uddannelse, dette personel er i besiddelse af, og det er med disse aktiver, forsvaret — i mulig udstrækning — skal imødekomme kravet om tilpasningen til det øvrige samfundssystem.

Når man skal foretage en vurdering af forsvarets muligheder for at imødekomme dette krav, ligger den største vanskelighed i den omstændighed, at forsvaret ikke selv er herre over de faktorer, der bestemmer dets opgaver.

De ofte forekommende forslag om en reduktion af forsvarets kvantitative styrke er for øjeblikket ikke relevante, idet atombalancen, og de heraf følgende konsekvenser, med lokale angreb, som den væsentligste fare, umuliggør, at ansvarlige politikere kan gå ind herfor.

Derimod synes der, som følge af den rivende tekniske udvikling, at være grundlag for en nøjere vurdering af forsvarsordningens struktur og kvaliteten af forsvarsstyrken.

Et af hovedproblemerne inden for næsten enhver virksomhed er at bringe balance mellem de mål, man sætter sig, og de midler, der kan stilles til rådighed.

Når dette spørgsmål har en særlig aktualitet, hænger det sammen med, at hele samfundssystemet i de senere år har været inde i en omstillingsproces, der har stillet umådelige krav til systemet og dets ledere.

Skal man forsøge at holde balancen med de midler, der er til rådighed, uden derved at skulle påvirke målsætningen i en negativ retning, kan dette kun ske gennem en rationalisering af systemet.

Vil man parallellisere den civile samfundsudvikling med udviklingen på det militære område, må det naturligvis ske i erkendelsen af, at de faktorer, der har nødvendiggjort en rationalisering og centralisering af det civile samfundssystem, kun kan overføres på det militære system med de tilføjelser, som forsvarets krigsmæssige opgave betinger.

Grundlaget for at skabe et effektivt forsvar, der nyder befolkningens tillid og respekt, er endvidere, at der i forsvaret indadtil som udadtil består et sådant tillidsforhold værnene imellem, at der er fuld enighed om opgave- og ansvarsfordeling.

Når det drejer sig om en rationalisering af militære organisationer, må opmærksomheden i første række rettes mod kommandosystemet, idet dette synes at være et lønnende mål for rationali-

seringsbestrebelse.

En dybtgående interesse for, hvor ansvaret for overensstemmelse mellem de militære mål og midler burde placeres, synes i denne forbindelse at være relevant.

I lov om forsvarets organisation m. v. har man ved § 6 fastslået forsvarsstyrelsens sammensætning og virke.

Ved en nærmere vurdering af denne styrelse kan det umiddelbart virke fristende at stille spørgsmålet om, hvorfor en sådan ikke etableres permanent i fredstid.

Etableringen af forsvarsstyrelsen som et permanent organ kunne f. eks. ske under betegnelsen »Forsvarskommandoen«, der — ved en efter forholdene afpasset udbygning med specialister fra de eksisterende værn — kunne blive i stand til helt eller delvis at overtage værnskommandofunktionerne.

Den umiddelbare fordel ved en sådan centralisering af forsvarets øverste kommandomyndigheder må ligge i den omstændighed, at enhver form for dobbeltarbejde i form af tidskrævende sagsbehandling, værnstabene imellem, ville kunne reduceres betydeligt, samtidig med at de øverste ansvarlige militære ledere på et højt fagligt niveau fik skabt mulighed for, direkte koordinerende, at bringe overensstemmelse mellem de militære mål og midler.

Som en umiddelbar planlægningsopgave burde i første omgang indgå overvejelser og analyseringer af de muligheder for samordning, der kunne finde anvendelse på værnenes lavere led, herunder uddannelsesinstitutioner og skoler.

Det skal i denne forbindelse understreges, at udviklingen ubetinget går i retning af, at de krigsmæssige operationer i langt de fleste tilfælde vil forekomme som fællesværnsoperationer, hvorfor fællesværnsprincippet allerede i fredstid bør indgå i forsvarsorganisationen.

Som en nødvendig forudsætning må forslaget være politisk antageligt, men det vil næppe kunne bestrides, at effektiviteten vil kunne bringes betydeligt op, forudsat at der ikke samtidig skal ske en nedskæring på det personelmæssige område.

Hvilke funktioner burde indgå i et sådant »Forsvarskommando?«

I direkte tilknytning til »Forsvarskommandoens« øverste ledelse kunne indgå funktioner som:

- Efterretningstjeneste
- Operativ planlægning
- Strategisk målsætning
- Fastsættelse af operative krav

- Langtidsplanlægning
- Kontrol med planernes afvikling.

Herudover kunne funktionsopdelingen ske efter følgende hovedretningslinier:

- a) *Den operative retning*
 - Beredskab
 - Operativ uddannelse
 - Fastsættelse af uddannelsesmål
 - Fællesværnsuddannelse
 - Taktisk/operativ udvikling
 - Signaltjeneste
 - Koordinering af alle operative styrkers anvendelse til støtte af forsvarsforanstaltninger.

- b) *Den tekniske retning*
 - Depoter og magasiner
 - Reparation og vedligeholdelse
 - Konstruktion og udvikling
 - Forsøg
 - Bedømmelse af nyt materiel
 - Kvalitetskontrol.

- c) *Den forvaltende retning*
 - Økonomisk planlægning
 - Langtidsplaner af økonomisk art
 - Budget- og driftsøkonomi
 - Organisation
 - Anlæg og virksomheder
 - Fordeling af arbejdskraft og kontrol med deres anvendelse
 - EDB.

- d) *Den personelle retning*
 - Rekruttering
 - Bemanding
 - Enkeltmands- og enhedsuddannelse
 - Personeladministration
 - Personlige ydelser.

Det må dog erkendes, at en integrering ikke kan antages anvendt på bataljons-, eskadrille- eller eskadreniveau, men integreringsprincippet må i størst mulig udstrækning finde anvendelse på de store faglige støtteenheder, der er nødvendige for at gennemføre militære operationer.

FORSVARETS PERSONEL

Betragtninger. Som omtalt i forrige afsnit er ønsket om en reduktion af forsvarets kvantitative styrke ikke relevant, henset til de opgaver forsvaret af i dag er stillet overfor, men, som det blev fremhævet, synes der at være grundlag for en vurdering af personellets kvalitet.

Den voldsomme ændring i samfundsstrukturen har bevirket, at der i dag må stilles anderledes krav til den enkelte mands kunnen og viden, end tilfældet var tidligere.

Hvad angår dette krav til den enkelte, stiller forholdene i forsvaret sig på en række punkter en del anderledes end på det civile arbejdsmarked, hvor forholdet mellem arbejdsgiver og arbejdstager altid kan bringes til ophør, såfremt en af parterne ønsker dette, hvorimod forsvaret, hvad det værnepligtige mandskab angår, må acceptere dette, som det nu engang er, og derefter forsøge at få det bedst mulige ud heraf.

Overgangen fra det civile til det militære miljø er meget vanskelig for mange af de værnepligtige og resulterer ofte i udtalte tilpasningsforstyrrelser, der kan få uoverskuelige følger for den enkelte fremover, såfremt disse forstyrrelser ikke behandles fornuftigt fra begyndelsen.

Mon ikke de fleste af os i disse år går rundt med en almindelig fornemmelse af, at vi oplever en udviklingsperiode, som forløber hurtigere og voldsommere, end vi egentlig bryder os om — en periode med nye perspektiver, nye opgaver og med krav om omstilling, initiativ og handlekraft i et tempo, vi alle kan have svært ved at leve op til.

Denne udvikling og den omstændighed, at udvælgelsen af forsvarets specialister og befalingsmandselever sker på et meget tidligt tidspunkt af disses militære uddannelse, bør vel nok give anledning til en nærmere analysering af, hvorvidt forsvarets nuværende personelpolitik har tilgodeset det førømtalte problem om tilpasningsforstyrrelser hos det indkaldte mandskab.

Det har aldrig været nogen hemmelighed, at soldater har tendens til, mere eller mindre bevidst, at betragte befalingsmanden som et eksempel til efterfølgelse, og det er derfor af altafgørende betydning, at forsvarets befalingsmænd, udover de rent fagmæssige kvalifikationer, er i besiddelse af gode menneskelige egenskaber.

Vi må fortsat have for øje, at de ofte anvendte undskyldninger, som hjemmenes manglende opdragelse og skolernes manglende disciplinerende indflydelse, bærer ansvaret for de forekommende tilfælde af tilpasningsforstyrrelser hos det værnepligtige mandskab, ikke må tages til indtægt hos befalingsmandskorpset, men tværtimod bør virke som et ansporingmiddel til at betragte opgaven som befalingsmand med endnu større alvor og ansvarsbevidsthed.

Som det tidligere er blevet fastslået, må en parallelisering af forholdene i erhvervslivet og forsvaret altid behandles under en vis hensyntagen

til forsvarets særlige opgave, men de gennemgående træk ved erhvervslivets personalepolitik vil ved en objektiv betragtning kunne give anledning til at overveje relevansen af visse ændringer i forsvarets personelpolitik.

Det kan uden tvivl antages, at en af årsagerne til de store fremskridt indenfor erhvervslivet er den funktionsspecialisering, der har fundet sted, idet en sådan specialisering har været medvirkende til, at et virkeligt effektivt kendskab til det enkelte speciale har kunnet bibringes en snævrere kreds af arbejdsstyrken, med større produktionsresultater til følge.

Konsekvenserne af at anlægge en helt ny filosofi på det personelmæssige område i forsvaret vil naturligvis være meget betydelige, idet en sådan omstillingsproces vil gribe ind i hele forsvarets personelmæssige opbygning, hvorfor behandlingen heraf skal begrænses til at omfatte de vigtigste hovedretningslinier, hvorefter et sådant system kunne tænkes opbygget med erhvervslivet som forbillede.

Inden man går ind på en skitsering af denne opbygning, skal det gøres klart, at man fra forsvarets side har en vis forpligtelse til at tilgodese de rent menneskelige krav, idet arbejdsklimaet er en afgørende faktor for systemets holdbarhed.

Hvad angår befalingsmændene og det hvervede mandskab, indtager de fysiske faktorer som lønforhold, tryghed i ansættelsesforholdet og uddannelse en mere fremtrædende plads end de rent menneskelige; men en udbygning heraf i form af et godt og veludviklet informationssystem, der kan påvirke solidaritetsfølelsen, samt et avancementsystem, der tilgodeser den enkeltes evner og anlæg, må ikke undervurderes.

Det værnepligtige mandskab, der stadig er forsvarets hovedelement, må ubetinget have krav på forståelse for de føromtalte tilvænningsproblemer, idet den indkaldte ofte på forhånd er bragt i et modsætningsforhold til tjenesten i forsvaret.

Årsagen til dette modsætningsforhold kan skyldes forhold, som det militære liv nødvendigvis må indebære, såsom begrænsning i den personlige frihed, flytning fra hjemmet, afbrydelse af uddannelse, små indtjeningsmuligheder m. v., men også forhold, som dårlig påvirkning gennem kammerater, som allerede har aftjent værnepligten, kan spille ind.

Sådanne problemer vil kunne afhjælpes ved, at man tilsikrer det indkaldte mandskab dygtige og erfarne befalingsmænd, der ikke blot kan bibringe dem de nødvendige militære færdigheder, men også på en fornuftig måde forstår at vejlede dem, hvad menneskelige problemer angår.

Derudover må en saglig oplysningsvirksomhed om forsvarets opgaver, udvikling og våben være et naturligt krav fra de værnepligtiges side.

Når det her nævnes, at det værnepligtige mandskab bør tilsikres dygtige, erfarne og forstående befalingsmænd, vil det være klart, at værnepligtige befalingsmænd — i deres nuværende form — ikke antages anvendt ved mandskabsuddannelsen.

Dette være ikke sagt for at betvivle disse unge befalingsmænds dygtighed, men grunder i den omstændighed, at den tilstrækkelige faglige, pædagogiske og psykologiske forståelse, der kræves ved mandskabsuddannelsen, ikke vil kunne opnås gennem en grunduddannelse og befalingsmandsuddannelse af en samlet varighed på ca. 9 måneder.

Den generelle specialisering, der er sket inden for erhvervslivet, kan kort beskrives som en funktionsspecialisering med det formål at tilrettelægge uddannelsen med henblik på anvendelsen af denne i bestemt funktion.

Denne specialisering kan stort set opdeles i 3 hovedretninger, nemlig en teknisk, en administrativ og en salgsmæssig retning.

Hvorledes kan denne specialisering da tænkes overført på det militære system?

Hvad angår den tekniske og den administrative retning vil en overførsel af disse ikke volde uoverstigelige vanskeligheder, idet man i realiteten allerede opererer med tekniske og logistiske funktioner i forsvaret.

En parallel til den salgsmæssige retning findes naturligvis ikke inden for forsvaret, da en uddannelse med henblik på at sælge krigskunsten næppe ville finde store afsætningsmuligheder blandt befolkningen, men den taktiske retning i forsvaret kan vel betragtes som den gren, der skal afsætte den produktion, som forsvarets øvrige grene kan fremstille i form af våbenmidler til imødegåelse af angreb på landet.

Når man kan fastslå, at den dygtige leder i erhvervslivet i vid udstrækning beskæftiger sig med strategi, gør han det næppe for at spille officer, men der er dog flere lighedspunkter mellem den dygtige officer og den gode virksomhedsleder, idet de begge, ud fra forskellige synspunkter, ligger i evig kamp for at erobre markedet.

Ved et forsøg på at anvende samfundssystemet som et eksempel til efterfølgelse, skal man gøre sig klart, at mange af de faktorer, der har spillet ind på den civile udvikling, oprindeligt er lånt fra den militære videnskab, og udvælgelsen af arbejdsledere inden for erhvervslivet sker i vid ud-

strækning efter de herfor nedfældede egenskabsprincipper.

For en gennemførelse af erhvervslivets funktionelle specialiseringsprincip i forsvaret taler yderligere, at en sådan må anses for at være den sikreste vej frem til et enhedsforsvar, hvor en fjernelse af den uheldige våbenartstænkning, med den deraf følgende mulighed for en ensartet uddannelsesvirksomhed, kan tilgodese ønsket om et mere effektivt forsvar.

Det bedste eksempel på, at en revision af officersuddannelsen er påtrængende, har man i det eksisterende »majorproblem«, hvor højt kvalificeret, akademisk uddannet officerspersonel har måttet imødesee, at kun et fåtal kan forvente advancement udover majorgraden, hvorved livsstillingen efter det eksisterende system slutter ved 52 år.

Det må være naturligt, at dette personels tanker i høj grad beskæftiger sig med, hvordan fremtiden skal forme sig, og en sådan utryghed for fremtiden kan uvilkårligt indebære, at de pågældendes indsats og interesse for forsvaret nedsættes i de sidste år før afskedigelsen.

En sådan ordning er utilfredsstillende for såvel forsvaret som det personel, der omfattes heraf, og det kan næppe undre nogen, såfremt dette indebærer svigtende tilgang til forsvarets officersskoler.

Hvad kan der da gøres ved dette problem?

Den enkleste løsning var naturligvis, at forsvaret, som en overgangsordning, tog konsekvensen af den forfejlede personelpolitik og tilbød denne personelgruppe ansættelse til det 60. år, men da denne mulighed tilsyneladende ikke eksisterer, burde omhandlede personel gives adgang til enten at blive overført til tilsvarende stillinger inden for stat og kommune eller modtage en form for omskoling, der ved afskedigelsesalderen satte de pågældende i stand til at opnå passende stillinger inden for undervisningsvæsenet og erhvervslivet.

Det ville ikke være relevant at tro, at nogen i erhvervslivet ville bekoste en dyr og langvarig akademisk uddannelse på sine virksomhedsledere, såfremt man på forhånd kunne erkende, at størsteparten af disse ledere i virkeligheden aldrig ville opnå stillinger, hvor en sådan uddannelse ville være påkrævet.

Set fra et rationaliserings- og effektiviserings-synspunkt kan det fastslås, at enhver form for uddannelse må tage nøje sigte på de anvendelsesmuligheder, denne skal indebære.

Ved en funktionsspecialisering ville megen indadrettet misnøje få dårlige levevilkår til gavn for

forsvarets effektivitet og udadrettede popularitetsopgave.

Som tidligere omtalt har befalingsmanden et stort ansvar for at præge det menige mandskab positivt, idet denne personelgruppe med dens brede berøring til det civile samfund, må anses for at være forsvarets vigtigste repræsentanter udadtil.

En sådan indsats kræver — udover naturlige menneskelige forudsætninger — et dybtgående kendskab til de følelser, der rører sig blandt mandskabet, og vi kommer her ind på uddannelsen og specialiseringen af forsvarets befalingsmandskorps.

Det grundlæggende herfor er, at advancement-vilkårene tilrettelægges på en sådan måde, at de trinvis tilpasses den enkelte befalingsmands uddannelse, erfaring, modenhed, evner og anlæg.

Af det tidligere fremførte vil det fremgå, at enhver befalingsmandsuddannelse bør påbegyndes med en kombineret undervisning i militær-orienterende, almenuddannende og humanistiske fag, således at befalingsmandseleven, før udnævnelse til befalingsmand, udover de praktiske, militære færdigheder, har et solidt kendskab til de humanistiske problemer, han i sin kommende gerning som befalingsmand kan blive stillet overfor.

For at opnå en effektivt arbejdende organisation er det, som tidligere anført, nødvendigt, at der sker en nøje afstemning mellem uddannelse og anvendelse, og det er i denne forbindelse, man må rejse spørgsmålet om, hvorvidt en tilpasning eller egentlig reform af organisationen og dermed uddannelsen er en nødvendighed.

Der skal i det følgende ikke trættes med en opremsning af det eksisterende systems mangfoldighed af personelkategorier, men blot påpeges, at en virkelig tilpasning uværgerlig må bestå i en reform af hele organisations- og uddannelsessystemet.

Den fundamentale personelopdeling omfatter følgende kategorier:

- a) Officerer
- b) Underofficerer
- c) Menige til frivillig tjeneste
- d) Menige til pligtig tjeneste.

Disse kategorier vil i det følgende blive behandlet i den nævnte række følge.

Officerer

Før vi kan placere officeren i den militære organisation, må det erkendes, at en simplificering af det eksisterende system er absolut påkrævet.

Det kan ikke virke overraskende, såfremt officerspersonellet, under påvirkning af det nuværende systems vidt forskellige ansættelses- og avancementsvilkår, organiserer sig i grupper, der kan virke hæmmende på ånden og samarbejdet i forsvaret.

Skal der skabes en god ånd og et godt samarbejde blandt forsvarets officerspersonel, må hele dette problem tages op til en samlet overvejelse, og der skal i det følgende kort skitseres visse retningslinier herfor.

En forudsætning for et reelt og dygtigt arbejdende officerskorps er, at dette personel på et så tidligt tidspunkt som muligt sikres et permanent tilknytningsforhold til forsvaret, samt at avancementsvilkårene tilpasses den enkeltes evner og anlæg med avancementsbegrænsning efter eget ønske.

Hvis man forudsætter, at officerens uddannelsesforløb i hovedtrækkene vil bestå af grunduddannelse og efteruddannelse, kan en sådan plan tænkes opbygget efter følgende retningslinier:

- Militær grundskole (militærorienterende, almindelig og humanistiske fag)
- Rekrutskole (praktisk militæruddannelse)
- Obligatoriske militærfag
- Specialuddannelse
- Avancementmulighed til fenrik- og løjtnantgraden
- Efteruddannelse i specialet på underafdelingschefsniveau
- Avancementmulighed til kaptajn- og majorgraden
- Egnede kaptajner og/eller majorer udtages til en videre forsvarsakademisk uddannelse med henblik på besættelse af højere tjenestestillinger (stabsniveau).

Underofficerer

Underofficeren er stadig et uløst problem i forsvaret, og når man vil genskabe ordningen med et fast underofficerskorps, er det ud fra den opfattelse, at en afklaring af dette problem kræver en hurtig løsning, såfremt »manden i marken« ikke helt skal forsvinde fra forsvaret.

Underofficeren, der jo er manden med den direkte berøring til det menige mandskab, får i en periode, som vi oplever i dag, større og større betydning, idet den hurtige udvikling kræver stor erfaring og kunnen hos denne personelkategori.

Underofficeren, der i stor udstrækning skal præge ånden hos det menige mandskab, må der-

for tilgodeses en uddannelse, der sætter ham i stand til at gøre dette på en for forsvaret og samfundet betryggende måde.

Hvis man, som for officerer, forudsætter, at underofficerens uddannelsesforløb i hovedtrækkene ville bestå af en grunduddannelse og specialuddannelse, kunne denne plan tænkes opbygget som følger:

- Militær grundskole (militærorienterende, almindelig og humanistiske fag)
- Rekrutskole (praktisk militæruddannelse)
- Specialuddannelse
- Avancementmulighed til sergent- og overserгентgraden
- Specialuddannelse til underofficersstillinger på stabsniveau
- Avancementmulighed til stabsserгент- og korpsserгентgraden.

Det er for såvel officers- som underofficerspersonellet forudsat, at antagelse sker på kontraktbasis efter de for frivillig vedvarende tjeneste i forsvaret fastsatte retningslinier uden adgang til pension efter civilarbejderloven.

Menige til frivillig tjeneste

Der må også for denne personelkategori vedkommende lægges vægt på højt kvalificeret personel, og hvervningen skal naturligvis tage sigte på, at dette personel, udover egnetheden til den faglige tjeneste, er egnet »soldatermateriale«.

Den nuværende konstabelordning tilgodeser i store træk disse krav, men det antages, at en centralisering af uddannelsesvirksomheden på fællesværnetsbasis utvivlsomt vil kunne indebære betydelige besparelser.

For frivilligt personel, der antages uden forudgående værnepligtstjeneste, bør en gennemgang af en form for »militær forskole« gøres obligatorisk, således at dette personel før mødet med det rent militære liv gradvis gennem denne forskole havde opnået et vist kendskab til det militære liv og formålet med deres militære gerning.

Det forudsættes, at de af denne personelkategori, der findes i besiddelse af de nødvendige evner og anlæg herfor, gives adgang til at overgå til en officers- eller underofficersuddannelse.

Menige til pligtig tjeneste

Vi står her overfor en personelkategori, hvortil der, som tidligere nævnt, ikke kan stilles krav om særlige forudsætninger og kvalifikationer, idet dette mandskab må accepteres, som det nu en-

gang er, og det må derefter være forsvarrets opgave at få det bedst mulige ud heraf.

For at forebygge de førnævnte tilpasningsvanskeligheder kunne en overvejelse af at oprette en form for tilvænningskole sandsynligvis være relevant.

Såfremt man lod det værnepligtige mandskab tilvænne sig det militære liv gennem en forskole, hvor man i forbindelse med civiluddannende fag, kunne indpasse militærorienterede fag, ville dette forudgående kendskab til den militære gerning kunne lette overgangen til det rent militære miljø.

Dette menneskemateriale må påvirkes, så det bibringes den opfattelse, at der er tale om noget

virkeligt betydningsfuldt i dets opgave og herved indstilles på, at den enkeltes værd er en absolut forudsætning for helhedens virke.

Ved den her skitserede ordning kan det antages, at funktionsspecialiseringen og det simplificerede befalingsmandssystem vil indebære, at den enkelte i større grad anerkender et kollektivt ansvar, og herunder forstår, i hvilken sammenhæng den personlige indsats ydes, samt at den enkelte værdsættes og behandles som individ, som medarbejder.

På dette grundlag skabes mulighed for at opelske en forsvarsånd, der grunder i rette mand på rette plads.

(fortsættes)

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kals Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerger — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.

Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 2 86 Kals Landboskole pr. Rønde.

Erik Skovmand

M. Th. Kjær

RY HØJSKOLE

(ved Himmelbjerget)

Sommerskole: Maj-Juli — Vinterskole: Nov.-Marts
Alm. højskolefag, særfag: Sprog, kontorvej, musikforst.
Statsunderstøttelse kan søges.
Skoleplan sendes. — Telf. Ry (0684) 90

Asbjørn Mandøe

BILKØLER-FABRIKEN

» ARCO «

Algade 35, Ålborg

Telf. 13 22 20

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri

Stof til nr. 6

senest 20. juli 1967

WILLY TENGSTEDT BOGTRYKKERI

SKIPPER CLEMENTSGADE 3 . ÅLBORG . TLF. 08-13 42 25

FISKEHUSET

» BALLERUP «

Stationsvej 37 - Ballerup

Telf. 97 01 26

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 51, Kbhvn. F.
Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium



RING efter RENHED

HILLERØD
(03) 26 3131
HELSINGØR
(03) 210150

Logistikofficer

Lederen af Forsyningscentral NIKE, major E. A. Larsen, redegør her for sit syn på logistikofficeren med henblik på at gøre logistik-tjenestegrenen mere attraktiv og anerkendt på linie med de operative tjenesteområder i Flyvevåbnet, således at unge linieofficerer får lyst til at vælge logistik som arbejdsfelt — allerede fra starten af deres karriere.

De aktuelle krigsbegivenheder i Mellemøsten har vel mere end noget andet vist logistikens betydning for en heldig gennemførelse af et felttog — ikke mindst når talen er om flyverstyrker.

En officers anvendelighed efter gennemgang af en grundlæggende officersuddannelse er afhængig af hans evne og vilje til selvstændigt at fastsætte studier i den retning eller retninger, hans interesser går. Disse fortsatte studier kan foretages enten ved det enkelte værns foranstaltning eller på eget initiativ og for egen regning.

Ved indtrædelse på officersskole møder eleverne med forskellig uddannelse bag sig og er naturligvis i de fleste tilfælde interesseret i at vende tilbage til den oprindelige tjenestegren under forudsætning af, at denne tjenestegren karriere- og avancementsmæssigt kan føre frem til de højeste stillinger. Det vil være unaturligt ikke at have »Marskalstaven i tornystret« på det tidspunkt.

Et værn som Flyvevåbnet har to hovedlinier i sin organisatoriske opbygning. Den ene hovedlinie er den operative, bemanded med personel, der er uddannet til operativ tjeneste. Den anden hovedlinie er den støttende eller logistiske, bemanded med personel, der har fået eller selv søgt uddannelse på disse felter, samt personel, der er blevet sat til tjeneste.

Imidlertid er der opstået klasseforskelle, idet ikke alle uddannelser og alt arbejde klassificeres efter samme målestok.

Derved bliver een tjeneste mere lødig end en anden.

Set fra een side er det naturligt, at den operative linie er mere lødig end den logistiske. Det er på det operative område, at resultaterne af anstrengelserne kan måles. En dygtig operativ føring, parret med en veltilrettelagt logistik, vil sætte en operativ chef i relief og give denne forøgede avancementsmuligheder.

Set fra en anden synsvinkel vil selv den dygtigste operative føring ikke sætte nogen i relief,

såfremt der til støtte ikke er en godt planlagt og effektivt virkende logistisk organisation.

Logistik kan defineres på mange måder. Rear-admiral H. Eccles USNAVY, har defineret det således, at logistik er broen mellem den nationale økonomi og kampenheder. Han fastsætter, at der derfor i en nation eller mellem allierede nationer skal være en afbalancering mellem de midler, der anvendes til:

- Uddannelse og forskning,
- socialpolitiske foranstaltninger,
- investering i industri, handel og landbrug.
- nationens eller nationernes naturlige reserver,
- udenrigs- og sikkerhedspolitik.

Disse definitioner opstiller han som en følge af een af hans definitioner på strategi, hvori han udtaler: »Een af definitionerne på ordet strategi er at bruge et lands politiske, økonomiske, psykologiske og militære styrke til støtte for den politik, man har valgt at føre«.

Oprindeligt omfattede logistik kun indkvartering, forplejning og transport af tropper. Med udviklingen af den mere og mere avancerede krigsførelse har logistik udviklet sig til den kunst eller videnskab, det er at opbygge en militær styrke med den fornødne støtte til den militære styrke af forsyninger, udstyr, transport, vedligeholdelse, konstruktion af faciliteter, bevægelse og evakuering af personel og andre lignende tjenester for at holde den militære kampenhed tilstrækkelig og effektiv i både kamp- og ikke-kamp handlinger.

Det handlingsforløb, gennem hvilket materiel og personel er tilvejebragt, klargjort, transporteret, forsynet og vedligeholdt, er det logistiske handlingsforløb. Da dette handlingsforløb er

uløseligt knyttet til det taktiske og strategiske handlingsforløb, er udførelsen og kontrollen med det logistiske handlingsforløb nøjagtig lige så lødig som tilsvarende handlingsforløb på det operative område.

Til at planlægge, koordinere, udføre og kontrollere det logistiske handlingsforløb anvendes logistikeren. En logistiker er en officer, hvis arbejde er at foretage de nævnte logistiske operationer, der som tidligere omtalt er nøje knyttet til de taktiske og strategiske operationer. Rear Admiral H. Eccles nævner i sine bøger, som i virkeligheden er de studier, McNamara har anvendt i sin ny-orienterede opbygning af USA's styrker, at den hidtil anvendte fremgangsmåde i USA — at ansætte tilfældigt for hånden værende officerer, der var stoppet i deres karriere, i de logistiske arbejdsområder — måtte høre op.

Denne tankegang medførte en omlægning af såvel udvælgelses- og uddannelseskriteriet for officerer til logistik, ligesom uddannelsen til denne anden hovedlinie i værnstrukturen startede på et meget tidligt tidspunkt af den amerikanske officers tilværelse.

For at dække det gab, som et generationsskifte ellers kunne have medført, omskodes egnede og interesserede fra involverede tjenestegrene til logistisk officer ved Rand Organisation i Californien, Hudson Institute, Air Force Institute of Technology, National Security Management Correspondance Course og lignende.

Undervisningen omfatter fagene:

- Driftsøkonomi og nationaløkonomi,
- transport og bevægelse af tropper,
- virksomhedsledelse og rationaliseringsprincipper,
- konfliktforskning,
- udnyttelse af nationale reserver,
- lagerstyring forsåvidt angår optimale forsyninger,
- krigs- og budgetplanlægning.

Det norske flyvevåben har fulgt dette program op ved et kursus af 5 måneders varighed og med det ovennævnte indhold. Lærerkræfterne kommer fra de højere læreanstalter. Der er for øjeblikket 1 officer fra Flyvevåbnet på dette kursus.

Det er naturligt efter disse betragtninger om logistik, set ud fra både det principielle trin og i hvert fald 2 allierede nationers trin, at vende blikket indad i Flyvevåbnet for at se, om de 2 hovedlinier i den organisatoriske struktur er lødige og hermed også attraktive for den unge officer. Om hovedlinien logistik kan betragtes som attraktiv for den unge officer beror ikke alene

på, om tjenesten er interessant og kan fylde hans tilværelse, for det er der ingen tvivl om, at den kan, men det beror også på, om han har praktisk mulighed for at avancere til de højeste grader. Dette ved han ud fra erfaring, at han kan inden for den operative hovedlinie, men han har ingen erfaring herfor endnu inden for den logistiske. Såfremt den fremstilling, han har fået af logistik, er rigtig, nemlig at Flyvematerielkommandoen er Flyvevåbnets logistiske organisation, ser han i dag ifølge kgl. anordning af højere grader for M-officerer: 1 generalmajor og 3 oberstløjtnanter. Det er naturligt selv for unge mennesker at affinde sig med få topstillinger, men muligheden for at blive oberst og oberstløjtnant må være større, end den er i dag i den logistiske hovedlinie, for at få unge til at opfatte denne hovedlinie som attraktiv. Manglen på attraktivitet gør også denne tjeneste mindre lødig set fra den operationelle hovedlinie, idet ingen frivilligt betræder en vej, hvor ens slutstilling på forhånd er givet — måske ikke teoretisk, men i praksis.

Det må vel konstateres, at begge organisatoriske hovedlinier er lige lødige og lige afhængige af hinanden. Set ud fra det synspunkt må organisationen af de 2 hovedlinier i al væsentlighed være identisk og jævnbyrdig stillingsbesat af personel, der kan kommunikere med hinanden ud fra samme officersgrunduddannelse.

Såfremt en senere overførelse fra den operative hovedlinie finder sted, må det af hensyn til Flyvevåbnets operative målsætning være en afgjort forudsætning, at en gennemgang af den før nævnte undervisning finder sted og holdes à jour, inden en officer kan placeres på afgørende stilling i den logistiske hovedlinie, uanset den grad, han måtte have.

Udviklingen af våbentyper foregår og vil foregå i resten af århundredet med en sådan fart, at en styrkelse af den logistiske hovedlinie er nødvendig. Det kræver evnen og viljen til omstilling og til at give afkald på tidligere erfaring. Denne udvikling er en udfordring til fantasi og kreativitet, parret med en à jour ført viden indenfor områderne:

- Uddannelse og forskning,
- socialpolitiske foranstaltninger,
- investering i landbrug, erhverv og industri,
- nationens naturlige reserver,
- udenrigs- og sikkerhedspolitik,
- den nationale økonomi.

Denne udfordring til den logistiske hovedlinie må mødes ved at gøre logistiklinien attraktiv og med fortsat eksklusiv uddannelse. Der er et aktu-

elt behov at dække, men det er ikke for tidligt at tænke blot 5 år frem og nu begynde at gøre den logistiske hovedlinie attraktiv, tilligemed en tilrettelæggelse af den unge officers karriere og uddannelsesplan ind i den logistiske hovedlinie.

Flyvevåbnet opnår gode resultater. Disse resultater må fastholdes og forbedres gennem en forbedret logistisk støtte.

E. A. L.

FOTOKONKURRENCE

Konkurrencen 1966 -



»Årets bedste billede 1966«



Præmien fra Ilford Foto 1/2 til vinderen af konkurrencen 1966.

Flyvematerielkommandoen har udsendt meddelelse om resultatet af en i lighed med sidste år i Flyvevåbnet afholdt fotokonkurrence om »Årets bedste billede 1966«.

Af de til konkurrencen modtagne 22 billeder udvalgte en bedømmelseskommité 5, fremstillet af efternævnte deltagere:

SNSG II N. Th. Brink, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup (1).

SG H. Hagelberg, Fotomaterielsektionen, FMK (4 og 5)

MG E. Rasmussen, Fototjenesten, Flyvestation Ålborg (3)

MG L. Andersen, Fotolaboratoriet, FMK (2).

Ved slutbedømmelsen udpegede komiteen SNSG II N. Th. Brink's billede til præmiering. Præmietageren har fået tilsendt en tinskål og vase, som var udsat af Ilford Foto A/S.

Konkurrencen 1967 - »Traditioner i Danmark«

I 1967 vil en tilsvarende konkurrence blive afholdt med mulighed for præmie til vinderbilledet. Reglerne for deltagelse er følgende:

(a) Konkurrencen er åben for alle interesserede, civile som militære ansatte i Flyvevåbnet.

(b) Indsendte billeder skal have et mindstemål på 16x20 cm eller et flademål svarende hertil og bør ikke overskride 30x40 cm med karton.

(c) Billederne må ikke signeres, men skal på bagsiden være forsynet med en kuvert, indeholdende deltagerens navn og adresse. Billederne skal være forsynet med data for optagelse samt kameraformat eller type.

(d) Billederne må ikke have været præmieret i andre konkurrencer.

(e) Vinderen må være villig til at udlåne billedet til reproduktion i blade og tidsskrifter med tilknytning til Flyvevåbent.

(f) Emnet for konkurrencen 1967 er: »Traditioner i Danmark«.

(g) Konkurrencebilleder kan indsendes i november, senest 1 december 1967 til FMK, Våbentechnisk Afdeling, Fotolaboratoriet, Flyvestation Værløse. Kuverten mærkes »Fotokonkurrence«.

(h) FMK sammensætter en komité, der bedømmer de indsendte billeder.

Tatere som soldater

i den danske krigsmagt

Af major Knud Janson

»Hvad der blev af Smælemerne, veed jeg ikke, men det veed jeg, at Peiter og jeg fik hver en hvid Rokkelpoj og en Sneller paa Nakken og flere Prygl end Penge, inden vi lærte at krige. Saa kom vi da ogsaa med imod Franskmændene, og Linka fulgte efter vort Regiment med de andre Kvinder og Pakasje. Naar vi ikke vare i Tjenssten, var hun altid hos Peiter og gjorde ham tilgode, det bedste hun kunde.«

(Fra St. St. Blichers »Kjeltringsliv« 1829).

Tatere, kæltringer eller natmandsfolk har i tidligere tid levet i store flokke her i landet. De to digtere — Steen Steensen Blicher og Carit Et-lar — har litterært ristet minder-nerne over denne danske gruppe af »Das Volk der Nacht«.

Hvilken folkegruppe kom taterne fra, og hvornår dukkede de op i Danmark? Om disse spørgsmål har hersket megen uenighed blandt lærde inden for det sidste århundrede, idet nogle hævdede, at taterne var zigeunere eller ætlinge af disse, medens andre forskere fastholdt, at natmandsfolket ikke havde een dråbe zigeunerblod i årenerne. Med nogenlunde sikkerhed kan det imidlertid fastslås i dag, at taterne var et »blandet folk« med aner så vel inden for egentlige zigeunere som blandt en række europæiske »omstrejfer«. I øvrigt findes der stadig tater i flere lande, og en del af de såkaldte »rejsende« her i landet må henregnes til taternes familie. Rene zigeunere har vi også i Europa, og disse folk stammer fra Indien. De er et vandrefolk, der i middelalderen kom til Europa, hvor de fortalte, at de foretog en evig bodsfærd, fordi deres forfædre havde nægtet Jomfru Maria vand at drikke, da hun og Josef flygtede med det lille Jesusbarn fra Ægypten. Denne fortælling har siden levet videre i flere landes betegnelse for zigeunere — f. eks. det engelske »gypsies«, det spanske »gitanos« og det græske »gyphtoi«, navne, der egentlig alle står for betegnelsen »ægyptere«.

Zigeunerne i Europa holdt stærkt sammen — og gør fortsat dette — i familier og stammer; men under

deres idelige vandringer rundt på landevejene kunne det hændes, at man optog »strippere og omløbere«, desertører, galgenfugle, kvaksalvere m. fl., lige som »efterladte« eller bortkomne zigeunere kunne blive optaget i flokke bestående af »landevejens riddere«. Zigeunernes mørke indiske lod satte selvsagt spor i disse oprindelig rent europæiske »vandrere«, (der i den tidlige middelalder har været betragtet som det rene udskud), og gav de mørke tater typer, der siden foranledigede romantikkens digtere til at betegne den smukke taterpige som værende »en ægte Zigeunerprinsesse«.

Fra taternes rækker rekrutterede bøddelen eller mestermanden hyppigt sine håndlangere, der gik under betegnelsen »rakkere«, og som blev afskyet af både borgere og bønder som værende »uærlige«. Disse rakkere, der også ved nattetid tog sig af byernes renovation, gik af sidstnævnte grund også under betegnelsen »natmandsfolk«, ligesom navnet »kæltring« muligvis kan afledes af det middelalderdanske »keeldreng«, der betyder »kedelflikker«, et håndværk, taterne var — og stadig er — ferme til. Selve ordet »tater« skyldes, at mange tidligere troede, at gruppen stammede fra tatarerne, et folkeslag fra den vestlige del af Centralasien.

Endelig må vi slå fast, at selv i middelalderen forvekslede stat og øvrighed hyppigt begreberne »zigeuner« og »tater« med hinanden — eller slog dem sammen som en fællesbetegnelse, når jagten på omstrejfer sattes ind.

Taternes vilkår måtte ofte kaldes

aldeles umenneskelige, og tiggeri, ja tyveri, kunne være en nødvendighed for at opretholde eksistensen. Fra at være taget som tyv og slippe for galgen ved at blive rakker, hvilket erhverv ingen »ærlig« ønskede at tage, var ej heller langt.

Taterne var i gammel tid uønskede som soldater, hvad vi kan se af Christian den V.s krigsartikler for Danmark 1683, hvor læses, at »ingen sortekunstnere, troldkarle, våbenbesværgere og ej heller tater må findes blandt krigsfolket«. Ikke desto mindre var der i den danske hærstyrke ved Hamburg 1686 et par kompagnier »zigeunere« med egne officerer af samme blod! Nogle år tidligere — 1664 — havde kaptajnlojtnant Christian Rosenbergk von Gröningen fartet Europa rundt i samfulde 25 år og tilbudt landene sin tjeneste med en bevæbnet styrke. Han selv og hans folk var »zigeunere«, — altså sikkert tater, der havde dannet et kompagni af landsknægte under egen fane.

Fra 1600-tallets slutning ved vi også, at det ikke var ualmindeligt, at der i hærenes følge var et »zigeunerkorps« under anførsel af en »Fouriere« eller »Quartiermeister«. I dette korps indgik antagelig profossen, der eksekverede hærafdelingens straffe. Hans hjælpere var tater, der blev betegnet »Stöchen-Knechten«, stokkeknægte, sådanne vi i dag ville betegne som MP-soldater!!! Disse »Stöchen-Knechten« var — modsat vore MP'ere, der er korpsbevidste elitesoldater — »uærlige« rakkere, men ved særlig fortjenstfuldhed kunne de gøres »ærlige« ved fanesvingning og optages blandt de andre soldater.

Et eksempel på en sådan dansk fanesvingning over en tater har vi i en skrivelse fra »Krigs Canzeliet« den 11. januar 1723, til generalmajor Staffeldt. Skrivelsen lyder som følger: »Dennach Wir auf deine allerunterthanigst gethane Vorstellung allergnädigst concediren, dasz der bey Unsern die anvertrauten

Granadier Corps bishers gestanden- de Stöchenknecht Christian Poul Hermansen Schwenchung der Fahn gewöhnlicher maszen Ehrlich gemacht und als Tambour byem Corps angenommen werden möge. So habe wir dir solches zu deiner Nachricht hiermit ellernädigst kund zu wollen.«

Fanesvingning blev udført ved, at fanen blev svunget 10 gange over den knælende »uærlige« således, at stangen berørte hans hoved hver gang. Når denne proces var overstået, havde han opnået personlig »ærlighed«.

Men normalt var det fortsat svært for en tater at blive regulær soldat, hvilket kan ses af sagen vedrørende rakkeren Jens Qvembjerg, der ansøgte om at få sine tre ældste sønner optaget i reserverullen. Hertil svarede cancelliet i brev af 30. marts 1793 til »Krigs- og Landcommissairen i det Søndre Jydske Distrikt«, »at man ikke kunne tilraade at optage Natmandsbørn, saa længe disse tog del i Forældrenes Haandtering, da Soldaten efter den almindelige Fordom, som, skjønt ugrundet, dog med Varsomhed maa behandles, neppe vil finde sig i at

gjøre Kammeratskab med Folk af dette Slags.«

Ved 1800-tallets begyndelse blev den danske hærs hvervede enheder afløst af værnepligtige, hvilket medførte, at et stort antal hvervede underofficerer og soldater fra Europas professionelle lejetropper blev af-takkede. Da håndværkernes laugs- artikler hindrede en uønsket tilgang til svendenes rækker, måtte mange gamle soldater søge livet »på landevejen« som omvandrende musikanter, kræmmere og gøglere, og de gled ind i taternes rækker, giftede sig med disses piger og gav nyt blod til »de jyske zigeunere«.

Trods dette militære islæt i de danske taterslægter, var man dog stadig imod at optage tater blandt soldaterne. Efterhånden gik dog flere sessioner med hertil, og mange tateres soldatertjeneste under de slesvigske krige gjorde sit til, at natmandsfolket efterhånden vandt den anseelse, samfundet hidtil havde nægtet at give.

Taterne havde deres eget sprog »romani« eller »rotvælsk«, der fortsat i dag mere eller mindre tales af alle vandregupper i Europa, og i ren form i 13 egentlige europæiske zigeuner-dialekter. Hos tater er ro-

manisproget stærkt opblandet med opholdslandets og nabolandenes ordforråd. I de jyske tateres romani hed en soldat en »lennik« eller en »palmagum«. På sit hoved, der hed »kabes« eller »knarris«, bar han en hat, som betegnedes med ordene »overman«, »stadi« eller »kristadi«. Hans frakke hed »rokkelpoi« og benklæderne »vaitlinger«, »braggesser« eller »lenglinger«. Støvlerne kaldtes »tritlinger« eller »kalslinger«, og geværet i hans hånd hed »sneller«, »klesai« eller »kristal«. Ordet for krudt var »pulver«, en snaps hed en »fosling«, og det vigtigste af det hele — soldatens kønne pige — var hans »qvant maie« eller »qvant dill«. Skulle han i arresten, kom han i »nøkkelokkes«, hvor arrestforvareren hed »Sjoder« eller »klirobaskero«. Som et kuriosum skal jeg blot bemærke, at vi i moderne svensk romani bl.a. finder ordene »kabes«, »stadi«, »rokkelpoi«, »kalslinger« og »maie«.

Taterne er i dag — med undtagelse af få familier — gået helt op i befolkningen, og blandt mange raske unge værnepligtige træffer vi også »gå-på-fyre« med taterblod i årerne.



ILFORD FILM

-filmen de professionelle foretrækker.....

OFO - ORIENTERING ☆ ☆ ☆

OFO afholdt sit 5. bestyrelsesmøde i 1967 den 16. jun 1967 på Flakfort.

Af sager under behandling kan nævnes: *Linieofficersuddannelsen i Flyvevåbnet*
Flyverkommandoen har nedsat et udvalg med repræsentation fra bl. a. OFO til behandling af spørgsmålet om en omlægning af linieofficersuddannelsen.

Uddannelsen skal i begyndelsen fortsat være af 2½ års varighed, og skal for piloter kunne påbegyndes umiddelbart efter afslutning af uddannelsen på Træningseskadrillen.

Flyverkommandoen har fastsat formålsparagraffen for uddannelsen således:

»Studiet skal på grundlag af de kundskaber, der er erhvervet gennem studentereksamen, samt den — i hovedsagen praktiske — viden, kadetten har tilegnet sig under sin første militære uddannelse, meddele kadetten den højere uddannelse, der

- kvalificerer ham til umiddelbart at kunne virke som officer af linien, hvorved der foruden på den rene kundskabstilegnelse i særlig grad skal lægges vægt på at udvikle de evner, som er påkrævet for at forestå uddannelse og for at kunne lede mennesker og føre enheder,
- kan danne grundlag for den videregående uddannelse, herunder en fortsat militærvidenskabelig uddannelse, samt
- kan skabe forudsætning for og give tilskyndelse til, at officeren, også efter afgang fra skolen, stedse lever med i den militære og øvrige samfundsmæssige udvikling.«

Flyverkommandoen har endvidere til udvalget anført, at den foreløbige undervisningsplan for Hærens Officersskole kan bruges som en foreløbig principiel retningslinie på områder, hvor uddannelseskravet til officerer er fælles for Hæren og Flyvevåbnet.

Forbundet af Danske Linieofficerer
er så småt begyndt at virke, men vil i starten væsentligt bero sig på hjælp fra FOH's sekretariat. Målet på længere sigt er naturligvis at få udskilt og etableret et selvstændigt sekretariat, men der vil hengå nogen tid, før arbejdsform og sagsområder vil afspejle sig i FDL virksomhed.

Forsvarsministeriets reorganisering
skrider frem, og de praktiske resultater heraf afventes.

Reorganiseringen vil i øvrigt betyde en mindre nedskæring af personelstyrken i Forsvarsmi-

nisteriet gennem sammenlægning og rationalisering.

Intendanturpersonnellets forhold
er fortsat aktuelt, og udvalget har taget spørgsmålet op vedrørende intendanturpersonnellets forhold ved en nedlæggelse af Forsvarets Intendanturkorps med deraf følgende mulig overførsel af personellet til værnene. Udvalgsbetænkning forventes i nær fremtid.

Skatteansættelse under ophold i udlandet
vil blive taget op af FDL, som udfærdiger en redegørelse til organisationsbladene, således at personellet kan kende de skattemæssige vilkår, som er gældende under ophold i udlandet.

Uniformsspørgsmål
Flyverkommandoen har nu nedsat et *permanent uniformsudvalg* med repræsentation fra personelorganisationerne. Opgaverne vil blive stillet af Flyverkommandoen, men udvalget kan også selv tage problemer op.

Flyverkommandoen har stillet udvalget følgende opgaver:

- Videreudvikling af et uniformssystem for iklædt personel, bestående af uniform til daglig tjeneste og uniform til udgangsbrug og for selvklædende personel til daglig tjeneste og uniformer til brug uden for daglig tjeneste,
- videreudvikling af et beklædningssystem omfattende arbejdsuniform, arbejdsbeklædning og beskyttelsesbeklædning dog med undtagelse af egentlig flyveudrustning, og
- opfølgning af Hærens videreudvikling af dens kampuniformssystem, oppakningssystem og rastudstyr for eventuel indførelse af ændringer og udvidelser i disse systemer i Flyvevåbnet.

Kampuniformen udleveres til alt personel i Flyvevåbnet. Ved førsteanskaffelse afgives et tillæg til anskaffelse af kampuniformen.

Vedrørende *tilskudsordningen* er der forskellige bestræbelser i gang for at få denne ændret i en mere liberal retning.

Frakken er godkendt af Forsvarsministeriet og er nu tilgået FMI med henblik på snarlig produktion. Antagelig vil bestillinger kunne effektueres til efteråret 1967.

Udkommandotillægssagen
Sagen er nu endelig berammet til domsafsigelse den 13. sep 1967 i Københavns Byret.

NIKE- raketskydning 1967

Ja, så skulle Luftværnsgruppen have afskudt sin sidste raket i USA, idet man fra efteråret 1967 har planlagt at benytte den på Kreta anlagte raketskydestandplads.

De nys afviklede skydninger gik, som vi havde håbet, og lidt bedre end vi havde ventet.

Luftværnsgruppens gennemsnit for de fire NIKE-eskadrillers pointhøst blev 89,9 pct. (så vidt jeg erindrer det trediebedste resultat til dato).

De enkelte eskadriller opnåede som følger:

ESK 531 Gunderød	87,1 pct.
ESK 532 Kongelunden	81,3 pct.
ESK 533 Sigerslev	96,3 pct.
ESK 534 Tune	94,7 pct.

af de mulige 2000 points.

MJ B. Rasmussen, ESK 533, blev således dette års Flyvevåbenmester og vil ved en større parade i nær fremtid få overrakt en vandrepokal af CH/FLV generalløjtnant H. J. Pagh.

Som nævnt ved en tidligere lejlighed drog vi denne gang af sted med ret så meget urutineret personel, hvilket jo også kan spores i resultaterne.

Det bedste bevis på ovenstående leverede ESK 532, idet ESK før den sidste af de 8 »prøver« havde klaret sig særdeles udmærket. Den sidste prøve var affyring af den sidste raket, en fase vi aldrig har frygtet særligt meget, idet den normalt altid giver fuld point.

Besætningen entrede da også kontrolvognene med godt humør og med 97,5 pct. af de mulige points i behold. Da man lidt senere kom ud igen,

var humøret knap så højt, og pointantallet var sunket til 81,3 pct. Årsag: En enkelt operatør blev pludselig lammet af nerver, og ESK kom ca. 1½ min. for sent igang med det resultat, at hele den »taktiske« del af skydningen blev tabt på gulvet.

Dette ikke være sagt som nogen undskyldning for det opnåede resultat, men som en understregning af, at selv om en enkelt særdeles dygtig mand ikke er i stand til alene at klare skærene for den øvrige besætning (det er og bliver holdarbejde), så kan til gengæld en enkelt urutineret operatørs handlinger ved en sådan lejlighed få katastrofale følger for hele den øvrige besætning.

Nå, i en realsituation var det aldrig kommet så langt, idet såvel den skydende officer som andre medlemmer af besætningen kunne og ville have grebet ind, men dette var en slags eksamen, og bordet fanger, den pågældende var nødt til at løbe linen ud.

Men som sagt, der var ingen grund til at ærgre sig over resultatet, derimod var det med nogen vemod, at vi måtte sige farvel til alle vore gamle venner, idet det jo nu skulle være sikkert, at det var sidste gang, vi skød i USA.

Første gang vi skød for sidste gang var forøvrigt i 1964, og vi har været der 6 gange siden. Det var da også det almindelige indtryk derovre, at vi såmænd nok ville komme igen i 1968, og hvad bedre er, der ser ud til, at man har plads til os.

K.W.H.

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



Skriv efter
studiehåndbog
med oplysninger
om 120 brevkurser -
gratis og uden
forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevej 77 · Hellerup

PHILIPS

TELEKOMMUNIKATION



GÅ I BONDESTANDENS SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS
SPAREKASSE

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY

CARL JACOBSENS VINHANDEL

INDEHAVER: EIDER BELIGMANN

BØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø



WATER FOR OXEN ·
WINE FOR KINGS

TRIA '4311

MANAGER'S PORT

MANAGER'S PORT

MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

Leverandør til militære og
maritime messer

**Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE**



Flyvevåbnet



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 6

1967

SKAGERAK Redningsaktionen

Alle 144 personer ombord på den synkende norske færge SKAGERAK blev reddet—69 af dem af det danske flyvevåbens SIKORSKY S-61A helikop-

tere. General i flyvevåbnet Poul Ziegler sagde: "Vi havde den rigtige helikopter på det rigtige tidspunkt med det rigtige personel."

SIKORSKY produkter er aldrig blevet brugt bedre.



United Aircraft International

EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION

U
A
C



DANISK REPRÆSENTANT FOR: PRATT & WHITNEY · HAMILTON STANDARD · SIKORSKY AIRCRAFT · NORDEN · UNITED TECHNOLOGY CENTER · VECTOR · UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED
REPRÆSENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT PRODUCTS I DANMARK: KAPTAJN AAGE HEDALL-HANSEN, WIBRANDTSVEJ 75, KØBENHAVN, DANMARK.



Flyvevåbnet

NR. 6

1967

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Folk og forsvar
- Vil De være trafikflyver?
- Fagbevægelsen og forsvaret
- Sproglaboratoriet
 - middel eller metode?

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 20. aug 1967

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Foreningen DANSKE FLYVERE's jubilæum

Foreningen Danske Flyvere fejrer i august måned 50 året for sin oprettelse.

I denne anledning vil »Flyvevåbnet« også stille sig op i køen af gratulanter med en hjertelig lykønskning. 50 år er — når talen er om flyvning — mange.

Dog — der er her ikke tale om et væsen, der vel er i sin bedste alder, men alligevel så småt har begyndt at føle alderdomstegnene.

Nej — der er tale om en sprællevende forening, hvis ædle formål

- at forene de danske flyvere og udvikle og bevare godt kammeratskab mellem medlemmerne,
- gennem Danske Flyveres Fond og på anden måde at hjælpe forulykkede flyvere og deres efterladte og at værne om kammeraternes minde, og
- ved de midler, der står til foreningens rådighed, at fremme flyvningen og udbrede kendskab til den og dens vilkår,

stedse har været ledetråden og fortsat vil være det fremover.

Gid foreningen må være i lige så fuldt vigør, når yderligere 50 år er henrundet.

Til lykke!



**GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE**

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

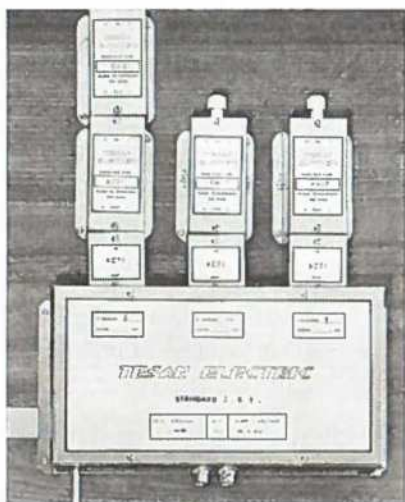
Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

**DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS
SPAREKASSE**



**TESAM
ELECTRIC**



**Første og største transistorantenne-
forstærker, som er godkendt
af Post- & Telegrafvæsenet.**

ANTENNA

Amerikavej 1 . København V . Telefon 21 43 41

ARTHUR WEISE

ROM

Storegade 48 . Flensborg . Telf. 23 903

FOLK OG FORSVAR

Med tilladelse fra Flyvevåbnets Reserveofficersskole fortsættes fra nr. 5/67 den afhandling, som kaptajn af reserven J. Mørch Pedersen udarbejdede på officerskursus 1966-I. Flere af de fremførte synspunkter stemmer godt overens med bestræbelserne, der netop i disse år udfoldes i diverse udvalg vedrørende forsvarets forhold.

Meningsdannelsen

Når problemer om forsvarsstrukturen og forsvarrets personel er så indgående behandlet i det foregående, hænger dette nøje sammen med, at betydningen af at have et godt og effektivt forsvar med dygtige befalingsmænd og menige, er de grundlæggende opinionsdannende faktorer.

Derudover må man, når man indlader sig på at behandle et problem som den offentlige meningsdannelse, gøre sig klart, at mange andre faktorer har indflydelse herpå.

Såfremt man i korte træk skal beskrive, hvad udtrykket meningsdannelse dækker over, kan det bedst trækkes op som et psykologisk begreb, der dækker over et konstant beredskab til at reagere følelsesmæssigt på en bestemt måde.

Såvel når det angår politik, sociale problemer som forsvarsproblemer vil meningsdannelsen for en stor del afhænge af den omgangskreds og den opdragelse, den enkelte har været under påvirkning af.

En anden væsentlig faktor, der spiller ind i så henseende, er, at man har lettere ved at blive accepteret, såfremt man antager de vurderinger og synspunkter, som er fremherskende blandt ens egne omgivelser.

Den udbredte antagelse, at størstedelen af den danske befolkning er direkte negativt indstillet over for forsvaret, er een af de fordomme, der, udbredt blandt befalingsmandskorpset, kan føre til, at dette som modtræk antager en negativ indstilling over for det civile samfund, hvorfor et sådant ondt cirkelløb nødvendigvis må søges forebygget.

Det skal her understreges, at den almindelige meningsdannelse om forsvaret i vid udstrækning bygger på den meningsdannelse, der foregår blandt det menige personel.

Dette er en faktor, som befalingsmandskorpset kan øve stor indflydelse på, og det må derfor i første omgang være dette kontakttled til den civile befolkning, interessen må samle sig om.

Som nævnt tidligere ville det være ønskværdigt, om det værnepligtige mandskab før mødet ved den rent militære afdeling, gennem den såkaldte forskole, havde opnået en vis grundlæggende viden om vort forsvars opbygning, opgaver og problemer.

Når mødet med det rent militære liv finder sted, må det være forsvarets pligt, at uddannelsesdirektiverne til afdelingerne er af en sådan karakter, at der gives disse mulighed for at tilrettelægge en så intensiv og rationel uddannelsesform, at tiden kan udfyldes på en tilfredsstillende måde.

De fleste soldater kan lide at udrette et stykke arbejde, når formålet hermed kan ses, og det vil derfor være en ledelsesfejl at tro, som en del iøvrigt gør, at de underordnede helst vil bestille så lidt som muligt.

En slap befalingsmand, der tager sig tingene let, kan være underholdende på en skovtur, men han er ikke behagelig at virke under for de underordnede, der gerne vil gøre et godt stykke arbejde.

Modsætningen til den slappe befalingsmand kan imidlertid gøre lige så stor skade på mandskabets meningsdannelse, såfremt han altid tænker i rent militære baner, hvor egenskaber som fasthed, disciplin og beslutsomhed er de eneste mottoer, der kendes.

Hensynsfuldhed er en egenskab, som den ideelle befalingsmand må besidde, idet udtrykket hensynsfuldhed dækker over en lang række nyttige ting som gensidig tillid, respekt og menneskelighed.

Hensynsfuldhed opfattes af mange som disciplinens modsætning, men dette er langt fra tilfældet, idet de fleste soldater ønsker et rimeligt kvantum disciplin forbundet med uddannelsen, da dette skaber orden og beskytter de selvdisciplinerede mod de mindre selvdisciplinerede.

Hensynsfuldhed indebærer mere end sympati, idet det betyder forståelse, ikke blot af personlige

problemer, men også af soldatens stærke sider, og det er med hensynsfuldhed, den gode trivsel på tjenestestedet skal opbygges.

Som det er fastslået gennem gentagne undersøgelser, er forsvarsviljen hos det indkaldte mandskab som helhed ikke af en direkte negativ karakter, hvorfor der påhviler befalingsmandskorpset et stort ansvar for ikke at formindske sine anstrengelser i at holde denne forsvarsvilje oppe.

Et vigtigt middel til forståelsen af meningsdannelsen hos mandskabet er, at mandskabet med mellemrum — under en eller anden form — gives adgang til, ganske ærligt og uden frygt for straf, at beskrive deres personlige mening om forholdene i forsvaret, og hvorledes disse kan forbedres.

At en sådan beskrivelse skal foregå under ganske fortrolige former turde være en selvfølge.

Hvad kan man da opnå ved at give mandskabet adgang til en sådan meningsfrihed?

Udover den almindelige mandskabsmæssige afreagering, der herved finder sted, kan der samtidig bibringes de militære chefer et indtryk af, hvorvidt meningsdannelsen ændres i en positiv eller negativ retning, ligesom mange impulser til forbedringer og omlægninger af positiv karakter sandsynligvis vil kunne udledes heraf.

Endvidere ville denne ytringsfrihed løbende sætte cheferne i stand til at vurdere befalingsmændenes og uddannelsens kvalitet, foruden muligheden for at tanker og forslag, der ikke tidligere har været på bane, på denne måde kunne fødes.

Problemet om oplysningsvirksomhed har altid været genstand for stor interesse, og problemet om en »Forsvarsavis« kan derfor uvilkårligt falde inden for disse rammer.

Hvad skal formålet med et sådant organ da være?

Umiddelbart må svaret være, at organet skal virke som et fagligt kontaktfremmedende organ for alt i forsvaret tjenestegørende personel.

Det må naturligvis stå klart, at et sådant nyhedsorgan skal kunne virke upåvirket af enhver form for politisk indflydelse og kun have til opgave at honorere det stadigt stigende krav, forsvarets personel har, på en saglig orientering om forsvarets udvikling og problemer.

Vel vidende, at der efterhånden eksisterer et utal af ganske udmærkede organisationsblade og soldateraviser, anses disses almene betydning dog ikke for at være af en sådan karakter, at argumentet for en »Forsvarsavis« — dækkende hele forsvaret — kan tilsidesættes.

Orientering om begivenheder og hændelser i forsvaret og blandt dets personel må ses som ho-

vedopgaven, men derudover må avisen også ved faglige indlæg kunne tjene som et belærende og inspirerende organ.

Eksempelvis kan nævnes, at en løbende oversigt over militære straffesager og deres baggrund, strafferetslige spørgsmål o. l. vil kunne virke belærende på alt personel, der er underlagt militær straffelov, ligesom et resumé af de seneste politiske forhandlinger i folketinget antages at være af generel interesse.

Avisen skal naturligvis ikke indskrænke sig til udelukkende at behandle rent militære emner, men må for at opfylde sin mission give en saglig orientering om hændelser i det øvrige samfund.

Derudover må stof af underholdende karakter tilgodeses i et rimeligt omfang, ligesom tilknytningen til forsvarets hjemsendte personel kan fremmes ved at give dette personel adgang til at fremkomme med indlæg, der kan udbygge forståelsen mellem denne personelkategori og forsvaret.

Det skal understreges, at avisens trivsel i høj grad vil afhænge af, at de tre faktorer, der skal til for at fremstille en sådan, er til stede, nemlig teknik, ånd og økonomi.

Teknikken kan købes, men ånden må oparbejdes, og det er derfor af vital betydning, at det personel, der skal redigere avisen, har eller tillæres forståelsen af balancen mellem hensigt og midler.

Af økonomiske hensyn må udgivelsesterminerne overvejes meget nøje, men skal organet virke som en virkelig nyhedsformidler, må en ugentlig udgivelse være mindstekravet.

Når det som tidligere nævnt må være en forudsætning, at avisen gøres politisk uafhængig, skal direkte støtte og indflydelse fra statsapparatet retfærdigvis ikke drages ind i billedet, men i sagens natur skal forsvaret gives adgang til annonceindlæg på lige fod med det civile erhvervs adgang til reklameindlæg.

Nu vil det nok være en naiv tankegang at forestille sig de økonomiske problemer løst ved annonceindtægter, hvorfor den finansielle hovedstøtte er tænkt løst gennem tilskud fra forsvarets personelorganisationer og -foreninger.

Hvor der er liv, er der trang til at spørge nyt og udveksle meninger, hvorfor den egentlige baggrund for organet må ses i den omstændighed, at den nyhedsformidling og meningsudveksling, der her kan finde sted, skal tjene til at fremme ånden, forståelsen og kontakten blandt det tjenestegørende og hjemsendte personel og derigennem forståelsen mellem forsvaret og det øvrige samfund.

Det må derfor stå klart, at alt hjemsendt personale også skal gives adgang til at tegne abonnement på »Forsvarsavisen«.

Vel skal bevarelse af traditioner behandles med en vis forståelse for nutiden, men begrebet militær-orkestre er dog en tradition, man ikke bør overse som et middel til at fremkalde glæde og interesse blandt såvel udøvere som tilhørere.

Musik er der interesse for inden for næsten alle kredse og aldersklasser, hvorfor befalingsmænd med anlæg og interesse for og kendskab til musik bør gives lejlighed til at forsøge musikkorps dannet på lokalt plan.

Det er ganske klart, at oprettelse af lokale musikkorps kræver stor forståelse og støtte fra de lokale chefers side, men det arbejde og den tid, der nødvendigvis må lægges heri, vil mangefoldig blive opvejet af den oplevelse, et godt militær-orkester kan give sit publikum.

Man må her erindre sig, at forsvarets døre også bør stå åbne for fælles kontaktarrangementer, hvorigennem mange af de hindringer og misforståelser, der måtte være mellem befolkning og forsvar, kunne få muligheder for at blive løst ved frugtbringende og positive meningsudvekslinger.

I denne forbindelse må de militære sikkerhedskrav naturligvis tilgodeses, men den størst mulige åbenhed over for befolkningen kan være af stor værdi, da unødigt hemmelighedskræmmeri ofte giver anledning til en vis grad af mistro til det militære system.

Når det gælder skolevæsenet som faktor i meningsdannelsen om forsvaret, kan det fastslås, at et samarbejde med den danske folkeskole må være af særdeles stor betydning, idet man netop på dette trin har en mulighed for at præge den kommende generation, hvad positiv forsvarsvilje angår.

Et sådant samarbejde måtte naturligvis etableres, ved at lærerne gennem oprettede forsvarskurser blev bibragt et fuldstændigt indtryk af forsvaret og dets problemer, ligesom der fra forsvarets side kunne optrykkes et til formålet passende undervisningsstof, der ville sætte lærerne i stand til at orientere herom på en fuldt forsvarlig måde.

Forsvarets forhold til presse, radio og fjernsyn er en faktor for sig, og dette problem har mange aspekter.

Desværre har der hos disse organer været en tendens til at samle interessen om de mere negative forhold i forsvaret, men dette hænger antageligt sammen med nyhedsformidlingens natur, når de under disse forhold ikke kan få alle spørgsmål fuldt belyst, grundet de sikkerhedsmæssige krav forsvaret må tage hensyn til.

Med andre ord må dette forebygges, ved at forsvaret på eget initiativ tager skridt til, at der i videst mulig omfang gives de organer, der varetager nyhedsformidlingen, oplysninger om hændelser og forhold i forsvaret, der kan anses for at være af generel interesse for befolkningen.

Når forsvarets adgang til radio og fjernsyn kommer på tale, røres der naturligvis ved et ømtåleligt punkt, men ville det forekomme unaturligt, at forsvaret — i lighed med andre former for radiobrevkasser — fik lejlighed til at etablere en »Forsvarsbrevkasse?«

Herigennem kunne enhver samfundsborger rette forespørgsler om forsvarsmæssige forhold, og det måtte derefter være forsvarets opgave sagligt at besvare sådanne, under hensyntagen til de sikkerhedsmæssige krav.

Hvad angår fjernsynet, burde forsvaret her kunne opnå en ugentlig sendetid.

Det centrale i anvendelsen af fjernsynet til forsvarsudsendelser må være billedreprotager fra forsvarets mange virkefelter, herunder fra de udsendte FN-styrker og fra soldatens daglige liv m. v., således at man herigennem på en saglig måde kunne bibringe befolkningen et virkeligt indtryk af forsvarets arbejdsvilkår og problemer.

Begrebet 5. kolonne er en ting, man ikke må overse, når der skal tales om meningsdannelse, idet spiren til den antimilitaristiske propaganda netop udspringer fra denne befolkningsgruppe.

Det ville være naivt at tro, at kommunistlandene ikke i dag har etableret en fuldt udbygget 5. kolonne organisation her i landet, men selv med en veludbygget efterretningstjeneste ville et fuldstændigt kendskab til organisationen ikke være mulig.

De hjemlige kommunister frembyder i så henseende ikke nogen stor fare, da man må gå ud fra, at der føres fuld kontrol med dem og deres sympatisører, men såfremt det skulle lykkes for de politiske kræfter, der i dag retter gentagne angreb på vore efterretningskartoteker, at få disse tilintetgjort, ville kontrollen med en sådan undergravende virksomhed blive fuldstændig umuliggjort.

Den psykologiske krigsførelse, der har fået en så fremtrædende plads under de seneste års »kolde krig«, giver anledning til, at vi må rette vor opmærksomhed på en nok så stor fare for forsvaret, idet der herigennem er opstået en ny gruppe i samfundet, som ikke kan kaldes landsforrædere, men blot er almindelige mennesker, som grundet indsatsen fra 5. kolonne, er blevet ofre for en propaganda, der har til hensigt at undergrave befolkningens forsvarsvilje.

De mange demonstrationer, der har fundet sted imod USAs indsats i Vietnam og tyske soldaters deltagelse i militære øvelser her i landet, er et tydeligt bevis for, at effektiviteten af 5. kolonnevirksomheden er i stærk tiltagende, og farligheden ved sådanne demonstrationer kendetegnes i særdeleshed ved den omstændighed, at kun et fåtal af deltagerne kan antages for at være kommunister, medens hovedparten blot består af grupper i befolkningen, der har ladet sig lede med strømmen af de kommunister, der i det skjulte står bag sådanne arrangementer.

Det er nok tvivlsomt, om man i den psykologiske krigsførelse bør gøre modstanderen den tjeneste at tillægge hans handlinger nogen betydning, men da vor opinionsdannende dagspresse, radio og fjernsyn karakteriserer sig ved at ofre disse arrangementer stor omtale, er tiden vel nok inde til, at de af forsvarets personel, der ønsker vor demokratiske styreform og forsvar bevaret, vågner op og tager til genmæle.

Hvorfor skal dagspressens læserbrevkasser domineres af venstreorienterede, udenrigspolitiske synspunkter?

Hvorfor skal det f. eks. tillades, at mange af vore færdselstavler påklæbes mindre kønne antimilitaristiske slagord?

Konklusioner og anbefalinger

Det er en naturlig følelse hos vi mennesker, at alt, der underminerer tingenes etablerede orden, også underminerer os selv, hvorfor nye tanker og ideer ofte betragtes som potentielle trusler.

Vi må imidlertid erkende, at vi uanset sådanne fordomme må acceptere de uafviselige krav til omstilling, som følger med vor tidsperiode.

Det kan derfor konkluderes, at den forsvarsmæssige tilpasning til det øvrige samfund nødvendigvis vil indebære brud med tilvante forestillinger om organisationsformen i forsvaret.

Når en værnssamordning er anbefalet i denne artikelserie, er det sket ud fra de skitserede synspunkter og den omstændighed, at et forsvar i en størrelsesorden som det danske set i forbindelse med landets geografiske placering og udstrækning uvilkårligt taler herfor.

Hensynet til allerede under fredsforhold at tilnærme sig den kommandostruktur, man kan forvente etableret under krigsmæssige forhold, skal blot nævnes som et supplerende argument for en omorganisering.

I det sidstnævnte tilfælde er der tale om en åbenbar strafbar handling, men når man vil behandle problemet at skulle påvirke den offentlige meningsdannelse, stiller sagen sig ganske anderledes.

Det trykte ord er et vældigt våben, og med loven om tale- og trykkefrihed i hånden har man store muligheder for at kunne anvende dette våben.

Hvorfor deltager ikke flere i demonstrationer mod kommunismen, imod Nordvietnams angreb på Sydvietnam, imod undertrykkelse af tale- og trykkefrihed i kommunistlandene, imod uberettigede arrestationer af forfattere og andre, som udtrykker kritik af det kommunistiske styre?

Hvorfor indsender frisindede mennesker ikke indlæg til avisernes læserbrevkasser, hvori de tager til genmæle imod de nedbrydende venstreorienterede synspunkter?

Det må være en absolut pligt for enhver befalingsmand at bidrage til opbygningen af forsvarsviljen, til forståelse af den fare for hele verden og altså også Danmark, som denne skjulte 5. kolonnevirksomhed frembyder, og hertil findes kun eet våben, nemlig modstanderens.

Forslaget om en omlægning af det eksisterende personelsystem kan kort argumenteres ud fra de fremsatte synspunkter om, at udviklingen og uddannelsessystemet ikke har fundet gensidig tilpasning, idet man stadig på visse områder uddanner og anvender højt kvalificeret personel til opgaver, der ikke står i et rimeligt forhold hertil, medens man til gengæld på et så vigtigt led som mandskabsuddannelsen, ikke har tilgodeset kravet om en erfaren og pædagogisk uddannet befalingsmandsgruppe.

Den psykologiske værdi af, at det værnepligtige mandskab modtager militærorienterende undervisning før overgangen til det rent militære miljø, såvel som den omstændighed, at de værnepligtige befalingsmænd med deres korte uddannelsesetid ikke kan være udstyret med den myndighed og modenhed, der skal til for at udøve gerningen i mandskabsuddannelsen på ønskelig vis, tør vist ingen underkende.

En direkte anvendelse af forsvaret og dets personel i rollen som indadrettede og udadrettede

opinionsdannende midler efter de skitserede retningslinier vil utvivlsomt indebære, at mange forsvarsmæssige problemer vil komme til debat under mere positive former, end det hidtil har været tilfældet, idet den brede befolkning — ud fra en manglende kontakt og forståelse — ikke har haft grundlaget for en saglig stillingtagen hertil.

»Publicity gør det ikke alene, det er fakta, som tæller«.

Overført til problemstillingen i denne artikelserie må dette udtrykkes på den måde, at en positiv oplysningsvirksomhed om forsvaret må have dækning i de faktiske forhold, nemlig i et forsvar, som har kvalitet på alle områder.

De skitserede synspunkter har derfor alle direkte eller indirekte sigtet mod et fælles mål, nemlig at tilstræbe en bedre forståelse mellem folket og forsvaret med en større forsvarsvilje til følge.

J. M. P.

Litteraturhenvisninger

1. Gallupinstituttets undersøgelse, gengivet i Berlingske Tidende den 19. maj 1966.
2. Lov om forsvarrets organisation m. v. af 31. marts 1960.
3. Erhvervsliv nr. 4 af 1964.
4. Erhvervsliv nr. 5 af 1964.
5. Erhvervsliv nr. 9 af 1964.
6. Torsten Husén: Massepsykologiske problemer.
7. C.W.D. Blankensteiner: Det danske forsvar — folkestyrets ansvar, København 1959.
8. Schultz forlag: Pressen, Statsradiofonien 1953.
9. A. Thru-Møller: Pædagogik. Oktober 1954.
10. Erik Høgh: Sociologi, Paludans forlag 1965.
11. K. Helveg-Petersen: Forsvaret — synspunkter til debat.
12. Dansk Psykiatrisk Selskab: Mentalhygiejne, november 1958.
13. Erik Høgh: Befolkningen og forsvaret. Militært tidsskrift, januar 1965.
14. A. H. Rude: Rationalisering af uddannelsen. Militært tidsskrift, september 1964.
15. Mogens Rosenløv: Officersuddannelse. Vor Hær nr. 10 1963.

Stats- kontrolleret undervisning pr. brev



Skriv efter
studiehåndbog
med oplysninger
om 120 brevkurser —
gratis og uden
forbindende

DANMARKS BREVSKOLE

Svanemøllevvej 77 · Hellerup

PHILIPS

TELEKOMMUNIKATION



Fagbevægelsen og Forsvaret

»Folk og Forsvar«s-organisationerne i Norge og Sverige samt Forsvarets Oplysnings- og Ulfærdstjeneste i Danmark gennemfører årligt et fælles nordisk kontaktmøde. Nogle af møderne har været lagt an på erfaringsudveksling og drøftelse af aktuelle spørgsmål vedrørende organisationernes oplysningsarbejde, medens man til andre konferencer har indbudt repræsentanter for forskellige befolkningsgrupper og organisationer i de tre lande for sammen at drøfte kontakten mellem befolkningen og forsvaret. Ungdomsorganisationerne, skolen, landbruget, kvindeorganisationerne er eksempler på tidligere deltagerkredse. I dette års møde kom deltagerne fra fagbevægelsens organisationer i de tre lande. Preben Kristiansen, der indtil 1. august d. å. var sektionsleder i oplysnings- og ulfærdstjenesten, giver nogle indtryk af det første nordiske møde mellem forsvarets og fagbevægelsens folk.

»Folk og Forsvar« i Norge, der som svensk »Folk och Försvar« er en frivillig, statsunderstøttet oplysningsorganisation med det formål at fremme og udbygge kontakten mellem befolkningen og forsvaret, stod som arrangør af årets nordiske kontaktkonference, der afvikledes på Hankø i dagene 6.—8. juni med i alt 46 deltagere fra fagbevægelsens organisationer og fra forsvaret i Norge, Sverige og Danmark.

Programmet indledtes med et foredrag af »Folk och Försvar«s tidligere generalsekretær, Henning Wingård, om fagbevægelsen og forsvaret. Da indstillingen til forsvaret i Sverige måske nok i sammenligning med norske og danske forhold må betegnes som mere naturlig og præget af en mere bred positivitet, hvilket naturligt også smitter af på forholdet med fagorganisationerne og forsvaret, gav dette indledningsforedrag et godt fundament for mødets videre drøftelse. Foredragsholderen omtalte den historisk begrundede skepsis fra arbejderbevægelsens side over for de militære foranstaltninger, som man i tidligere tid havde set anvendt mod f. eks. demonstrerende arbejdere. Fagorganisationernes betydningsfulde indflydelse på landenes politiske, økonomiske, sociale og kulturelle udvikling blev stærkt understreget, og indlederen betonede betydningen af, at man i kontaktarrangementer om forsvarsspørgsmål bl. a. lægger stor vægt på at understrege fredens og frihedens betydning for samfundets videreudvikling. Erfaringerne fra »Folk och Försvar«s kontaktarrangementer havde tydeligt vist værdien af gen-

sidig orientering — for befalingsmændene om arbejdspladsens forhold og for organisationsrepræsentanterne om forsvarets dagligdag.

Konferencens næste foredragsholder — departementschef Erik Himle, Norge — talte om forsvarsudgifternes samfundsøkonomiske betydning. Departementschefen omtalte den traditionelle diskussion om et samfunds økonomiske bæreevne og nævnte denne bæreevnes uhyre forskellige belastning dels i krigssituationer og dels under fredsforhold. De mindre, vesteuropæiske NATO-lande anvender i dag stort set mellem 3 og 6 pct. af nationalproduktet til forsvarsudgifterne, inden for hvilke to forhold tiltrækker sig særlig opmærksomhed, nemlig personeludgifterne og udgifterne i forbindelse med materielanskaffelser og nye våbensystemers udvikling.

Personeludgifterne er steget meget i de senere år, dels på grund af landenes generelle lønudvikling og dels på grund af det stadigt større element af frivilligt, hvervet personel, som bl. a. anvendelsen af mere og mere kompliceret materiel har nødvendiggjort. På materielområdet har den rivende tekniske udvikling betydet enorme udgiftstigninger. Som eksempel blev nævnt, at udgiften til et standard-jagerfly over en 10-års periode er steget med 300 pct. Sådanne stigninger er almindelige inden for hele forsvarets materielområde, og når hertil lægges den amerikanske våbenhjælps afvikling, er det åbenbart, at f. eks. Norge og Danmark fremover for at følge med i udviklingen må regne med en stadigt stigende procentdel af

de samlede forsvarsudgifter til materielanskaffelser og -udviklingsprogrammer.

Eksempler på de civile nyttevirkninger af forsvaret blev omtalt gennem tre redegørelser. Byrådsdirektør S. Kärne, Sverige, redegjorde for forsvarets betydning for den svenske industri. Lægechef, oberstløjtnant J. H. Berner, Norge, fortalte om den civile nytte af forsvarets indsats på den medicinske sektor, og fra det danske forsvar berettede kontorchef Helge Madsen om de civilundervisningsmæssige muligheder, der i dag står til soldatens rådighed.

I konferencens sidste foredrag — demokrati i forsvaret — fortalte chefen for Hærkommandoen nye kursuscenter, oberst P. M. Jespersen, om de bestræbelser, som man i det danske forsvar i de senere år har gjort og stadig gør vedrørende lederskabsuddannelse, åjourføring af samarbejdsregler og forsøg med nye pædagogiske principper. Obersten understregede bl. a. betydningen af, at den etablerede erfaringsudveksling mellem ledere på den civile og på den militære arbejdsplads fortsættes og udvikles.

I konferencens afsluttende gruppedrøftelser beskæftigede man sig med spørgsmålet om hvilke emner, der bør lægges særlig vægt på i forsvarsoplysningen. Den adspurgte gruppe understregede, at forsvarets rette placering som en fredsbevarende samfundsfunktion bedst opnås ved klart at anskueliggøre og forklare de udenrigs- og sikkerhedspolitiske problemer, ikke blot i europæisk, men også i global belysning. Gruppen fandt, at civile nyttevirkninger ikke skal anvendes som argument for forsvaret, men kan fremhæves i diskussionen om forsvarsudgifterne for at vise, at der ikke blot er tale om en uproduktiv investering. Udviklingsbestræbelserne på den militære arbejdsplads fandt gruppen var et glimrende udgangspunkt for en forsvarsdrøftelse med specielt fagbevægelsens folk.

Til et spørgsmål om de for en sådan oplysningsvirksomhed mest egnede midler pegede den næste gruppe specielt på kontaktmøder, kombineret med studieture til tjenestesteder. Det blev stærkt understreget, at også inden for fagbevægelsen er det af afgørende betydning, at man dels opnår accept hos lederne og dels koncentrerer oplysningsbestræbelserne om bevægelsens opiniondannende kredse (oplysningssekretærer, fagbladsredaktører, tillidsmænd m. fl.).

Om fagorganisationernes direkte engagement i et sådant oplysningsarbejde fandt den tredje gruppe, at det af fagbevægelsens formål og interesser bestemte organisatoriske arbejde kun i begrænset omfang muliggør, at man kaster sig

over specielle ting uden for denne normale emnekreds. Gruppen fandt imidlertid, at der ved foredrag på forskellige faglige kursus, ved udsendelse af materiale til opiniondannende personer i fagbevægelsen og ved samarbejde med de faglige blades redaktioner kunne opnås langt mere end tilfældet er i dag.

Hvad kommer der nu af sådanne konferencer? Ja, når man igennem nogle år har deltaget i flere sådanne arrangementer, står det helt klart, at der — som også navnet antyder — virkelig skabes kontakter mellem personer i de to grupper, og at det virkelig lykkes at nedbryde nogle skranker og fjerne nogle misforståelser. Hovedproblemet her som ved andre, lignende arrangementer er imidlertid dels at fastholde og udvikle kontakten og dels at få tanker og ideer fra et sådant møde ud til en større kreds i de enkelte lande. Nye opgaver presser sig på og bevirker ofte, at den opfølgingsproces, som er en absolut forudsætning og nødvendighed, ikke bliver gennemført med tilstrækkelig grundighed. Nogle — og måske ret vigtige — resultater opnås dog altid. Et tilsvarende møde i 1966 med skolefolk har f. eks. resulteret i udsendelse af forsvarsoplysende materiale til samtlige medlemmer af de to store historielærerforeninger for folkeskolen samt for gymnasier og seminarier. Også det her omtalte møde har allerede resulteret i aftaler om forsvarsoplysende foredrag på en række kursus, arrangeret af LO.

Dette er imidlertid kun en utilstrækkelig begyndelse. Skal virkelig kontakt skabes, må det ske gennem lignende nationale møder for langt større kredse af fagbevægelsens folk. Dette kræver, at interessen for emnet skærpes, og det kræver tillige en betydelig arbejdsindsats — både centralt og lokalt — af forsvaret, hvis kontaktarbejde til tider synes mere præget af repræsentative ønsker end af ønsket om og viljen til gennem et nøje planlagt og velkoordineret kontakt- og oplysningsarbejde at skabe en dialog og en erfaringsudveksling med repræsentanter for de befolkningsgrupper og de organisationer, der har en virkelig indflydelse på meningsdannelsen om vort demokrati og dets funktioner — herunder også den samfundsfunktion, som hedder forsvaret.

Preben Kristiansen.

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 51, Kbhvn. F.

Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

SPROGLABORATORIET

- MIDDEL ELLER METODE?

Flyvevåbnet har som bekendt fået opstillet sproglaboratorier ved de større tjenestesteder med henblik på at effektivisere undervisningen af stampersonellet i engelsk. Det kan derfor være af interesse at høre, hvad andre mener om sproglaboratoriet i undervisningen, og i Danmarks Lærerforenings tidsskrift »Folkeskolen« nr. 23 af juni 1967 fandt Red. følgende redegørelse, der — selv om den væsentligt retter sig mod folkeskolens forhold — nok kan give stof til eftertanke.

Sprogundervisningen er ændret, efterhånden som hovedvægten lægges på, at man skal kunne forstå og tale sproget. Den metode i undervisningen, der var præget af oplæsning, oversættelse, gloseindlæring og teoretisk grammatik, forlades til fordel for forskellige former for samtalemetode. Dette kan kun anses for rigtigt. Men undervisningsmidlerne — bøgerne — er stadig i høj grad opbygget efter den konventionelle metode, således at der nu er en kløft mellem »nye« metoder og »gamle« midler.

Det har medført krav om nye undervisningsmidler, og blandt dem begynder nu sproglaboratoriet også at vinde indpas herhjemme. Der har vist sig interesse for at bruge sproglaboratoriet i folkeskolen, hvad der bl. a. ses af en rapport fra den audio-visuelle lærergruppe i Sorø amt (6) og to artikler af Morten Lund (15, 16) om anvendelse af sproglaboratoriet.

Den begyndende anvendelse i gymnasiet er senest beskrevet af Henry Andersen (1) og Egon Bork (4).

16.000 sproglaboratorier i USA

Interessen har længe været stor andre steder. I sproglaboratoriets hjemland, USA, var der i 1958 ca. 400 laboratorier. Fem år senere var der ca. 10.000, og i dag findes der ca. 16.000.

Dette undervisningsmiddel, som oprindeligt blev skabt for voksne i en helt anden situation, nemlig hurtig sprogindlæring under en krig, hvor der var meget kort tid til rådighed, er nu overtaget af skolen og finder stigende anvendelse i den.

Sproglaboratoriets fordele

Hvad er da fordelene ved sproglaboratoriet? Den nordiske forsker, der har beskæftiget sig mest med det, professor Åke Bjerstedt i Malmø, udtrykker det omtrent således (3): »Sprog er indlæring. Den optimale indlæringstid er karakteriseret ved, at eleven har mulighed for

1. hyppig og umiddelbar oplevelse af fremskridt
2. lav fejlprocent
3. aktiv selvvirksomhed og
4. arbejde i egen takt«.

Aktiv selvvirksomhed

Af disse fire kendetegn er det især det tredje, som uden videre opfyldes ved brugen af sproglaboratoriet. Eleven er til stadighed aktiv (i modsætning til den sædvanlige klassesituation, hvor der i en time er gennemsnitlig 1—2 minutters taletid pr. elev), og han kan udnytte hele tiden til træning. Ved brug af sproglaboratorier er det let at individualisere undervisningen, og der skabes også et bedre sprogimitationsmiljø.

Ophøjer man midlet til metode?

Disse åbenbare fordele er nok grunden til en så stor optagethed af sproglaboratoriet, at man stiller alt i sprogundervisningen op ud fra laboratoriet som centrum. Der tales meget om behandling af stoffet før og efter sproglaboratoriet, og der tales særdeles meget om de forskellige tekniske muligheder for at udnytte stoffet i sproglaboratoriet. Så meget, at læsningen om sproglaboratoriet nemt kunne efterlade det indtryk, at man har

ophøjet midlet til metoden og glemte, at sprogundervisningen består af indøvelse, træning og kontrol, og at sproglaboratoriet indgår heri som et middel mellem andre.

Sproglaboratorier er dumme —

Indholdet i undervisningen er det vigtigste, og netop her kniber det at udnytte de fine tekniske muligheder, sproglaboratoriet giver. Man savner bånd, dvs. undervisningsmateriale. Dette klagesuk går igen og igen, hvad man f. eks. kan se i en rapport om sproglaboratoriets brug i Norge (5) og i flere danske artikler (1, 4).

Alligevel er man stadig uhyre optaget af det tekniske ved sproglaboratoriet. Men sproglaboratoriet har det som datamaskinerne, der kan udrette det utrolige, men som er så dumme. Som dem er sproglaboratoriet helt afhængig af, hvad man putter i det — og det er altafgørende! Er det noget godt, er teknikken til stor hjælp. Er det ikke godt, fører teknikken på afveje.

Det tekniske

Går man ud fra det tekniske, må man først pege på, at sådan noget kan gå i stykker. Morten Lund refererer svenske erfaringer herom (16), amerikanske erfaringer siger det samme, og de maskinelle uregelmæssigheder er af en sådan størrelsesorden, at de ikke er betydningsløse for gennemførelsen af undervisningen. Hvad gør man med de elever, hvis laboratoriesæt er itu? Det er svært at sætte dem til noget.

Tre undersøgelser i Malmö

Dernæst er der de hævdede pædagogiske fordele ved det tekniske. Den side har lærerhøjskolen i Malmö undersøgt. Resultaterne gengives kort her med den reservation, som forskerne selv har taget, at der er tale om endnu utilstrækkelig forskning, der kun kan give antydninger, men ikke tillader endelige afgørelser.

Man har sammenlignet (14) to typer af sproglaboratorier, AA (høre og tale) og AAK (høre, tale og sammenligne). Fordelen ved AAK-typen skulle ligge i, at eleven ved sammenligning mellem sin egen stemme og lærerstemmen på båndet fik klarere korrektion og mere repetition og derved lærte mere.

Det viste sig imidlertid at være lige meget, om eleverne brugte AA-typen eller AAK-typen.

I en anden undersøgelse (12) sammenlignes sproglaboratorieundervisning (dvs. uden tekst, kun »hørt« indlæring) med en sædvanlig undervisning med en lærebog (med tekst).

Der var så at sige ingen forskel på, om eleverne havde lært stoffet uden tekst eller med tekst, heller ikke for udtalens vedkommende, hvor sproglaboratoriet jo netop skulle give det bedste imitationsmiljø.

I en tredje undersøgelse (13) tog man spørgsmålet om grammatikindlæring op og sammenligner mønsterindlæring via sproglaboratorium med den konventionelle regelindlæring (»remsen«).

De elever, der lærte remsen, gik mest frem.

Teknik alene gør det ikke

Disse undersøgelser, der som nævnt er af foreløbig art og omfatter relativt få forsøgspersoner, er ikke her trukket frem for at drille sproglaboratoriets tilhængere eller for at befæste evt. modstandere i, at sproglaboratoriet ikke duer. Det er nævnt for at understrege, at teknikken *alene* aldeles ikke overvinder de pædagogiske problemer, der findes i de metoder, som bruges, og for at pege på, hvor vigtigt det er at få udforsket metoderne grundigt.

Læreren er pædagogisk specialist

Og det fører tilbage til, hvad vi kan gøre herhjemme. Med al mulig respekt for den arbejdsindsats, der ligger i at bygge sit eget sproglaboratorium, kan jeg ikke se rettere, end at *dette er en afvej at komme ind på. Læreren er ikke uddannet til dette, det er derimod de tekniske specialister, som det bør overlades til. Gør læreren det alligevel (15), ofrer han ihvert fald tid på dette i stedet for på det felt, han er uddannet til: det pædagogiske felt. Det burde han holde sig til, her er han specialisten.*

Båndfremstilling er krævende specialarbejde

Bedre går det ikke, når lærerne søger at komme om ved klagesukket over manglende undervisningsmateriale til sproglaboratoriet ved selv at fremstille bånd (4, 6). Denne proces kræver specialister som linguister, fonetikere, særdeles kyn-dige sproglærere, programmeringsfolk, psykologer med særlig indsigt i indlæringsprincipper og båndteknikere. Søger læreren at forene alle disse specialistfunktioner i én person, kan resultatet kun blive derefter. Den tekniske kvalitet af båndene bliver mindre god, og — værre — den pædagogiske kvalitet bliver utilstrækkelig. Der bliver nemt lagt vægt på aktiviteter af ren formel art som slavisk gentagelse af isolerede ord (det er ikke sprog), og der kan blive en sammenkobling af modersmål og fremmedsprog — noget, der må anses for hæmmende for indlæringen.

Resultatet af alt dette må blive, at den enkelte lærer bør holde sig væk fra de tekniske sider af sproglaboratoriet og i stedet sætte ind med krav om, at materialet er i orden, dvs. om at apparaturet kan holde, og om at der er pædagogisk vel tilrettelagte bånd, udarbejdet af kyndige.

Det pædagogiske

Holder den høje motivation?

Særlige fordele ved sproglaboratoriet skulle være den umiddelbare oplevelse af fremskridt og det individuelle arbejde. Elevernes motivation skulle blive høj. Imidlertid ser det ud til, at man også her har ladet sig blænde noget af teknikken — der oprindeligt blev skabt til voksne. Allerede i nogle år i udlandet og i den seneste tid her i Norden (1, 5) er man begyndt at tale om, at eleverne keder sig, at de trættes, eller at sproglaboratorie-øvelserne skal være meget korte. Lærershøjskolen i Malmø har også undersøgt elevernes holdning til sproglaboratoriet og finder i to undersøgelser (7, 8), at de elever, der undervises ved sproglaboratoriet, ganske vist har en mere positiv holdning til det end elever, der undervises ved sædvanlig undervisning i klassen. Men for begge grupper aftager den positive holdning efterhånden en del, og man kan således ikke være sikker på, at en særskilt høj motivation kan opretholdes hos eleverne blot ved brugen af sproglaboratoriet.

Både fordele og ulemper

Den tydeligste fordel ved sproglaboratoriet skulle nok være, at undervisningen blev mere effektiv, fordi der ved sproglaboratoriets hjælp kunne skabes så meget af den optimale indlæringsituation. Men igen viser malmøpædagogerne, at man ikke uden videre opnår denne fordel. I tre undersøgelser over effekten af undervisning i tysk og engelsk (9, 10, 11) vises, at sproglaboratorie-eleverne i dette store og hele når lige så langt som de klasserumsunderviste elever, men ikke længere. Især er det værd at bemærke, at hvad angår lyd-dannelse og intonation (netop de ting, som sproglaboratoriet skulle fremme), står sproglaboratorie-eleverne ikke bedre end de andre elever, der er undervist efter samtalemotoden.

Hertil kommer, at det fra norsk side (5) fremhæves af en række lærere, at det kan være vanskeligt at indarbejde sproglaboratorieøvelserne i den sædvanlige undervisning, at øvelserne har en tendens til at virke monotone på eleverne, og at der er for lidt varieret materiale.

Det ser således ud til, at man nu rundt omkring, hvor man gennem længere tid har arbejdet med sproglaboratoriet, er ved at få øje for ikke alene fordele, men også visse ulemper. Det burde i

hvert fald medføre, at vi herhjemme kunne springe over den periode af lutter begejstring, som de andre har været igennem, og starte dér, hvor de er nu, med en langt nøjere undersøgelse af de metoder, der kan anvendes i sproglaboratoriet med fordel, og med langt nøjagtigere krav til de materialer, der udarbejdes til det.

Ikke teknikken, men indholdet er det væsentligste

Den norske lektor Magnus Ulleland (18) skriver, at enhver snak om moderne sprogundervisning starter med at konstatere, at sproglaboratoriet har revolutioneret undervisningen. Denne påstand står i besynderlig kontrast til de faktiske forhold, som kort og brutalt sagt er, at her har vi et revolutionerende middel, som vort skolevæsen ikke har fundet det umagen værd at bruge.

Og så kan man jo spørge: Hvorfor? Det ser for mig ud til, at svaret for en stor del ligger i, at der i og for sig i sproglaboratoriets arbejde er meget lidt, som vi ikke også kan gøre i et almindeligt klasselokale. Sproglaboratoriet kan lære os meget om den almindelige klasserumsundervisning netop ved, at metoderne tages op systematisk i sproglaboratoriet, således at man tvinges til at se på virkningen af den ene, anden eller tredje fremgangsmåde. Det er altså igen ikke teknikken, men indholdet, der bliver det væsentligste.

Ikke fuske med sproglaboratieforsøg — !

Derfor er der al mulig grund til at understrege, at sproglaboratoriet mellem andre undervisningsmidler til sprogundervisningen (flonellograf, ting og sager, tavlen, bogen) er et så godt middel, at der ikke må fuskes med det. Men det stiller også i metodisk henseende så store krav, at spredte, ikke systematisk tilrettelagte, forsøg med det ikke kan give os tilfredsstillende oplysninger. Det kan alene en centralt dirigeret, vel planlagt forsøgs-virksomhed gøre, og en sådan er tiltrængt i aller højeste grad, hvis sprogundervisningen skal blive mere effektiv.

Afgørende vidnesbyrd savnes

Vi er endnu kun på det stade, som beskrives således af en engelsk forsker (17): »De nye teknikker er for størstedelen et produkt af nye metoder til at analysere sproget og til at programmere stoffet. Det meste af forskningen har vedrørt voksne, næsten ikke børn. Der er indtil nu intet afgørende vidnesbyrd om, at de nye teknikker er en forbedring i forhold til de gamle«. Og vi skal altså ikke bilde os selv ind, at anskaffelsen af et sproglaboratorium i sig selv vil medføre, at det at lære et sprog bliver lettere og vil tage mindre tid.

Vi må gøre en kraftanstrengelse

Et sproglaboratorium vil ført og fremmest være et velegnet middel i kampen for at forbedre metoderne og dermed sprogundervisningens effektivitet. Lærere, der er indstillet på at tage denne undervisning op til revision, ville måske finde, at omtalen her af sproglaboratoriet var for meget præget af ulemperne ved det. Lad mig derfor slutte med igen at citere professor Bjerstedt (2): »Forståelsen for sproglaboratorie-undervisningens specielle problemer er . . . mange steder temmelig mangelfuld. Her foreligger der øjensynlig en vis risiko. Man er indstillet på at foretage store økonomiske investeringer i et nyt hjælpemiddel, men man er ikke særlig godt udrustet til at gøre den

bedst mulige brug af hjælpemidlet, og man er heller ikke altid klar over, at mangelen på egnet båndmateriale til svenske elever er næmest katastrofal. Det er rimeligt, dels at der gøres en kraftanstrengelse for at overvinde materialemangelen — dels at sproglaboratoriets mange metodiske problemer tages op både til udforskning og til diskussion«.

Og lad mig tilføje, at den artikel, citatet er fra, også giver en meget klar gennemgang af sproglaboratoriets store muligheder og iøjnefaldende fordele.

Jesper Florander,

Danmarks pædagogiske Institut.

Henvisninger

1. Andersen, Henry: Sproglaboratoriet og Skolen, Dansk pædagogisk Tidsskrift, årg. 15, 1967, s. 118—124.
2. Bjerstedt, Åke: Språklaboratoriet och prestationskontrollen. Pedagogisk Tidsskrift, 1965, s. 77—88.
3. Bjerstedt, Åke: Undervisningsmaskiner, sproglaboratorier och gruppdynamisk kartlægning. Lund 1963.
4. Bork, Egon: Sproglaboratoriet i en særform. Dansk pædagogisk Tidsskrift, årg. 15, 1967, s. 126—130.
5. Bruk av språklaboratorium. En oversikt over situasjonen i Norge. Norsk Skole, 13. årg., nr. 3, 1967.
6. Den audio-visuelle lærergruppe for Sorø amt. Forsøgsrapport: Sprogpraktikumforsøg ved Hvilebjergskolen, Sørbymagle pr. Slagelse. 1966.
7. Jivén, L. M.: Försök med språklaboratoriumundervisning i tyska: attitydutvecklingen. Pedagogisk-psykologiska problem, nr. 10, 1964.
8. Jivén, L. M.: Försök med språklaboratoriumundervisningen i engelska: attitydutvecklingen. Pedagogisk-psykologiska problem, nr. 14, 1965.
9. Jivén, L. M.: Försök med språklaboratorieundervisningen i tyska: prestationsutvecklingen (I). Pedagogisk-psykologiska problem, nr. 19, 1965.
10. Jivén, L. M.: Försök med språklaboratorieundervisningen i tyska: prestationsutvecklingen (II). Pedagogisk-psykologiska problem, nr. 23, 1965.
11. Jivén, L. M.: Försök med språklaboratorieundervisningen i engelska: prestationsförändringar. Pedagogisk-psykologiska problem, nr. 25, 1965.
12. Lindell, E.: Med eller utan text? Empirisk belysning av en stridsfråga beträffande nybörjarundervisning i främmande språk. Pedagogisk-psykologiska problem, nr. 41, 1966.
13. Lindell, E.: Två språkpedagogiska metodförsök: I. Arbetsformer i språklaboratorium. II. Försök med en gammal paradigm. Pedagogisk-psykologiska problem, nr. 44, 1966.
14. Kombination av språklaboratorieövningar och klassrumsundervisning. Pedagogisk-psykologiska problem, nr. 46, 1967.
15. Lund, Morten: Sproglaboratoriet — hvad er det — hvordan fungerer det — hvad koster det? Folkeskolen, nr. 46, 1966, s. 2098—2101.
16. Lund, Morten: Sproglaboratoriet — hvordan kommer vi videre? Folkeskolen, nr. 15, 1967, s. 742—745.
17. Macnamara, John: Bilingualism and Primary Education. Edingburgh, University Press, 1966.
18. Ulleland, Magnus: Språklaboratoriet i praktiken. Folkeuniversitetet, årg. 19, nr. 1, 1967, s. 16—20.

A. Schack Eriksens Eftf.

v/ Larsen

AUTO-RUDER

Røde Mellevej 28 - Telf. 58 30 96

J. F. Jørgensen

Landsretsagfører

NØRRESUNDBY . TELEFON (08) 12 05 21

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som særfag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerge — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.

Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 286 Kalø Landbo-skole pr. Rønde.

Erik Skovmand

M. Th. Kjær

Reserveret

Teknisk Tegning på TTI

De sparer tid, penge og besvær, når De får personlig undervisning hos Civil- og Teknikumingeniørerne på TTI-skolen af 1963. Pålidelig, rationel uddannelse med diplom på 10 mdr. uden forkundskaber af nogen art. Tlf. 31 25 33. Ny adresse: Vesterbrogade 16.

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL
Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG



SERVICE STATION

B. S. Kristensen

Aut. Austin Forhandler

Tlf. Karup 256

KØB SAAB I BIRKERØD DET ER SIKKERT

hos

Johansen & Frier I/S . Aut. SAAB forhandler

Salg og spec.-værksted

TOFTEBAKKEN 99 . TELEFON (01) 81 16 49

CALTEX

FAST PARKERING - TIME PARKERING

CALTEX SERVICE STATION

og parkeringsanlæg

IMPERIAL BYGNINGEN

Nyropsgade 47-49 - Kbh. V. - Tlf. 12 10 10 - 12 10 09

ÅBENT HELE DØGNET

A/S ØKODAN

Købmagergade 11, K.

Grundlægger af interessekontoret for alle i Danmark.

STADIG STØRST OG FØRENDE

Gennem vort system og evt. lån får De varig orden i økonomien - mere ud af indtægten og opsparing til kontante køb. **VENT IKKE** - kom og tal med os eller ring og vi kommer til Dem.

Tlf. 12 86 51 - 14 47 51 kl. 9-17

Carl Kristen Mikaelson Maskinstation

Vennebjerg pr. Lønstrup



CALTEX SERVICE

er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring

Tændrørservice - lynladning - døgnvagt

Auto rep. af alle gængse mærker

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

Reserveret

Mg. 2354/52 stand by for orders . . .

Kom ind - ring - eller skriv til os, vi vil meget gerne hjælpe Dem med Deres evt. radio/TV/båndopt. problemer. Vi har en mængde tilfredse kunder såvel på FSN Skrydstrup som på andre danske flyvestationer, endvidere har vi den glæde, at en del personel fra NATO stationer i Europa også er kunder hos os.

Kommer De herved i fodenden af Danmark, så kom ind og bliv selv en af vore tilfredse kunder. Vort motto er nemlig: »Kundeservice frem for alt og overalt.«



Westend
RADIO

Elmegade . Vojens . Telefon 41211

Byens førende specialforretning . 1. kl. reparationsværksted



Vil De VÆRE TRAFIKFLYVER

Den Danske Luftfartsskole og Litex Aviation starter i oktober måned et specialkursus for uddannelse af trafikflyvere. — Kurset er planlagt efter konsultation med SAS.

Trafikflyveruddannelse efter nye principper

Den Danske Luftfartsskole og Litex Aviation i København starter i oktober måned et specialkursus til trafikflyver.

Initiativet til denne nydannelse er forårsaget af den svigtende afgang fra Flyvevåbnet. De private luftfartsselskaber kan ikke mere klare sig med den normale årlige tilgang af piloter herfra.

Man har netop startet et lignende kursus i Sverige, og i lande som Holland, England, Tyskland og Frankrig har rekruttering af nye piloter efter disse nye principper fundet sted længe.

Kurset, der er lagt tilrette i samarbejde med SAS, forudsætter ingen tidligere flyveerfaring. Man henvender sig til unge mennesker med studentereksamen eller realeksamen og med lyst til at blive pilot i SAS.

I løbet af en periode på 13 måneder føres eleverne fra en — med hensyn til flyveerfaring — absolut nulstilling til kvalificerede aspiranter til stillinger som trafikflyvere.

Det planerede kursus kommer til at omfatte 810 timers teoriundervisning, 57 timers simuleret flyvning på jorden og 200 timers skoleflyvning i luften, hvoraf 50 timer er på 2-motors fly.

Prisen for kurset, som eleven selv skal betale, er på 49.200 kr. Heraf kan en del skaffes som stu-

dielån. Investeringen i uddannelsen synes voldsom, men tænker man på, at studietiden er koncentreret til ca. 1 år, og at man umiddelbart efter kursets afslutning kan opnå en ganske præsentabel begyndergage, er investeringen vel ikke ualmindelig sammenlignet med uddannelsestid og lønninger indenfor andre erhvervsgrøene.

Den Danske Luftfartsskole tager sig af den teorimæssige side af uddannelsen.

Skolen, der startede i 1958 og er såvel statsstøttet som statskontrolleret, ledes af 2 tidligere navigatører i SAS, Kjeld Sasbye og Karl Rasmussen.

Den praktiske uddannelse varetages af Litex Aviation, hvis flyveskole er eneste skole i Danmark med permanent tilladelse til at uddanne erhvervspiloter.

Litex, der udover at drive flyveskole også er hovedforhandler for Norge og Danmark af flytyperne Rallye og Horizon fra Caravellefabrikkerne i Frankrig, driver skoling fra Kastrup.

Imidlertid håber man — i løbet af efteråret — at kunne skifte opholdssted. På grundlag af en for alle parter uudholdelig overbelastning i Kastrup lufthavn, forventer man åbning af Værløse flyveplads for civil trafik.



DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 1

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Statsstøttet teorikurser —
Statskontrollerede korrespondancekurser . Alle flyvecertifikater

Her er den første kortdistance-jet med en bred kabines indtjeningsmulighed

Den nye Boeing 737 har en kabine, der er lige så bred og rummelig som den store 707 Intercontinental's. Dette giver luftfartsselskaberne en enestående fordel i konkurrencen: Muligheden for at tilbyde passagererne på de korte ruter den samme komfort som ellers kun kendes af passagererne på de interkontinentale ruter.

737 er den eneste jet i sin klasse, der kan yde den smidighed og fortjenstmulighed, der ligger i valget mellem 4, 5 eller 6 pladser i hver række.

Boeing 737 giver selskaberne en anden væsentlig fordel. Det er den eneste kortdistance-jet, der er bred nok til at tage mod lastebakker af standardstørrelse. Med den nye 737 er det ikke nødvendigt at skifte godset om til nye lastebakker, når det skal flyttes til eller fra de store jetmaskiner. 737 passer straks og effektivt ind i det netværk af fragtlinier, der betjener mellem- og langdistanceruterne.

Boeing 737, verdens nyeste og mest moderne kortdistancejet, gennemgår nu et intensivt prøveprogram. Leveringerne begynder senere i år.



Allerede bestilt af: Avianca, Braathens, Britannia, Canadian Pacific, Irish, Lake Central, Lufthansa, Malaysia-Singapore, Mexicana, NAC-New Zealand, Nordair, Northern Consolidated, PSA, Pacific, Pacific Western, Piedmont, South African, United, Western, Wien Air Alaska.

BOEING 737

Teknik på højeste plan

Sveriges luftforsvar nyder stor international respekt. Dette faktum bygger i høj grad på de flytyper som SAAB har udviklet i nært samarbejde med flyvevåbnet. SAAB råder idag over ni fabriksvirksomheder med totalt ca 14.000 ansatte, heraf mere end 3.000 teknikere.



SAAB

FLY- OG RUMTEKNIK

SAAB er hovedleverandør af flyvevåbnets nye enhedsfly Viggen. Udover AJ37 Viggen, som for nylig blev prøvøfløjet med stor succes, fremstiller SAAB jageren J35 Draken og det to motorede skole- og lette bombefly SAAB 105 ligesom flere forskellige typer af jager-, bombe- og kystmissiler. Som medlem af den europæiske rumindustrigruppe MESH deltager SAAB i ESRO's hidtil største udviklingsprogram for forskningssatellitter.

ELEKTRONIK

SAAB fremstiller elektronikudrustning til såvel civile som militære formål, bl. a. den centrale kalkulator i

Viggen. På produktionsprogrammet står også de generelle datamaskinsystemer DATASAAB D21 og D22 samt numerisk styreudrustning for værktøjsmaskiner.

BILER

SAAB-bilen anses for en af verdens sikreste familie-biler – dertil med en lang række rallysejre bag sig. Salget af SAAB-bilen stiger kraftigt såvel på hjemmemarkedet som på exportmarkedet.



SAAB AKTIEBOLAG • LINKÖPING • SVERIGE

Generalrepresentant for Danmark: ISIS MOTOR A/S, Industrivej 7, Glostrup

M

Flyvevåbnet



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 7-8

1967



Avions Marcel Dassault . Mirage



O.F.E.M.A.
JØRGEN SCHIØTT
Aktieselskab



Flyvevåbnet

NR. 7-8

1967

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Flyvevåbnets stedbarn
- En idé, der fik succes
- Bulls Eye 67
- Referat af retsmødet vedrørende beskatning af udkommandotillæg
- Fra flyvningens historie
- Litteraturtilgang til Flyvevåbnets Bibliotek (1. 9. 1966 til 27. 6. 1967)

De synspunkter, der fremsættes i tidsskrifter, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:

Major Å. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr. 25. okt 1967

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

Tålmod

(fra et gammelt
leksikon)

— en vedvarende sindsstemning, der kan være aktiv og ytrer sig ved ikke at lade sig afskrække af mødende hindringer, eller passiv og viser sig ved ikke at lade sig henrive til klager over uundgæelige ulykkelige eller uheldige hændelser. Den er ikke det samme som tålmod eller tolerance, der består i ikke at rejse modstand mod afvigende meninger, den er heller ikke beslægtet med ufølsomhed, idet den virkelig føler smerteligt de hindringer, der stiller sig i vejen, og den har heller ikke noget at gøre med blind hengivelse eller resignation, da den netop ikke bøjer sig for de mødende hindringer eller underkaster sig, men tværtimod søger at besejre dem.

13. SEPTEMBER 1967

— ikke nogen historisk dag baseret på kampe eller traditioner, men alligevel en dag, der er værd at bemærke sig.

En af OFO's ældste sager blev procederet og optaget til doms ved Københavns Byret. Sagen blev rejst af OFO i overensstemmelse med Flyvevåbnets øvrige personelorganisationer om beskatningen af det i 1961 modtagne udkommandotillæg — det tillæg, som ifølge de dengang vedtagne bestemmelse netop for denne periode skulle kompensere sådanne skattefrie ydelser som flytlegodtgørelse, godtgørelser for dobbelt husførelse, time- og dagpenge og frirejser m. v.

Omend sagen adskillige gange har været omtalt i dette blad, vil mange — måske også derfor — mere erindre sagen for dens gennem årene talrige udsættelser end for den undren, der opstod blandt Flyvevåbnets militære personel over pludseligt og med tilbagevirkende kraft at skulle beskattes af en ydelse, der igennem mere end 40 år havde været skattefri netop på grund af motive- ringen for ydelsen.

At mange var forundrede over, at »den grønne betænkning« med alle dens begrundelser og forudsætninger kunne godkendes af det samme ministerium, som senere krævede beskatning af en ministeriel kompensationsordning for skattefrie ydelser, kan næppe bebrejdes dem.

OFO har — sammen med Flyvevåbnets øvrige personelorganisationer — delt denne undren, hvilket alene sagens rejsning ad juridisk vej viser, og alle bestræbelser har været gjort for at bringe sagen til en afslutning.

Meget — alt for meget forekommer det — er sagt og skrevet om denne sag. Forligsmulighederne blev hurtigt udtømte, og alene rettens afgørelse stod tilbage.

Måtte retten derfor snart tale — grundlaget er skabt — og bringe denne sag til en endelig og forhåbenlig gunstig afslutning for det berørte personel.

Under henvisning til lederen i nr. 5/67 skal det herved meddeles, at der ikke fandt domsafsigelse sted på det den 13 sep 1967 stedfundne retsmøde i Københavns Byret.

Ordet — domsafsigelse — har måske medført en vis optimisme om sagens endelige afslutning, men for en ordens skyld skal det bemærkes, at der var indkaldt til domsforhandling.

Imidlertid er procedurerne nu afsluttet og sagen optaget til doms.

Referat af retsmødet bringes andetsteds i bladet.

Red.

Wright, Thomsen og Kjær



GÅ I BONDESTANDENS SPAREKASSE

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

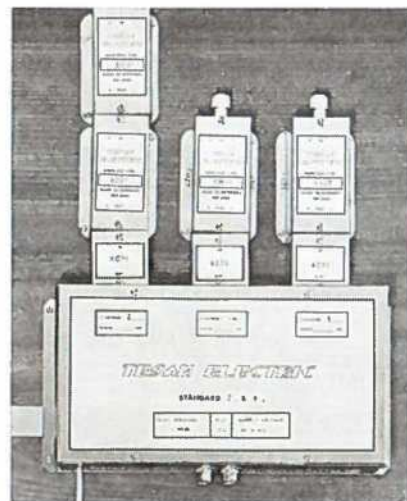
onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

TESAM ELECTRIC



Første og største transistorantenne-
forstærker, som er godkendt
af Post- & Telegrafvæsenet.

ANTENNA

Amerikavej I . København V . Telefon 21 43 41

En idé der fik succes

SÅDAN GIK DET TIL

I fjor var der dobbelt så mange biler i Danmark som i 1959. Så hurtigt gik det til, at bilen blev næsten hver mands eje.

Der er omkring 1.500.000 husstande i Danmark. Der er ca. 750.000 personbiler. Der er altså en til hveranden husstand.

Med regelmæssige mellemrum er det blevet dyrere at have forsikret sin bil. Det skete i 1955, i 1959, i 1963 og igen nu til nytår.

De hyppige forhøjelser skabte uro hos mange private ansvarsbevidste og rutinerede bilister. Var de forhøjelser nu virkelig nødvendige?

Stødet til oprettelsen af Assurance Instituttet kom i efteråret 1962, hvor bilforsikringsbranchen bebudede de hidtil voldsomste præmieforhøjelser. Forbrugernes største repræsentant, Forenede Danske Motorejere, efterlyste i sit medlemsblad Motor »De rigtige forsikringer til de rigtige priser«.

Forhøjelserne vakte bestyrtelse mange steder. Hele pressen, især BT, tog sagen op under devisen »Gør-det-selv-forsikring«.

14. januar 1963 mødtes repræsentanter for ansatte ved det store bladhus i Pilestræde hos assurancefirmaet A. Jessen & Co.s Eftf. for at drøfte mulighederne for billigere autoforsikringer. Her opstod ideen om at kombinere et normalt forsik-

Det er fastslået, at alle disse fordele kunne gives til rutinerede og ansvarsbevidste bilister:

1. Præmier omkring det halve.
2. Ingen straf for tilfældig skade, ved forhøjet præmie eller tab af bonus.
3. Udvidet sikkerhed for ansvar.
4. Fuld erstatning ved kun 50 pct. beskadigelse af bilen.
5. Erstatning af skade i forbindelse med naturkatastrofer.
6. Erstatning for skade under transport med fly.
7. Hjælp til forhandling om skadesafgørelser.
8. Særlig benzinkreditordning.
9. Rigtig passagerulykkesforsikring, indbefattet føreren.
10. Billige rejseforsikringer.

Derfor er det ikke så mærkeligt, at Assurance Instituttet er det selskab, der er vokset hurtigst.

ringselskab med en række mindre grupper. Den lille gruppes fordel er den gensidige samhørighed. Man vil ikke leve højt på hinanden, men nøjes med, hvad der er rimeligt. Det store selskabs fordel er, at det kan magte det betydelige kapitalkrav, samfundet af sikkerhedsgrunde stiller til hvert enkelt forsikringsselskab.

Det var svært at komme i gang. Den 20. februar samme år mødtes man med repræsentanter for en halv snes interesserede kredse, men de nødvendige garantier for aktiekapitalen kunne ikke opnås. Selv et sidste desperat forsøg ved hjælp af et par af de største organisationer, der hver ville garantere for kr. 100.000.—, hjalp ikke. Tanken om, at de forsikrede skulle have hele det beløb af aktiekapitalen, A. Jessen & Co.s Eftf. ikke tegne sig for, måtte opgives.

Man fortsatte på anden vis: 1. september kunne et selskab med en fuldt indbetalt aktiekapital på en million kroner endelig stiftes. Ved myndighedernes velvillige behandling af vedtægterne, koncession til at tegne lovpligtig ansvarsforsikring og andre godkendelser, samt undersøgelser af betingelserne for det ny selskab, kunne de første forsikringer indtegnes den 1. december 1963.

Stifterne var: Overassistent S. E. Hansen, ingeniør Ole Rasmussen, asurandørerne Nils og Otto

A/S HERMAN JUSTS'S FARVERI
Militærvask

Leverandør til hær og flåde
Rådmandsgade 2 - Telf. Taga 45 - 113

S.A.S. CATERING

Kastrup Lufthavn

LANDBRUGETS BREVSKOLE

Landhusholdningsselskabet
Rolighedsvej 26 - København V.

giver undervisning i landbrugsfag - i et vist omfang vederlagsfrit
ved henvendelse til Forsvarets Civilundervisning.

Den Civile Lufthavsrestaurant

Ålborg

v/ Kurt Hansen

Johan Ullsted & Sønner
Papirhandel

Kompagnistræde 10 - København K.
Telefon Central 1992

Bymidstens Isenkram

Bymidten 47 - Værløse

Telf. 48 01 13

Mg. 2354/52 stand by for orders...
Kom ind - ring - eller skriv til os, vi vil meget gerne
hjælpe Dem med Deres evt. radio/TV/båndopt. proble-
mer. Vi har en mængde tilfredse kunder såvel på FSN
Skrydstrup som på andre danske flyvestationer, end-
videre har vi den glæde, at en del personel fra NATO
stationer i Europa også er kunder hos os.
Kommer De herved i fodenden af Danmark, så kom ind
og bliv selv en af vore tilfredse kunder. Vort motto
er nemlig: »Kundeservice frem for alt og overalt.«

Westend
RADIO

Elmegade . Vojens . Telefon 4 12 11

Byens førende specialforretning . 1. kl. reparationsværksted

**Stats-
kontrolleret
undervisning
pr. brev**



Skriv efter
studiehåndbog
med oplysninger
om 120 brevkurser -
gratis og uden
forbindende

**DANMARKS
BREVSKOLE**

Svanemøllevej 77 · Hellerup

ARTHUR WEISE

ROM

Storegade 48 · Flensborg · Telf. 23 903



Thomsen og grosserer Jörn Ulrich.

Aktiekapitalen blev fremskaffet dels af de autoforsikringsklubber, der allerede havde været med i arbejdet fra februar, dels af private. Ca. 100 ansatte hos KTAS havde hver indbetalt kr. 100 og ladet disse indbetalinger stå for stiftelsen af selskabet. FOH (Foreningen af faste Officerer i Hæren) bevilgede et beløb på kr. 25.000, og sammen med andre stiftede klubber blev der hermed skaffet 4,6 pct. eller kr. 46.000 af den nødvendige kapital på en million.

Det var ved stiftelsen en aftale, at klubberne efterhånden, som de voksede, skulle overtage mindst halvdelen af aktiekapitalen. Efter en udvidelse i 1965 har klubberne som repræsentanter for de forsikrede kunne overtage 57 pct. af den samlede aktiekapital på nu halvanden million kroner.

RESULTATERNE

Sammenfattende kan det siges, at det i de første 3 år er lykkedes at skabe en forsikringsordning, hvorved de, der hidtil har kunnet komme med, har sparet omkring 4¹/₂ million kroner i forsikringsudgifter. Denne besparelse er beregnet på grundlag af den præmie, der i perioden ville have været betalt for forsikring til laveste pris i selskaber tilsluttet Dansk Automobilforsikringsforbund, der omfatter de fleste selskaber, der tegner autoforsikring for private vogne i Danmark.

Om årsagerne til dette resultat kan bl. a. siges:

1. Der foretages en udvælgelse, som har vist sig at være berettiget, idet ansvaret kun i 25 pct. af de tilfælde, hvor en AI-forsikret vogn er impliceret i et uheld med en anden vogn, tilfalder AI-vognen, mens ansvaret i 75 pct. af tilfældene tilfalder den anden vogn.
2. Der udøves propaganda for bedre færdselssikkerhed direkte over for de forsikrede med fremhævelse af, at fornuftig kørsel sparer penge.
3. Der arbejdes med begrænsede omkostninger ved gennemført rationalisering.

Formanden for Rådet for større Færdselssikkerhed, fabrikant Svend Bergsøe, citerer i sin bog »Bilen og mennesket« — som anbefales læst af alle AI'ere — amerikaneren Ralph Nader: »Det er langt lettere at skabe en sikker bil end at ændre menneskets natur«.

Af mange statistikker — også Assurance Institutets — fremgår det dog klart, at langt det største antal ulykker i trafikken og de største erstatningsbeløb, der må udredes i forbindelse hermed, skyldes »almindelig uopmærksomhed«, for en mindre dels vedkommende dog også for stor hastighed efter forholdene.

Alle kan derfor sikkert tilslutte sig Svend Bergsøe's afslutning: Man må ikke give op, men kæmpe og med alle midler begrænse de meningsløse trafikdrab. Gennem AI kan man være med til at bevise, at fornuftig anvendelse af bilen sparer penge, og har man kvalificeret sig til at være AI-bilist, er der ingen risiko for økonomisk straf i forbindelse med tilfældige uheld. Ved oplysning og direkte propaganda til AI'erne søger Assurance Institutet at fastholde de gode resultater, således at AI'erne fortsat kan virke som et godt eksempel for andre bilister.

Assurance Institutets »Gør det selv forsikring« har da også vakt opmærksomhed langt uden for landets grænser. I Sverige er man langt fremme med forhandlingerne om overførsel af principperne. Norge er stærkt interesseret, der er meddelt om intesse fra Finland, England og så fjerne lande som Israel, Kenya og Indien.

FORSIKRINGSBETINGELSER

Selskabets forsikringsbetingelser er udarbejdet på grundlag af sædvanlige betingelser for autoforsikring i henhold til forsikringsloven af 15. april 1930. De autoforsikringsklubber, der var oprettet ved selskabets stiftelse, deltog i udarbejdelsen og såvel K.D.A.K.'s som F.D.M.'s juridiske konsulenter gav råd og kommentarer til forsikringsbetingelserne. Disse stiller på alle punkter de forsikrede mindst lige så godt som de almindelige betingelser i dansk autoforsikring. På enkelte punkter gav de tilmed en udvidet betryggelse. — Ansvarsforsikringen dækker for tingsskade indtil kr. 250.000, mod den daværende begrænsning til kr. 60.000, nu forhøjet til kr. 120.000. I tilfælde af uoverensstemmelser mellem den forsikrede og selskabet, skal sagen forelægges den forsikredes gruppebestyrelse. Forsikringen undtager ikke skade ved naturkatastrofer, såsom oversvømmelse eller jordskælv. Endelig er forsikringen udvidet til under rejse også at dække bilen under transport med fly.

PRÆMIEBEREGNINGEN

Præmieberegningen er baseret på grundlag af Dansk Automobilforsikrings Forbunds tariffer, som de var gældende fra 1. januar 1963. Der opkræves en foreløbig præmie svarende til ²/₃ af denne tarif, og den sidste trediedel kan opkræves, hvis den foreløbige præmie inden for en gruppe ikke har vist sig at være tilstrækkelig inden for et regnskabsår.

Ved afslutning af hvert regnskabsår — kalenderår — opgøres, hvor meget forsikringen har ko-

stet hver gruppe, dvs. hvad der er brugt eller skal buges til anmeldte skader, til genforsikring og til administration.

Hvis de foreløbig opkrævede præmier har været større end nødvendigt, tilbagebetales det overskydende beløb til de enkelte forsikringstagere i forhold til den præmie, de har betalt for regnskabsåret.

Er de foreløbigt betalte præmier ikke tilstrækkelige, opkræves det manglende beløb på samme måde, dog højst med den resterende trediedel. Hvad der måtte mangle derudover, dækkes af Assurance Institutet.

Præmieberegningen for denne nye forsikringsform betyder, at de forsikrede på ingen måde straffes, fordi de har skyld i én eller flere tilfældige skader, ligesom man i de fleste andre forsikringsarter ikke straffes, fordi man tilfældigvis får en skade.

Når man én gang har kvalificeret sig til optagelse i en gruppe, deler man i fællesskab med alle i gruppen. Kun i tilfælde af grov uforsvarlig kørsel eller gentagen uforsvarlig kørsel kan man pådrage sig skærpede betingelser eller må udtræde af gruppen ganske som i alle andre forsikringselskaber. Indtil gruppen har nået et tal på mindst 100 forsikrede biler, er den af forsikrings-tekniske grunde i fællesskab med andre mindre grupper.

ADMINISTRATIONEN

Det var ved selskabets stiftelse en forudsætning, at Assurancefirmaet A. Jessen & Co.'s Eftf. påtog sig den daglige administration af selskabet mod et vederlag og dækning af udgifter. Kontrakt herom blev afsluttet efter forelæggelse for Forsikringsrådet, og samtidig lovede A. Jessen & Co.'s Eftf. at begrænse sin hævning af beløb til dækning af omkostninger og vederlag til 20 pct. af de indtjente præmier, selv om det i de første år langtfra kunne forventes at kunne dække de faktiske beløb. Disse har for perioden 1963/64 været 52 pct., for 1965 32 pct. og for 1966 ca. 21 pct.

Ved vurdering af administrationsudgifterne skal det tages i betragtning, at 20 pct. beregnes af ca. $\frac{2}{3}$ af laveste normalpræmie og således reelt svarer til 13,3 pct. af denne præmie. Endvidere skal det tages i betragtning, at selv om »AI«erne kører godt, kan de ikke altid forhindre, at andre påkører dem.

Behandlingen af alle disse sager er stærkt belastende for administrationen.

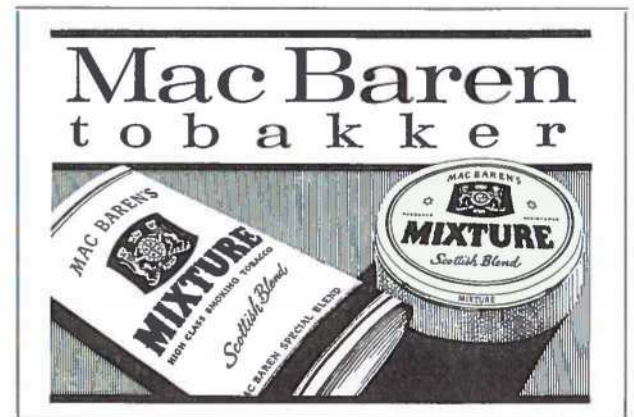
Med den meget store stigning i alle omkostningerne, der især satte ind i 1965, er det klart, at

det er svært at komme ned på 20 pct. som gennemsnit for de første opbygningsår. De følgende år skal vise, om den stærkt forøgede omsætning i forbindelse med stigning i præmier ved den gennemførte ændring i tarifområderne m. m. vil være nok til at udligne det betydelige beløb, selskabets forretningsfører endnu mangler dækning for.

DATABEHANDLINGEN

En forudsætning for de lave omkostninger til administration af selskabets virksomhed er, dels at der ikke betales anvisningsprovision, dels gennemført rationalisering og dels den moderne databehandling. Der blev før selskabets start sluttet servicekontrakt med I.B.M., og programmering blev straks begyndt. I det første år måtte alt arbejde og beregning af foreløbige resultater dog udføres manuelt, og efterhånden sammenlignes til kontrol for databehandlingens resultater. Man ønskede ikke at give databehandlingen fri, før man havde sikkerhed for, at den fungerede rigtigt.

Dette var tilfældet ved afslutningen af første regnskabsår, således at resultaterne kunne opgøres af I.B.M. og girokort for præmiebetaling, og tilbagebetaling af præmie for det første år udskrives over databehandlingen, som herefter har fungeret perfekt.



Den gamle, kendte spiserestaurant


Restaurant
Børsen
Mindebrogade 2-Aarhus
Drakenberghus
Telefon (061) 2 22 29 - 31 06 79
John Lings

BULLS EYE 67



I tiden fra den 19 til 29 jun deltog FLV FBA eskadriller i AFNORTH skydekonkurrence Bulls Eye 67, der i år blev afholdt på Flyvestation Sola ved Stavanger i Norge.

I konkurrencen deltog otte hold fra Norge, Tyskland og Danmark.

Kappestriden om førstepladsen stod som sædvanligt mellem ESK 336 Norge og ESK 725 Danmark. Den norske eskadrille vandt, og således har hver af de to eskadriller vundet konkurrencen 3 gange.

Eskadrille 725 blev nr. 2, og et hold fra GAF 7th Air Division blev nr. 3.

CINCNORTH General Sir Kenneth Darling var tilstede ved afslutningsceremonien og overrakte præmierne til de vindende hold.

En samtidig intern konkurrence for de danske eskadriller om BP-pokalen udsat af BP Olie-Kompagniet A/S blev vundet af eskadrille 725, der ses på billedet med pokalen, overrakt af GM P. Zigler.

Bedste danske pilot FLLT-I C. Hvidt ESK 725 modtog en cigarettænder og næstbedste danske pilot MJ B. V. Larsen ESK 725 et sølvbæger, begge præmier skænket af BP-Olie-Kompagniet A/S.

Der blev ved konkurrencen benyttet 4 forskellige fly — danske hold benyttede F-100, norske hold F-5, GAF 7th Air Division G-91 og GNAF F-104.

Holdene kappedes i to discipliner, nemlig standard skoleskydning og taktisk skydning.

SPAREKASSEN FOR ANSATTE I STAT OG KOMMUNE

Deres egen sparekasse

giver Dem mange ekstra fordele: INDLÅNSKONTI med højeste rente, LØNKONTI med lommechecks eller med sparekassebog. Som kunde får De mulighed for fordelagtige lån, og De nyder godt af vor service og vejledning.



LAANE- OG SPAREKASSEN



FOR EMBEDS- OG BESTILLINGSMÆND

Knabrostræde 12 Kbhvn. K. Tlf. MI 1080-8280 - POLITITORV AFD. Mitchellsgade 2 Kbhvn. V. Tlf. 12 22 24

- spar og lån i Laane- og Sparekassen

SALOMON SØRENSEN & SØN

MALERMESTRE

Telefon Søborg 1903



DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERGVEJ 138 . KØBENHAVN SV . TELEFON 30 10 14

Korrespondancekurser for Forsvarets Civilundervisning . Statsstøttet teorikurser —
Statskontrollerede korrespondancekurser . Alle flyvecertifikater

FLYVEVÅBNETS

STEDBARN

Der hersker i Flyvevåbnet en udbredt tendens til at omtale befalingsmænd i 76-feltet (marktjenesten) hånligt nedladende. Man anvender eksempelvis ord som »jordfræsere« og »basseforskrækkere« og det, der er værre. Uanset at man ikke officielt kan indrømme nævnte postulat, vil størstedelen af det flyvende personel og teknikerne nikke genkendende til udtrykkene. Da jeg selv har haft en rem af huden, men — af Nemesis? — er blevet sat til tjeneste ved Flyvevåbnets Rekrutskole (FLVRKS), føler jeg trang til at fremsætte nogle kommentarer desangående.

Hvorfor møder de fleste værnepligtige med en mere positiv indstilling til Forsvaret end den, nogle af dem forlader FLV med? Denne sørgelige kendsgerning bunder måske i ovenfor anførte indstilling parret med en på visse tjenestesteder mangelfuld fortsat uddannelse, tilsyn og omsorg m. m.

At denne desillusionering ikke finder sted på FLVRKS bevises måske bedst af den kendsgerning, at talsmændene under deres ugentlige møder med respektive eskadrillekommandører ikke siden »halvsadistaffæren« — hvor afgørelsen jo i øvrigt ved domstolen er gået Poul Schmidt imod — har haft noget at indvende mod ånd og tone ved underenhederne, snarere tværtimod. Ved ombudsmandens besøg i nov 1965 havde talsmændene trods det, at de næsten blev provokerede, stadig ikke noget ufordelagtigt at fremføre vedrørende deres uddannelse eller befalingsmænd. Om noget »rekrutchok« — et udtryk, der har været anvendt i den nyligt i pressen førte polemik i anledning af fhv. minister Helveg Pedersens pjece — er der i hvert fald ikke tale i Flyvevåbnet.

FLVRKS, der som bekendt hører under Træningskommandoen, er dels beliggende på FSN KARUP, dels i Padborglejren. Udover den geografiske separation virker det hæmmende på uddannelsen, at RKS ikke er herre i sit eget hus. Det er altid en svaghed at være gæst, uanset hvor gode værter FSN KARUP og Hæren måtte være.

Officererne ved Rekrutskolen (for langt den overvejende del af reserven) og befalingsmændene (hvoraf størstedelen er værnepligtige) gør, på trods af hårde odds, et meget stort, skønt lidet påskønnet arbejde.

Der har været givet fuldt vedvarende kontrakter til reserveofficerer af mange kategorier, men i de sidste mange år har ingen været givet til marktjenesteofficerer. Dette har medført, at ansvarsbevidste folk af hensyn til egen fremtid har måttet søge — og har søgt — andre stillinger for at undgå at blive sat på porten efter 12 års nok så god tjeneste, hvilket igen har indflydelse på den i forvejen ringe tilgang.

Der er gået adskillige hold gennem Flyvevåbnets Specialofficersskole (FLSP) i de sidste mange år, og fælles for dem alle har været, at man pr. hold kun har fundet plads til een eller ingen af de ansøgere, der var så uheldige at have 76-fagkode. At betingelserne for optagelse virker afskrækkende på eventuelle aspiranter fra marktjenesten, skyldes bl. a. denne praksis.

Man har mange seniorsergenter i Flyvevåbnet, men ingen i 76-feltet. Dette har medført masseafgang af egnede emner, hvis de da ikke har været nødt til at vælge andre tjenestefelter, som de måske ikke egnede sig så godt til eller ikke interesserede sig så meget for. Dette influerer selvsagt på tilgangen af oversergenter.

Herudover er tjenestetiden for befalingsmænd i 76-feltet — selv om den officielt ikke overstiger den normale væsentligt — i virkeligheden — og især på en rekrutskole — af et betydeligt større omfang end i andre tjenestefelter, fordi en del af arbejdstiden består af tilsynstjeneste, som af Flyvevåbnet, der for størstedelen ikke har denne tjeneste behov, er dekretet at betragte som særlig militær tjeneste, og som sådan ikke at medregne i den normale arbejdstid.

På trods heraf samt det forhold, at man på FLVRKS er underbemandet med ca. 30 erfarne delingsførere, tropslærere og faglærere i forhold til bemandingslisterne, hvilket betyder, at kun ca. 20 pct. af behovet er dækket, er det alligevel lykkedes at gennemføre uddannelsen af rekruthold efter rekruthold i henhold til TRK's direktiver (som de sidste år er modtaget for sent i forhold til uddannelsesperioden) på en så udmærket måde, at det sikkert kun kunne blive bedre, hvis FLV tilkommanderede TRK sit bedst bedømte personel; men denne mulighed har man åbenbart hidtil ikke fået øjnene op for.

Som sagt har der trods alt været ydet en meget stor indsats af personellet på FLVRKS. Det er mit håb — og hensigten med nærværende indlæg — at man i den øvrige del af FLV vil få en lidt bedre forståelse af »basseforskrækkernes« problemer og således ændre den hidtidige holdning til og mening om »jordfræserne« til det bedre — ellers burde man hellere overlade uddannelsen af de værnepligtige til Hæren — men diskussionen herom er en anden historie.

Som afslutning kan man, ved nærmere at betragte undertegnedes eget tilfælde, få et — måske fortegnet, men dog aktuelt — indtryk af forholdene. Man tilkommanderer en — om end forbigået — linieofficer — med ca. 3000 flyvetimer og 6 år som E-officer, men uden uddannelse til at løse foreliggende opgaver — som kommandør for

en rekruteskadrille; en stilling, der hidtil med succes har været røgtet af reserveofficerer. Er det en tilbagevenden til de ikke ualmindelige tilstande, da man i forsvaret ofrede dyre og langvarige uddannelser på personel, som derefter anvendtes til helt andre tjenester? eller er det mangel på forståelse af marktjenestens problemer og RKS behov for personel med udvidet landmilitær uddannelse? Som forholdene er p.t., forledes man på RKS til at tro, at rekrutuddannelsen på højere niveau betragtes som et nødvendigt onde, et arbejde der åbenbart bør udføres efter »de-forhåndenværende-søms-princip«, og som kun har betydning, når det samtidig kan virke som et led i uddannelsen af FLSP-elever og kadetter fra Flyvevåbnets Officersskole.

Niels H. Sejr.

Vi drikker mælk
FRA
Baunedals Andelsmejeri

CENTRAL HOTELLET
Vesterbro
Ålborg



STERLING
AIRWAYS



JOHN TRANUM — LUFTENS VOVEHALS

En stor passagermaskine nærmede sig den nybyggede amerikanske flyveplads Palm Canyon. Passagererne gjorde forberedelser til den forestående landing, da en læpset herre iført blå jakke, flonelsbenklæder og stråhat rejste sig og med en kuffert i hver hånd samt en sølvknappet spadserestok under armen gik mod døren, hvor han standsede og sagde:

— Undskyld mine herrer og damer. Jeg bliver nødt til at stå af, hvorefter han åbnede og lod sig falde ud i det tomme rum.

Var passagererne i maskinen forbløffede, så var forbavnelsen ikke mindre i lufthavnen. Her var indvielsesfest, og en komité stod parat til at modtage den første maskine, da den første rejssende bogstavelig talt drattede ned fra himlen — i faldskærm — som om det var den naturligste sag af verden. Den lapsede herre befriede sig dog også med største sindsro fra de mange kvadratmeter silkestof og gik ind i lufthavnens hotel, hvor han bestilte sig et værelse.

Den excentriske herre var den danske faldskærmsudspringer John Tranum, der til en tililende journalist forklarede, at det hele var ganske enkelt. Man trak blot i en snor, og så svævede man ganske blidt mod jorden. I dette tilfælde havde han dog måttet anspænde sig for at holde styr på stok og kufferter, da han måtte have en hånd fri til udløsning af skærmen.

Sådan var den verdensberømte danske faldskærmsudspringer John Tranum, uimponeret og beskeden, skønt han var en pioner i luftrummet, hvor ingen ejede hans dristighed. Indvielsen af flyvepladsen i Palm Canyon fik al den reklame, den kunne ønske sig, men John Tranum var mere end en luftens gøgler, for han ønskede at bevise, at mennesket var i stand til at gøre sig til herre over tyngdekraftens frygtelige realitet deroppe under himmelhvelvet.

Han fødtes i Esbjerg som søn af en Fanø-styrmand, en af de mange, som havet tog. Drengen havde selv lyst at stikke til søs, men moderen satte sig derimod uden at ane, at han derved skulle vælge sig en langt farligere levevej. Fore-

løbig kom han i maskinlære, men som nittenårig stak han af til Amerika, hvor han straks søgte ind i flyvemaskineindustrien. Han følte sig imidlertid ikke tilfreds, før han selv var i stand til at føre en maskine. Hurtigt udviklede han sig til en uhyre dristig akrobatflyver, der blev medlem af den så bekendte eskadrille, der populært kaldte sig Selvmorderklubben.

Det skulle dog blive faldskærmsudspring, der skulle tage al hans interesse i de kommende år. Han ønskede at bevise, at udspring var så godt som farefrie, men Tranums egne dristige udspring var det sjældent. Det var hans mål at vise, hvad en faldskærm kunne yde, og det var ikke småting, han opnåede ved opvisninger over det meste af verden. En række herlige år lå for ham, år, hvor hans berømmelse steg i takt med hans mere og mere halsbrækkende vovestykker.

Det er naturligt, at filmen kunne bruge Tranum i de nu så populære flyverfilm, hvor det i reglen var ham, der udførte de mest halsbrækkende kunststykker. Han præsterede således i luften at springe fra en flyvemaskine til en anden, iført faldskærm ganske vist, hvis det skulle gå galt. En anden gang kørte han i fuld fart på motorcykle ud over en afgrund højt oppe i bjergene. Faldskærmen bragte ham frelst ned, efter at han havde sluppet motorcyklen, der knustes i dybet.

Tranum åbnede nu verdens første skole for faldskærmsudspringere, men sidst i tyverne skulle han blive optaget af udspring med forhalet udløsning af skærmen. En anden kendt amerikansk udspringer havde ladet sig falde 1000 meter, før han udløste den reddende silkeskærm. Tranum forbedrede hurtigt denne rekord ved at lade sig falde fra 2700 meters højde og først udløse skærmen efter 1500 meters frit fald. Sådanne udspring krævede den største præcision og koldblodighed. Tranum sprang med et stopur om håndledet, så han kunne udløse skærmen på det rigtige tidspunkt, ikke for tidligt, så han svævede for langt bort, og ikke for sent, så han fik en for voldsom nedfart.

I 1933 satte han i England verdensrekord med et udspring fra 6000 meters højde. Ved denne lejlighed hvirvlede han 5.200 meter mod jorden, før han udløste skærmen, hvorved der skete en så kraftig opbremsning, at det svimlede for ham. Denne rekord var ham imidlertid ikke nok. Målet skulle være at springe ud fra 10.000 meter med et frit fald på 8.000 meter. Amerikanerne gjorde alt for, at dette spring ville blive foretaget i USA, men Tranum var ubøjelig. Eksperimentet skulle foretages i hans fødeland.

En skøn martsdag i 1935 startede tre maskiner fra Kastrup. I den ene, der førtes af kaptajn Lærum, befandt Tranum sig, og i en af de andre maskiner opholdt sig en journalist og en pressefotograf. Begivenheden fulgtes af en hel verden, idet alt blev radiotransmitteret direkte fra Lærums maskine. Udspringet skulle ske over Ringsted-egnen, hvor Tranum, der altid undersøgte alle forhold grundigt, et par dage i forvejen var sprunget ud fra kun 3000 meters højde.

I glitrende solskin cirklede de tre åbne sportsflyvemaskiner højere og højere op. Mændene var iført tykke flyverdragter med påmonterede iltapparater, for allerede i 6000 meters højde begyndte luften at blive for tynd. Trods vejret og den storslåede udsigt over det rimpudrede Sjælland var stemningen langt fra munter, nærmest alvorstung. For første gang skulle et menneske vove springet fra 10 km.s højde, og Tranum selv

var nervøs, skønt han havde regnet ud, at en faldhastighed udover de 190 kilometer i timen, som han havde været ude for under tidligere spring, ikke var mulig.

Foreløbig gav Tranum lytterne en orientering om, hvad der skulle ske. Også flyverkaptajnen talte, men så blev radioen i de tusinde hjem tavs, mens de tre maskiner steg og steg. I 8.600 meters højde mærkede kaptajn Lærum et let slag på skulderen. Han tog sig ikke særligt af det, da tiden ikke var inde endnu, men da han for anden gang følte et let tryk, vendte han sig om og så Tranum ligge bevidstløs bag sig. Straks var han klar over, at der var sket noget slemt og tog et tag i rorpinden, gav maskinen alt, hvad den kunne tage og vendte næsen lodret mod jorden. Ti minutter senere var han over Kastrup, landede og tilkaldte ambulancen, men da var Tranum død. Trods store anstrengelser lykkedes det ikke at få liv i hans afsjælede legeme, og det blev aldrig klart, om han var kvalt af iltmangel, eller om et akut hjertetilfælde havde gjort det af med ham.

Tranum blev ved et lunefuldt spil af skæbnen ikke i stand til at udføre det, som han anså for sit livs spring. Kun 33 år gammel indhentede døden ham højt oppe i det lufthav, som han elskede og til hvis overvindelse, han havde bidraget så væsentligt. Hans liv var et eventyr af de helt usædvanlige.

Chris Parø.

PILOTERNE VAR FOLKEHELTE

Vore dages pilot virker ikke som nogen vejrbidt, stormomsust eventyrer. Han er sjældent påfaldende af væsen, kunne godt ligne en kontorchef med cockpittet som kontor, afskærmet som han er for vejr og vind. Han når ikke frem til sit mål med blodskudte øjne og is i skægget, men må i stedet være i besiddelse af meget omfattende kundskaber med hensyn til sin maskines teknik og lufthavet omkring ham. Ansvarer i de kæmpestore rutemaskiner er enormt.

I flyvningens grønne ungdom var det meget anderledes. Det var stadig et ufatteligt eventyr at flyve, og et skrøbeligt materiel satte de aller-

største krav til pilotens fysik og udholdenhed. I trediverne var det ikke mere et problem at holde en maskine i luften, nu var det langdistancerne, der lokkede; og de mænd, der med livet som indsats påtog sig at bevise flyvemaskinens duelighed, blev beundret og dyrket, som få siden er blevet det.

Om tredivernes langdistancepiloter stod et brus af eventyr. De måtte tale i radio, deres start og landinger blev vist i biograferne og deres portrætter kunne købes på postkort. Gennem de brøllende, deprimerede trediver løb denne tråd af romantiske forestillinger om luftens helte.

Charles Lindbergh

Den største af disse piloter var uden tvivl Charles Lindbergh, denne chefpilot i et stort amerikansk flyveselskab, der pludselig satte sig for at gøre, hvad andre ikke kunne: at krydse Nordatlanten med flyvemaskine.

Charles Lindberghs flyvning fra New York til Paris var ganske uddramatisk. Han satte sig op i maskinen med to kander vand og fire stykker smørrebrød som eneste proviant og fløj til Paris. Først her syntes vanskelighederne at begynde. Efter at han havde sagt sin berømte ankomstreplik: »Så det er Paris! Er her nogen, der taler engelsk?« var han ved at blive revet i stykker af den begejstrede menneskemængde, der ikke tog noget hensyn til, at helten ikke havde fået søvn i de 33 timer, han ensom havde ført sin maskine over Atlanten.

Grundige forberedelser havde sikret Charles Lindbergh sejren. Faderen var svensker, og Lindbergh havde noget af den solide svenske saglighed, der ikke overlader noget til tilfældighederne, over sig. Han var høj, blond og ranglet og opnåede større popularitet end nogen af vor tids astronauter.

Charles Lindbergh havde vist, at det var muligt at flyve langt. Mange fulgte hans eksempel, og en ny flyvningens æra begyndte med en dyrkelse af mennesket, luftens behersker.

gennemførte han sammen med Gatty en jordomflyvning på 8½ døgn og slog på den måde Jules Vernes imaginære rekord med ti gange. Senere forbedrede han sin rekord ved ensom at flyve jorden rundt under ufattelige strabadser. Skønt han nærmest var folkesky og ordknap, var han umådelig populær og dyrkedes som et af tredivernes store idoler.

Amy Mollison

En luftens dronning savnes heller ikke blandt tredivernes berømte piloter. Hvem husker ikke Amy Mollison, den kvindelige del af ægteparret James og Amy Johnson. Hun var englænderinde, fiskerpigen fra Hull blev hun kaldt. Til en begyndelse var hun ansat på et advokatkontor, men hun lærte sig at flyve, og for at uddannelsen skulle være grundig, lod hun sig udlære som flyvemekaniker tillige. Det gik ud over hendes velmanicurerede hænder og udsatte hende for vennernes latter, men snart lo de ikke mere. Amy blev kendt som en uforfærdet og dygtig flyverske. I 1930 fløj hun alene fra London til Australien i håb om at slå Hinklers rekord. Det lykkedes ikke, men hun blev verdensberømt.

Hele verden deltog følelsesmæssigt i brylluppet, da Amy Johnson og den verdensberømte flyver James Mollison giftede sig. Ikke mindre blev interessen efter brylluppet, da de to ægtefæller, der altid syntes at befinde sig i hver sin verdensdel, prøvede at slå hinandens rekorder. En tid fløj de sammen, men det var der mærkelig nok intet held ved.

Wiley Post

Piloten Wiley Post var en hel anden type. Halvt indianer og halvt hvid havde han levet som cowboy i Oklahoma. Han var yderst ringe af vækst, og skønt han blev døv på begge ører og blind på det ene øje, drømte han om at blive flyver. Det lykkedes ham at få lov at springe ud med faldskærm i en luftcirkus, men han var nær omkommet ved første spring fordi man puffede ham ud uden at fortælle nøjagtigt, hvor den line befandt sig, han skulle rykke i. Han tabte dog hverken bevidsthed eller fatning under det frygtelige fald og nåede med stor koldblodighed i allersidste øjeblik at udløse skærmen.

Luften var Post's rette element, og trods sine handicap uddannedes han til pilot, blev snart kendt som uforfærdet og fantastisk hurtig. I 1931

Balchen

Navnene på kendte flyvere i slutningen af tyverne og i begyndelsen af trediverne er mange. Det ville være umuligt at nævne alle, der for en tid kom i verdenspressens søgelys. Ethvert land havde sin langdistanceflyver. Måske var den norske flyver Balchen værd at nævne. Han var en

virkelig vikingskikkelse i flyverdragt og elskede at flyve over polarområderne og syntes at være mest i sit es i forrygende snestorme ud af hvilke, han altid fandt vej. Ikke underligt, at han blev Byrds førstepilot.

Darius og Girens

De to litauere Darius og Girens nåede at blive kendt gennem deres tragiske skæbne. De to flyvere, der i øvrigt var amerikanske statsborgere, ønskede at berømme deres fødeland Litauen ved at foretage en flyvning fra New York til Kaunas. De var fattige, men det lykkedes dem at få en maskine, og alt skulle være i orden, men myndighederne ville af en eller anden årsag ikke lade dem starte. Resultatet blev, at de slutteligt startede uden tilladelse, hvad der nok også var blevet dem tilgivet, om de var nået frem i god behold. De fik også myndighedernes tilgivelse, men desværre fordi de havde sat livet til. Hårdt vejr havde tvunget dem til nødlanding i Pommern. De brændte inde i maskinen, og i Kaunas ventede man forgæves.

Francesco Marchese de Pinedo

Den italienske flyvergeneral Francesco Marchese de Pinedos forsøg på med en Atlanterhavs-flyvning at vinde livslykken blev ikke mindre tragisk. Pinedo var dybt forelsket i en italiensk prinsesse, men han var ikke den bedste ven med Mussolini, den strenge diktator, der udsendte forbud mod denne forbindelse. Pinedo måtte rejse i landflygtighed, og ankommet til USA havde han kun sin skønne prinsesse i hovedet, men hvis nu han foretog en imponerende Atlanterhavs-flyvning, måtte hele det italienske folk juble, og diktatorens sind formildes. Den ellers så dygtige pilot fik alt i orden til en Atlanterhavs-flyvning, men starten mislykkedes. Han fløj mod hangaren, maskinen gik i brand, og den skønne prinsesses varme elsker blev flammernes bytte.

Amelie Earhart Hutchinson

Den første kvindelige Atlanterhavs-flyverske blev Amelie Earhart, der hoppede over dammen i 1928 og også langt ind i trediverne blev beundret. En tid var der ligefrem kapløb om dame-ture over Atlanterhavet. De flyvende damer for-dunkledes dog noget af papa Hutchinson, der gjorde Atlanten med kone og små børn. »The flying family« talte otte personer, og de kom godt over allesammen under hele verdens jubel. Blot landede de lidt uheldigt i Grønland, hvor det i forvejen — uden at stille et større depositum — var blevet dem forbudt at lande. De slap med en bøde på 1000 kroner, dog et anseligt beløb i trediverne.

Holger Højriis

Også en enkelt dansker deltog i tredivernes distanceflyvninger. Det var den fra Brabrand udvandrede Holger Højriis, som i 1931 sammen med tysk-amerikaneren Hillig fløj over Nordatlanten. Højriis var en habil flyver, men alligevel kom de til at flyve gennem lavthængende skyer hele vejen, så de kun vidste, at det gik mod øst. Da de endelig så land, troede de, det var Irlands vestkyst. Det viste sig dog snart, at de fløj over Nordspanien. I København fik de en øredøvende modtagelse med kortegekørsel fra flyvepladsen indrammet af tusinder af jublende københavnere.

Højriis tog tilbage til Amerika, hvor han håbede, at hans bedrift skulle give ham beskæftigelse ved et af flyveselskaberne, men han blev skuffet. I Amerika var hans Atlanterhavs-flyvning glemt, og først ved anden verdenskrigs begyndelse fik han en stilling ved luftvåbnet. 1942 døde han af influenza.

Tredivernes individuelle rekordflyvninger standsede helt ved anden verdenskrigs udbrud. Der var heller ikke mere brug for beviser for, at det nye transportmiddel egnede sig for interkontinentale forbindelser. Krigsflyverne skulle nok sørge for at borttage den sidste rest af tvivl, om den endnu fandtes. Men tredivernes festlige, rekordgale piloter huskes endnu af mange.

Chris Parø.

beskatning af udkommandotillæg

Sagen var berammet til procedure i Københavns Byrets 15. afd. ved dommer D. J. Nolsøe, onsdag den 13 sept 1967 kl. 1000. »Spisesedlen« udenfor retssalen var nok så diger, idet det af den fremgik, at en halv snes enkeltpersoner (via OFO) havde rejst sag imod Finansministeriet. For sagsøgeren (OFO) mødte højesteretssagfører G. L. Christrup og for sagsøgte (Finansministeriet) højesteretssagfører H. Søbye. Endvidere deltog OFO's formand i sin egenskab af medsagsøger og vidne.

Forinden selve proceduren enedes man om at behandle 2 af de anførte sager — en, hvor der forelå adskillige forflytninger (flytninger) i perioden fra Flyvevåbnets oprettelse og til de nye ydelsers ikrafttræden i 1962, og en, hvor der ingen forflytninger (flytninger) havde fundet sted indenfor samme periode. Dette skete ud fra den betragtning, at disse to sager måtte anses for yderpunkterne i det foreliggende materiale, hvorfor de kunne danne baggrund for de øvrige sagers videre pådømmelse.

Højesteretssagfører Christrup indledte herefter proceduren med udgangspunkt i de gamle bestemmelser fra 1909 om felttillæg og kommandotillæg samt disses skattefritagelse, jfr. skattedepartementets kendelse af jan 1915, der henviste til skattelovens § 5. Dernæst oplystes, at udkommandotillæg i den omhandlede form opstod ved tjenestemandsløven af 1946 — § 984, i senere lov — § 115, og forudsatte fuld tjeneste ved en flyvestation eller lignende, og at tillægget i fuldt omfang forudsattes at medgå til dækning af påførte merudgifter. Der henvistes her til, at Flyvevåbnets persnel alle havde haft fast tjenestested i København og bl. a. derfor i tidens løb ikke fået udbetalt flyttegodtgørelse, godtgørelse for dobbelt husførelse, time- og dagpenge m. v. Forinden Forsvarsministeriet udsendte kundgørelse for forsvaret B. 17/1953 vedrørende skattepligtige og skattefrie ydelser, havde der været rettet henvendelse til ligningsdirektoratet og skattedirektoratet — i hvilken henvendelse udkommandotillægget

udtrykkeligt var medtaget — og besvarelsen fra disse myndigheder bekræftede, at tillægget fortsat ikke blev anset for skattepligtigt. Forsvarsministeriet har for sin part været vidende om, at personel ved flyvevåben og søværn har været betragtet som havende garnison i København, og man må håbe, at det samme har været tilfældet for skattedepartementet, fortsatte højesteretssagføreren. Den særlig ordning om udbetaling af et til udkommandotillæg (nedsat eller fuldt) svarende beløb til civilt personel — en ordning, der blev indført af Forsvarsministeriet med Finansministeriets godkendelse — blev omtalt, ligesom det forhold, at ej heller disse beløb blev opgivet til skattemyndighederne fra de respektive regnskabsføreres side jfr. førnævnte kundgørelse for forsvaret blev fremhævet. At civilt personel ifølge kendelse bliver beskattet af dette beløb fra 1958, ses ikke at have indflydelse for så vidt angår ydelsens formål og karakter for det militære personel, idet kundgørelse for forsvaret B. 19/1959 (rettelse til kundgørelse for forsvaret B. 17/1953) fortsat opretholder reglen om skattefrihed for bl. a. udkommandotillæg udbetalt i henhold til lønningslovens § 115.

Sagens videre forløb er, at en enkeltperson med bopæl i adskillige år i samme kommune, som tjenestestedet er beliggende i, bliver kendt skattepligtig af det modtagne udkommandotillæg. Denne sag ankes ikke, og i september 1961 udsender ligningsdirektoratet meddelelse om, at forudsætningen for at modtage tillægget skattefrit er, at den pågældende har måttet tage ophold udenfor tjenestestedskommunen.

Imedens arbejdes der med de nye ydelser, hvorfor man alene står overfor kravet om beskatning af denne ydelse for kalenderåret 1961. Det centrale i sagen må være, at personellet alene har fået udkommandotillæg og ikke de øvrige ellers tilkommende ydelser (flyttegodtgørelse m. v.), at man derfor ikke råder over optegnelser, der viser, hvad personellet kunne have tilkommet af disse andre ydelser, at man først i slutningen af 1961

A. Schack Eriksens Eftf.
v/ Larsen
AUTO-RUDER
Røde Mellemevej 28 - Telf. 58 30 96

Reserveret

J. F. Jørgensen
Landsretsagfører
NØRRÉSUNDBY . TELEFON (08) 12 05 21

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 51, Kbhvn. F.
Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikonservatorium

EVERGREEN »SIXTI-NINE«

Jomfrustien 10 Haderslev, Telefon 0 45 - 22 440

**FISKEHUSET
»BALLERUP«**

Stationsvej 37 - Ballerup
Telf. 97 01 26

**SØ-RESTAURANTEN
Viborg-Hallen**

Landsdelens smukkeste udsigt. — 1. kl.s køkken.
Restaurant og selskabslokaler til
800 couverter.
H. F. VILLUMSEN
Telf. Viborg 212.



CALTEX SERVICE
er quick service
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tændrørsservice - lynladning - døgnvagt
Auto rep. af alle gængse mærker

Telf. 94 23 04 **Herlev Hovedgade 191**

Teknisk Tegning på TTI

De sparer tid, penge og besvær, når De får personlig undervisning hos Civil- og Teknikumingeniørerne på TTI- skolen af 1963. Pålidelig, rationel uddannelse med diplom på 10 mdr. uden forkundskaber af nogen art. Tlf. 31 25 33. Ny adresse: Vesterbrogade 16.

A/S ØKODAN

Købmagergade 11, K.

Grundlægger af interessekontoret for alle i Danmark.
STADIG STØRST OG FØRENDE

Gennem vort system og evt. lån får De varig orden i økonomien - mere ud af indtægten og opsparing til kontante køb. **VENT IKKE** - kom og tal med os eller ring og vi kommer til Dem.

Tlf. 12 86 51 - 14 47 51 kl. 9-17

BILKØLER-FABRIKEN

»ARCO«

Algade 35, Ålborg

Telf. 13 22 20

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

SCHWEIZER BAGERIET

Bispegade 98 - Hjørring

Telf. 0891 - 1508

SDR. BJÆRT KRO

Tlf. Sdr. Bjært 210

Firmaudflugter og selskaber modtages
indtil 250 kuverter

Kongelunds Kroen
ved Kongelundsfortet

35 kuverter **Gode parkeringsforhold**

ÅBEN HELE ÅRET

Jelling Kro

Hyggelige lokaler og veltillavet mad

Tlf. Jelling 6, Hovedvej 18

Med venlig hilsen
ABILDSKOV NIELSEN

udsender redegørelse om beskatningen til lokale ligningsmyndigheder, men ikke ved kundgørelse for forsvaret gør regnskabsførere og personel opmærksom på ændringen. Under den videre behandling i ligningsdirektoratet, i hvilke forhandlinger bl. a. repræsentanter for Forsvarsministeriet og Flyverkommandoen deltog, er det fremgået, at ydelsen er bortfaldet i sin egenskab af udkommandotillæg med tilbagevirkende kraft fra 1 april 1961, at der ikke er foretaget en registrering af personellets faktisk foretagne tjeneste (bevægelser m. v.) og ikke foretaget registrering af særlige ydelser.

Kundgørelse for forsvaret A. 50/1962, der udtrykkeligt fastslår, at udbetalt udkommandotillæg i overgangsperioden (1 april 1961 til 1 april 1962) for det personel, som har foretaget flytning til det anviste faste tjenestested, anses for ækvivalerende flyttegodtgørelse m. v. og for det personel, som endnu ikke har foretaget flytning af husstanden som ækvivalerende godtgørelse for dobbelt husførelse, blev stærkt fremdraget, ligesom en af Forsvarsministeriet udarbejdet skrivelse emnet omhandlende, og som giver udtryk for, at modtagne udkommandotillæg næppe overskrider de beløb, som personellet ellers ville have været berettiget til i form af flyttegodtgørelse, godtgørelse for dobbelt husførelse, time- og dagpenge m. v. i samme tidsrum, var fremlagt i procedurematerialet.

Højesteretssagfører Christrup udtrykte derefter sin forbavelse over, at man fra statsmagtens side nu ønskede beskatning for et enkelt år af disse beløb, når det for det første fremgik, at ydelserne måtte anses for fuldt ud at være medgået til deres formål og dernæst, at der ikke kunne gives oplysninger fra myndighedernes side (dokumentation) for de ydelser, personellet ellers havde tilkommet. Endvidere forekom det lidet smidigt at foretage beskatning for et enkelt år med tilbagevirkende kraft, hvor man pålagde enkeltperson at fremskaffe dokumentation for bevægelser, der normalt aldrig skulle dokumenteres og sådanne oplysninger ikke kunne godkendes af nogen autoritativ myndighed. Ordningen burde derfor først have haft virkning fra og være set i relation til de nye ydelser.

OFO's formand fremstod på dette tidspunkt som vidne og afgav forklaring om foretagne flytninger og de deraf flydende udgifter set i relation til udkommandotillægget. Vedrørende sagens egentlige økonomiske indhold kan refereres, at der alene var tilstået obersten et fradrag på 1/3 af modtaget udkommandotillæg, hvilket beløb var en del mindre end det en af Forsvarets Intendan-

turkorps i sagens anledning beregnet og dokumenteret flyttegodtgørelse for en faktisk foretaget flytning i 1961 ville have udgjort.

Højesteretssagføreren måtte derfor — ud fra det tidligere fremførte og den beskyttelse domstolene kunne yde borgerne mod tilfælde som det foreliggende — påstå sagsøgeren fritaget for skattepligt af modtaget udkommandotillæg subsidiært indrømmet et fradrag af samme størrelse, som Forsvarets Intendanturkorps havde beregnet en flyttegodtgørelse til.

For så vidt angik den anden sag, hvor der ikke var tale om faktisk foretagne flytninger, måtte højesteretssagføreren ligeledes påstå sagsøgeren fritaget for beskatningen, idet fremhævedes, at de myndigheder, der udsender bestemmelser, også måtte have storhed nok til at ændre forkerte bestemmelser, der ydermere var givet tilbagevirkende kraft, således, at der hos den pågældende var skabt forventning om ydelsens skattefrihed. Uanset den pågældende havde boet lang tid det samme sted, havde han dog — såfremt udkommandotillæg ikke var udbetalt — haft krav på f. eks. time- og dagpenge.

Højesteretssagfører H. Søbye, der herefter fik ordet for sin proceduratale, påstod frifindelse for Finansministeriet. Der blev henvist til, at ydelser, der modsvarer andre eller lignende udgifter for civile naturligtvis var skattefrie. Dette fremgik jo netop af den tidligere tjenestemandsløvs § 984 og § 966, der begge i faktisk uændret form også var optaget i lønningsloven af 1958. Man var herved af den opfattelse, at tillægget alene blev udbetalt for fuld tjeneste på et fra hjemmet fjernt beliggende tjenestested og dermed udenfor hjemstedskommunen, hvorfor skattelovens bestemmelser om skattefrihed var opfyldte.

At alt personel havde haft garnison i København, var ikke dokumenteret og måtte anses for en konstruktion. Ordningen måtte derfor opfattes som et misbrug af lovens regler, og Finansministeriet har ikke været bekendt hermed. Finansministeriet kan således ikke give frihed for skat af ydelser, der er skattepligtige ifølge skattelovene. Den ordning, at civilt personel på et givet tidspunkt også blev tildelt en uhjemlet form for udstationeringstillæg, der netop er skattepligtigt, gør de af skattedepartementet udsendte bestemmelser berettigede, omend der kan være tale om en tommelfingerregel.

Videre fandt højesteretssagføreren ikke, at der var ført dokumentation for, at personellets udgifter i året 1961 havde været større end det ved bestemmelsesternes tilståede 1/3 fradrag og fandt, at der måtte være mulighed for fremskaffelse af for-



FJELDSTRUP KRO

Fjeldstrup

— stedet, hvor man spiser godt —

Telefon Fjeldstrup 37

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT

MANAGER'S MADEIRA · MANAGER'S SHERRY

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S MADEIRA

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA



CARL JACOBSENS

VINHANDEL

INDEHAVER: EIDER SELIGMANN

ØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø



WATER FOR OXEN ·
· WINE FOR KINGS

TRIA '4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

*Leverandør til militære og
maritime messer*

PHILIPS

TELEKOMMUNIKATION



ØSTBYENS MASKINVÆRKSTED

A. Jensen

**TILBYDER SIG MED ALT
SMEDEARBEJDE**

A. Jensen - Karnersvej 1 C - Ålborg
Telefon: (08) 13 12 60

nøden dokumentation for medudgifter til flytning m. m. for 1961, når meddelelse herom forelå allerede i april 1962. Man kan ikke sige, at skatte-departementet tilsidesætter sine egne udtalelser — kundgørelse for forsvaret B. 17/1953 er helt i orden — men der er udbetalt et såkaldt udkommandotillæg, der ikke er noget udkommandotillæg i skattelovens forstand. Man kan næppe heller sige, at personalet er gået glip af flyttegodtgørelse og andre ydelser, hvilket i øvrigt findes mindre relevant, idet der er tale om beskatning for 1961, og den omtalte tilbagevirkende kraft kan ikke anses for nogen overraskelse. Det kan derfor heller ikke siges, at man fratager personalet noget, det har haft forventning om, når der har været tale om en skjult løndel. Der har således været misforhold mellem de ydelser, der er tiltænkt som skattefrie, og de, personalet har oppebåret, hvorfor der fra Finansministeriets side må påstås frifindelse, sluttede højesteretssagfø-
ren.

Højesteretssagfører Christrup kommenterede forsvarerens indlæg med en kort redegørelse for de forhold, hvorunder udkommandotillæg var oppebåret, og fremhævede, at var der tale om misbrug af de hjemlede ydelser, var det i hvert fald ikke hos klienterne — men måtte være i ministeriet. Endvidere nævntes sammensmeltningen af Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen til et flyvevåben, der formelt — ligesom Søværnet — havde garnison (fast tjenestested) i København og først i 1962 blev meddelt fast tjenestested på de respektive flyvestationer (baser). Om bestemmelserne havde været forkerte eller forkert anvendte, lå ansvaret herfor hos ministerierne, der jo burde kende forholdene og egne bestemmelser og derfor kunne have udsendt ændrede regler. Var dette sket, at statsmagten, hos hvem ansvaret ligger, havde ændret disse forhold, var andre ydelser kommet til udbetaling. Det, der sker, er det urimelige, at skattemyndighederne med tilbagevirkende kraft kræver skat af tillægget, dog med 1/3 fradrag. Det samme var jo ikke tilfældet for hæren. Obersten her forsøgte dokumentation af udgifter efter sin bedste overbevisning, men der krævedes dokumentation for disse oplysninger fra Flyvevåbnet — en dokumentation, som netop var meddelt ikke kunne gives, så kan man ikke fra modpartens side påberåbe sig dette. Således må borgerne ikke behandles af statsmagten.

Højesteretssagfører Søbye måtte for sit vedkommende fastholde ordet misbrug af statens ydelser, idet faktum var, at der ikke var tale om ydelser, som opfyldte lønningslovens og senere

skattelovens paragraffer, hvorfor der selvfølgelig var skattepligt af beløbene. Det må betænkes, at Flyvevåbnet overhovedet ingen tjenestesteder har haft i København, og der foreligger ingen dokumentation for, at der efter lovene er meddelt Flyvevåbnet garnison i København. Man tager derfor heller ingens velerhvervede ret, og man går ingen for nær i denne sag. Det må endvidere anses for et postulat, når det ikke anses for muligt at fremskaffe dokumentation for 1961. Personalet kan derfor ikke siges at være så hårdt ramt, hvilket i øvrigt ikke er relevant. Vi ændrer ingen principiel holdning eller går fra et løfte — ydelserne har ikke opfyldt betingelserne, og man må derfor drage konsekvenserne heraf.

Efter denne sagsforelæggelse havde dommeren et enkelt spørgsmål vedrørende tidspunktet for sagens opståen, så kort før nye bestemmelsers ikrafttræden. Højesteretssagfører Søbye besvarede spørgsmålet med, at man i 1956 »opdagede« sagen for så vidt angik de civile, dernæst rejste man sagen vedrørende en enkelt officer i Flyvevåbnet for skatteåret 1957/58, denne sag fortsætter indtil maj 1961, hvorefter kendelse afsiges den 18 maj 1961. På dette tidspunkt rejses derfor sagen mod Flyvevåbnets militære personel for skatteåret 1962/63 (kalenderåret 1961).

Dommeren optog på dette foreliggende grundlag sagen til doms, idet han forbeholdt sig nogle dage til en gennemgang og votering. Parterne ville telefonisk blive orienteret om tidspunktet for domsafsigelsen.

Samtidig fastsattes datoen for behandlingen af de øvrige endnu afventende sager til fredag den 3 nov 1967 kl. 0945 i Københavns Byret.

L. C.

Den 12 okt 1967 blev der afsagt dom for de to procederede sager.

Thi kendes for ret:

Sagen med mange forflytninger

»Sagsøgte Finansministeriet bør anerkende at sagsøgeren oberst K. v. Wyllich-Muxoll for skatteåret 1962/63 ikke er skattepligtig af 2.648,60 kr. af det sagsøgeren udbetalte udkommandotillæg. Ingen af parterne betaler sagsomkostninger til den anden part.«

Sagen uden forflytninger

»Sagsøgeren, kaptajn E. Petersen, må anerkende at sagsøgte Finansministeriet frifindes. Sagsøgeren skal betale sagsomkostninger 800,00 kr. inden 15 dage.«

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende
amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg



RING efter RENHED

HILLERØD
(03) 26 31 31
HELSINGØR
(03) 21 01 50

RADIO  **PARTS** A/S

SKT. KNUDSVEJ 13
KBHVN. V.

TELEFON:
HILDA 31 11

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

SPROGHØJSKOLEN

3. maj og 3. november begynder vore 5-måneders sprogkurser med engelsk, tysk/fransk som hovedfag. Unge kvinder og mænd indbydes til en moderne og levende sprogundervisning, der sikrer Dem grundigt kendskab til og praktisk talefærdighed i hovedsprogene. Vi har hold både for begyndere og viderekomne. Som sær-fag kan vi tilbyde latin. Ud over de almene højskolefag, kan man deltage i en række valgfrie fag, f. eks. musikforståelse, kunsthistorie, dans etc. Skolen ligger frit ved Kalø Vig — i læ af skoven og nær Mols Bjerger — så der er gode muligheder for sport og friluftsliv både vinter og sommer.

Statsstøtte kan søges. Skriv efter skoleplan eller ring os op på (063) 71 286 Kalø Landbo-skole pr. Rønde.

Erik Skovmand

M. Th. Kjær

CALTEX

FAST PARKERING - TIME PARKERING

CALTEX SERVICE STATION

og parkeringsanlæg

IMPERIAL BYGNINGEN

Nyropsgade 47-49 - Kbh. V. - Tlf. 12 10 10 - 12 10 09

ÅBENT HELE DØGNET

»CARINA« BLOMSTER

BYMIDTEN 56
VÆRLØSE
TELEFON 48 05 44



BLOMSTERBODEN v/KIRKEN

HERLEV
TELEFON 91 33 30

Fællesbageriet *Rønne*

Rønne
Bornholm
Tlf. Rønne 683

Flyvevåbnets Bibliotek

1. sep. 1966
til
27. juni 1967

Nedenstående fortegnelse dækker bøger tilgået bibliotekets samling i nævnte periode.

Udlån kan ske ved henvendelse til biblioteket pr. brev eller telefon (01) 89 05 01, lokal 347.

Bøger mærket med § er normalt ikke disponible for udlån. Ved bestilling er det tilstrækkeligt at opgive accessions-nummer.

Accessions-
nr.

- 1400 Klöcker-Larsen, Flemming: Virksomhedsøkonomi. København 1966. 153 s.
- 1401 Taschenbuch für das fliegende Personal. Major a. D. Gerhard Kröchel. Darmstadt 1966. 288 s.
- 1402 Folketingets ombudsmands beretning for året 1965. København 1966. 186 s.
- 1403 Tedder, Lord: With prejudice. The War Memoirs. London 1966. 692+26 s.
- 1404 Taylor, John W. R.: Aircraft Annual 1967. London (1966). 96 s.
- 1405 Sickie, Neil D. van: Modern airmanship. Toronto. London 1966. 785 s.
- 1406 Space navigation Guidance and Control. J. E. Miller. AGARD. Maidenhead Engl. 1966. 373 s. (AGARDograph 105).
- 1407 Arbøl, Stephan: Forbrændingsmotorens arbejdsproces. § København 1965. 416 s.
- 1408 Rancke-Madsen, E.: Lærebog i Kemi. København 1965. 252 s.
- 1409 Taylor, J. W. R.: Warplanes of the world. London 1966. 203+VII.
- 1410 Shores, Christopher & Clive Williams: Aces high. The Fighter Aces of the British and Commonwealth Air Forces in World War II. London 1966. 335 s.
- 1411 Ferieloven af 31 marts 1953. Som ændret ved lov nr. § 148 af 13 maj 1964. 4. komm. udg. København 1966. 276 s.
- 1412 Blackband, W. T.: Radar techniques for detection § tracking and navigation. London & New York 1966. 608 s. (AGARDograph 100).
- 1413 Jost, W.: Low temperature oxidation. § New York & London 1965. 412 s. (AGARDograph 86).
- 1414 The fluid dynamic aspects of space flight. New York & London 1966. (AGARDograph 87).
- 1415 Rydström, Jan: Ekonomisk styrka. Stockholm 1966. 100 s.
- 1416 Taylor, James: Manual on aircraft loads. Oxford & London 1965. 350 s. (AGARDograph 83)
- 1417 Flyvevåbnet, historie og udvikling. København 1966. 356 s.
- 1418 Fuhs, Allen E.: Instrumentation for high speed plasma flow. New York & London 1965. 180 s. AGARD-ograph 96).
- 1419 Douglas, Sholto: Years of command. London 1966. 382 s.
- 1420 Ross, Monte: Laser Receivers, Devices, techniques, systems. New York & London 1966. 405 s.
- 1421 Sarner, Stanley F.: Propellant chemistry. New York 1966 417 s.
- 1422 Reich, Herbert J.: Functional circuits and oscillators. 1961. 466 s.
- 1423 McFarland, Ross A.: Human factors in air transportation. New York, Toronto & London 1953. 830 s.
- 1424 Churchill, Randorph S.: Winston S. Churchill. Youth 1874—1900. London 1966. Bd. I.
- 1425 Barker, Ralph: Great Mysteries of the air. London 1966. 211 s.
- 1426 Strategi i väst och öst. De strategiska doktrinerna i Förenta Staterna, Storbritannien, Frankrike, Västtyskland och Sovjetunionen. 1966. 173 s. (Gave).
- 1427 Danckwardt, Jean-Carlos och Sven Hellman: Svensk säkerhetspolitik, förutsättningar och inriktning. Stockholm 1966. 158 s.
- 1428 Munson, Kenneth: Alverdens fly i farver. Jagerfly. København 1966. 148 s.
- 1429 Smith, S. V.: A handbook of astronautics. London 1966. 128 s.
- 1430 Köhler, Karl: Bibliographie zur Luftkriegsgeschichte, Teil I. Frankfurt am Main 1966. 284 s.
- 1431 Pollard, Frank B. & Jack H. Arnold: Aerospace ordnance handbook. 1966. 449 s.
- Serien: NAVY TRAINING COURSE
- Accessions-
nr.
- 1432 Aerographer's mate 3 & 2. 1963. 562 s. (Gave).
- 1433 Aerographer's mate 1 & C. 1965. 812 s. (Gave).
- 1434 Aviation boatswain's mate F 3&2. 1965. 177 s. (Gave).
- 1435 Aviation boatswain's mate E 3&2. 1965. 386 s. (Gave).
- 1436 Aviation boatswain's mate E 3&2. 1963. 355 s. (Gave).
- 1437 Aviation boatswain's mate F 3&2. 1961. 169 s. (Gave).
- 1438 Aviation boatswain's mate F 1&C. 1963. 134 s. (Gave).
- 1439 Aviation boatswain's mate H 1&C. 1964. 128 s. (Gave).
- 1440 Aviation boatswain's mate E 1&C. 1964. 257 s. (Gave).
- 1441 Photographer's mate 1&C. 1964. 486 s. (Gave).
- 1442 Electrician's mate 1&C. 1963. 375 s. (Gave).
- 1443 Electrician's mate 3&2. 1965. 539 s. (Gave).
- 1444 Aerographer's mate 3&2. 1959. 658 s. (Gave).
- 1445 Trademan 3&2. (1963). 326 s. (Gave).
- 1446 Trademan 3&2. 1965. 465 s. (Gave).
- 1447 Aviation ordnanceman 1&C. (1963). 216 s. (Gave).
- 1448 Air controlman 1&C. 1963. 148 s. (Gave).
- 1449 Air controlman 1&C. 1959. 219 s. (Gave).
- 1450 Air controlman 3&2. 1965. 385 s. (Gave).

- 1451 Air controlman 1&C. 1965. 171 s. (Gave).
- 1452 Air coltrolman 3&2. 1962. 338 s. (Gave).
- 1453 Aviation storekeeper 1&C. 1965. 247 s. (Gave).
- 1454 Aviation storekeeper 1&C. 1963. 214 s. (Gave).
- 1455 Aviation storekeeper 3&2. 1964. 319 s. (Gave).
- 1456 Aviation structural mechanic H 3&2. 1961. 213 s. (Gave).
- 1457 Aviation structural mechanic S 1&C. 1963. 308 s. (Gave).
- 1458 Aviation structural mechanic H 1&C. 1964. 289 s. (Gave).
- 1459 Aviation structural mechanic E 3&2. 1966. 355 s. (Gave).
- 1460 Aviation machinist's mate R 3&2. 1964. 324 s. (Gave).
- 1461 Aviation machinist's mate J 3&2. 1964. 247 s. (Gave).
- 1462 Aviation machinist's mate 3. 1960. forsk. pag. (Gave).
- 1463 Aviation machinist's mate J 1&C. 1963. 284 s. (Gave).
- 1464 Aviation machinist's mate R 1&C. 1963. 223 s. (Gave).
- 1465 Groes-Petersen, E. & Poul Eefsen: Færdslæse. § København 1967. 372 s.
- 1466 Instrument flying handbook. Washington 1966. 226 s. (Gave).
- 1467 Politikens årbog 1967. Hvem, Hvad, Hvor. København 1966. 511 s.
- 1468 Ginzton, Edward L.: Microwave Measurements. New York & London 1957. 515 s.
- 1469 Harris, Forest K.: Electrical measurements. New York & London 1966. 784 s.
- 1470 Kragh, Erik: Baggrunden for Danmarks sikkerheds- og forsvarspolitik. København 1965. 42 s.
- 1471 Naur, Peter: Plan for et kursus i datalogi og data- matik. København 1966. 64 s.
- 1472 Håndbog i regnskabsvæsen. § København 1966. 1106 s.
- 1473 Reich, Herbert J.: Microwave theory and techniques. § New York 1953. 902 s.
- 1474 Bygningsreglement for Købstæderne og Landet. Ud- færdiget i medfør af § 6 i byggeloven af 10. juni 1960. København 1966. (Løsblade).
- 1475 Jørgensen, Stig: Erstatningsret. § København 1966. 328 s.
- 1476 Jørgensen, Stig: Erstatning for personskade og tab af § forsørger. København 1963. 487 s.
- 1477 Jørgensen, Stig: Tillæg til erstatning for personskade og tab af forsørger. København 1966. 65 s.
- 1478 Industrial radiography. § London (1966). 124 s.
- 1479 Almen EDB. Resumé over kursus. § København 1965. 83 s.
- 1480 EDB-Systemarbejde. Resumé over systemkursus. § København 1966. 117 s.
- 1481 Hæren 1966. Hærkommandoens årsskrift. København 1966. 67 s.
- 1482 Jahrbuch der Luftwaffe. Folge 1. Damstadt 1964. 200 s.
- 1483 Jahrbuch der Luftwaffe. Folge 2. Damstadt 1965. 229 s.
- 1484 Jahrbuch der Luftwaffe. Folge 3. Damstadt 1966. 240 s.
- 1485 The military balance 1965-1966. § London 1965. 48 s.
- 1486 The military balance 1966-1967. § London 1966. 50 s.
- 1487 Heinhold, Josef & Karl-Walter Gaede: Ingenieur- Statistik. München 1964. 327 s.
- 1488 Jane's All the world's aircraft 1966-67. London 1966. 557+25 s.
- 1489 Collier, Richard: Eagle day. The Battle of Britain August 6 — September 15 1940. London 1966. 316 s.
- 1490 Nowarra, Heinz J.: Die sowjetischen flugzeuge 1941— 66 München 1967. 246 s.
- 1491 Green, William: The world guide to combat planes. Vol. 1. London 1966. 222 s.
- 1492 Green, William: The world guide to combat planes. Vol. 2. London 1966. 212 s.
- 1493 Munson, Kenneth: Pageant of the air. An album of aviation photographs. London 1966. 192 s.
- 1494 Gille, Halvor: Bliver vi for mange. København 1966. 71 s.
- 1495 (Hansen, Palle): Lønsomhedsmetoden, filosofi, princip- per, teknik. København u. å. 59 s.
- 1496 Worre, Zakken m. fl.: Lønsomhedsbudgettering, prin- cipper og praksis. København u. år 47 s.
- 1497 Lønsomhedsværktøjet i praksis. 15 virksomheder be- retter. København u. å. 60 s.
- 1498 Regnskabsrapporter, principper, teknik, praksis. København u. å. 46 s.
- 1499 Investeringskalkuler og planer. København u. å. 48 s.
- 1500 Bennett, Jeremy: British broadcasting and the Danish resistance movement 1940—1945. Cambridge 1966. 266 s.
- 1501 Andersen, Chr.: EDB til hverdagsbrug. § København 1966. 130 s.
- 1502 Rise, Allan: Overenskomstfortolkning ved faglig vold- gift. København 1966. 653 s.
- 1503 Olfe, D. B. & V. Zakkay: Supersonic flow, chemical processes and radiative transfer. Oxford 1964. 488 s.
- 1504 Markstein, George H.: Non-steady flame progagation Oxford 1964. 328 s. (AGARDograph 75).
- 1505 Coursier, Henri: Et kursus på fem lektioner i Genève- konventionerne. København 1966. 94 s.
- 1506 Retskrivningsordbog. § København 1966. 299 s.
- 1507 Basic helicopter handbook. Washington 1965. 107 s.
- 1508 Private pilot's handbook of aeronautical knowledge. Washington 1965. 174 s.
- 1509 Lærebog i redningstjeneste. København 1965. 257 s.
- 1510 Scharff, Robert: Who, me fly? New York 1966. 141 s.
- 1511 Schwoch, Werner: Motorer (for køretøjer og fartøjer). § København 1966. 313 s.
- 1512 Petersen, P. M.: Ballonliv gennem 25 år. (København) u. å. 60 s.
- 1513 Ernsting, John: Some effects of raised intrapulmonary pressure in man. Maidenhead England 1966. 343 s. (AGARDograph 106).
- 1514 Tattersfield, D.: Physics problems in astronautics. London 1966. 94 s.
- 1515 Hollingdale, S. H.: Digital simultation in operational § research. London 1967. 392 s.
- 1516 Instruks for udenrigstjenesten af 1965, bd. I. § København 1965. Forsk. pag.
- 1517 Det økonomiske sekretariat. Økonomisk årsoversigt, 1966. København 1966. 113 s.
- 1518 Ingeniørens indkøbsbog, 1967. § København 1967. 892 s.
- 1519 Kraks vejviser 1967. Bd. 1 Handelskalender, bd. 2 § Navnebog, bd. 3 Adressebog. København 1966. Bd. I-III.
- 1520 International Konvention om sikkerhed for menneske- liv på søen, 1960. København 1962. 282 s.

- 1521 Jensen-Holm, Jens: Kolinesterasers aktivitet og biologiske funktion. København 1966. 132 s.
- 1522 Taschenbuch für Wehrfragen 1966/67. Frankfurt am Main (1967). 608 s.
- 1523 Folketinger 1966. København 1967. 304 s.
- 1524 Schwarz, Urs & Laslo Hadik: Strategic terminology. A trilingual glossary. New York 1966. 159 s.
- 1525 Lohberg, Rolf & Theo Lutz: Sådan arbejder elektronhjernene. København 1963. 133 s.
- 1526 Bork, Egon & Ernst Kaper: Tysk Dansk ordbog. § København 1965. 434 s.
- 1527 Moldt, Claus: Den danske skolehåndbog 1967. § København 1967. 376 s.
- 1528 Schiott, Henning: Automatisering-Hydraulik. § Stockholm 1961. 249 s.
- 1529 Wallington, C. E.: An atmospheric diffusion slide-rule. § London 1966. 32 s.
- 1630 Kongelig dansk Hof- og Statskalender. Statshåndbog § for kongeriget Danmark for året 1967. København 1967. 1286 s.
- 1531 Penrose, Harald: British aviation. The pioneer years 1903—1914. London 1967. 607 s.
- 1532 Spring, Samuel: Preparation of metals for painting. § New York 1965. 318 s.
- 1533 Cumming, Michael: The powerless ones: Gliding in peace and war. London 1966. 240 s.
- 1534 Breyer, Siegfried: Die Seerüstung der Sowjetunion. München 1964. 269 s.
- 1535 Morris, Alan: Bloody April. London 1967. 208 s.
- 1536 Kukaski, John: Theory and technique of soaring. London 1952. 183 s.
- 1537 Laffin, John: Swifter than eagles. A biography of Marshal of the R.A.F. Sir John Maitland Salmond. Edinburgh & London 1964. 278 s.

(fortsættes)



Ved Hovedvagten

Nørhavns Service Station

Benzin, olie, smøring - Biler u/fører

Alt i vin, tobak og kolonial — Tlf. Vadum 35

Tønder Begravelsesforretning

Nørregade 1 - Tønder

KØLVRA KOLONIAL OG ISENKRAM

Henning Hansen

Kolonial - Isenkram - Delikatesser

Stort udvalg i GEORG BESTLE VINE

Kølvrå - Telf. Karup 40

Ledige stillinger

En landsomfattende, national og upolitisk organisation med hovedsæde i København søger en pensioneret befalingsmand, 50—55 år, som forretningsfører.

Den pågældende vil få et selvstændigt og interessant arbejde, hvor initiativ og evne til at omgås alle slags mennesker er af stor betydning.

Arbejdet består i tilrettelæggelse og gennemførelse af en årlig »mærkedag«, organisationsarbejde, herunder regnskabsstjeneste, samt korrespondance med organisationens afdelinger m. fl.

Arbejdet afvikles normalt på 5 dage ugentlig (lørdag lukket) med gennemsnitlig 6 timer, hvoraf 3 timers fast kontortid.

Løn 20—24.000 kr. pr. år eller efter kvalifikationer. Ferie 15/7—15/8. Tiltrædelse ca. 1/10 1967 — gerne tidligere .

✱

Henvendelse til OFO-sekretariat

Gennem en herværende afdeling af en international engageringsorganisation for ledende administrativt, teknisk og fagligt personel har FOH modtaget henvendelse om ansættelse af en afskediget officer.

Det pågældende firma, der søger en medarbejder, beskæftiger sig med inden- og udenlandsk køb og salg af metalskrot.

Den ønskede medarbejder skal bl. a. kunne føre daglig løbende telefonkorrespondance med tilsvarende firmaer i Amerika, England, Italien, Sverige m. v. og må foruden de nødvendige sprogkundskaber have den psykologiske baggrund for kontakten med den pågældende branches medarbejdere i relation til de for denne branche karakteristiske særpræg.

En vis fagkundskab på det pågældende område er ønskelig. Denne kan f. eks. være erhvervet gennem medvirken ved bortsalg af kasseret militært materiel.

Der tilbydes en løn på kr. 36.000.— årlig.

Stillingen skal tiltrædes ca. 1 okt 1967.

✱

Eventuel henvendelse kan foretages til FOH's kontor.

**Deres direkte olieledning
BP Bagsværd-Ballerup Depot**

Bent Søndergård
Bagsværd Hovedgade 62 - TLF. 98 61 71

MURERMESTER

Bakken Hansen

*Udfører 1. kl.s murerarbejde — såvel nyt
som reparationer.*

Billum Station
Telf. (052 - 20577) - 125

HOPTRUP HUS

Europavejens Restaurant

— — *det ideelle madsted*

De er altid velkommen — —

Telefon (045) - 7 - 5325
— 7 km syd for Haderslev

P. NØRGAARD'S

tømrer- og maskinsnedkeri

v/ E. Christensen og E. Nielsen
Lind - Herning

Alt inden for tømrer- og snedkerarbejde tilbydes.
Telf. (07) 12 47 77 - 12 47 78

Missionshotellet »Ansgar«

Prinsensgade 14-16 - Ålborg

Telf. 3 37 33

Brugsens supermarked

Karup

Telefon: 7 og 277

FARUM BOGHANDEL

RY HØJSKOLE

(ved Himmelbjerget)

Sommerskole: Maj—Juli — Vinterskole: Nov.—Marts
Alm. højskolefag, særfag: Sprog, kontorfag, musikforst.
Statsunderstøttelse kan søges.
Skoleplan sendes. — Telf. (06) 89 10 90.
Asbjørn Mandøe.

Ejendomshandler Frank Jensen

Bymidten 15 - Værløse

TLF. 48 17 52

Karup og Kølvrå Bageri

v/ bagermester Skovdahl

Tlf. Karup 26 - 107

Egebjerg

tømrer-, bygnings- og maskinsnedkeri

v/ Hans Raarup Thomsen

Telf. (03) 428 Egebjerg 56

Lad os klare Deres transportproblemer

Værløse - Bagsværd - København

Fragt- og vognmand

Poul V. Mikkelsen

Indlevering: Halmtorvet 17, box 12-13
Ring om afhentning: Lille Værløse 48 07 60

Restaurant »Skærgården«

Nr. Kollund ved Herning

Telf. (07) 12 43 90

Snedkerfirmaet Larsen & Svensson

Aamosevej 4-6 - Hillerød

Telf. (03) 26 06 41

Kioskejer Max Andersen

Ballerupvej 10 - Værløse

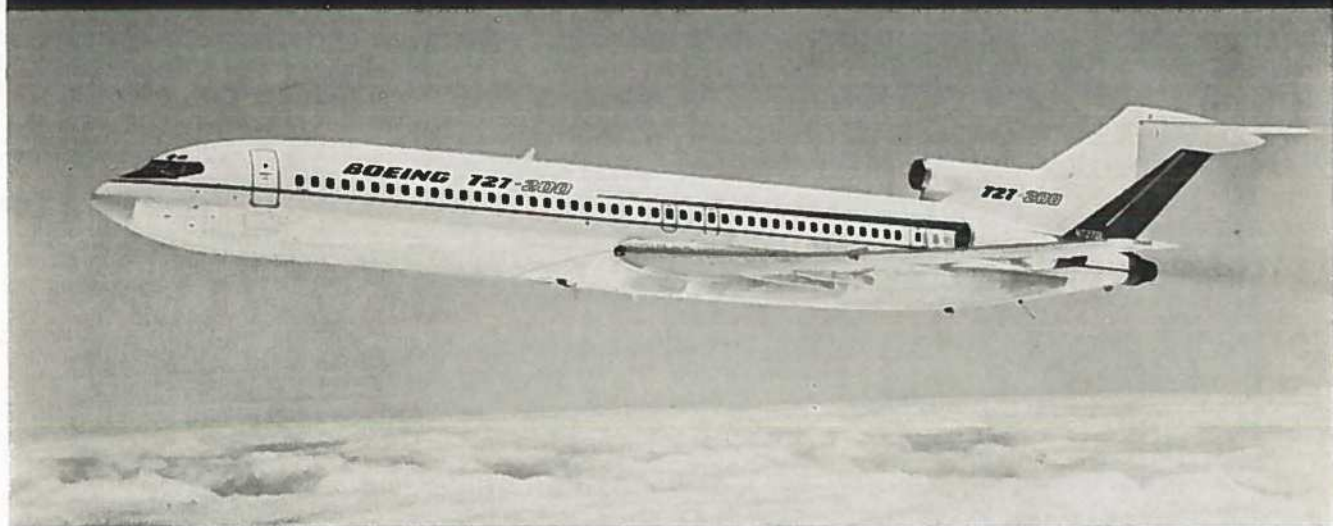
Telefon 48 01 19

ARNE JENSEN

Malermester

Måløv Byvej 76 - Telf. 97 27 55

Den mest indbringende jet for markeder med tæt og regelmæssig trafik



Den nye Boeing 727-200 ses herover og til højre under en prøvflyvning for nylig.

Når den sættes ind i trafikken senere på året, vil 727-200 blive det mest indbringende fly til afvikling af tætbesatte kort- til mellemdistance ruter... og til at møde de fremtidige krav til hurtigt ekspanderende trafik.

Den nye -200, der kun er godt 6 m længere end den i høj grad profitable standard 727, kan medtage flere passagerer til en lavere plads/km omkostning. Med 87 cm sædebredde og 6 sæder ved siden af hinanden, kan 727-200 medføre 163 passagerer. Yderligere byder den på den smidighed, der ligger i en rig variation af arrangementer med blandede klasser med en meget lav plads/km omkostning i alle udgaver. -200 har et lastrum på 1450 kubikfod.



En enestående fordel ved 727-200 er, at det har tilstrækkelig pladskapacitet til at absorbere spidsbelastninger og derved eliminere kravene om kostbare ekstra sektioner, omstilling af indgangene og om arbejdskraft (og forøget sammenstuvning i lufthavnene. Det er følgelig uden lige i sin evne til at skabe maksimal indtægt på kort- og mellemdistance ruter, som skifter fra svagt udnyttede timer til voldsomme trafiksammenhobninger.

727-200 kan operere fra lufthavne med de samme kortere startbaner, som den mindre 727-100 kan bruge.

Det byder også på den samme kabine-komfort, som har gjort standard 727 til et af de populære og mest indbringende fly i luftfartens historie.

BOEING 727-200

**Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE**



Flyvevåbnet



UDGIVET AF ORGANISATIONEN AF FLYVEVÅBNETS OFFICERER

Nr. 9-10

1967



Indenfor 2500 kr. grænsen kan De opnå skattefordele ved at oprette:

BØRNEFORSØRGELSESKONTO
SELPENSIONERINGSKONTO
KAPITALPENSIONSKONTO

Udover 2500 kr. grænsen kan De fuldt ud fratække indskud på:

INDEKSKONTO

På alle konti ydes højeste rente for indskud på opsigelse + sparepræmie.

*De er meget velkommen til at få alle nærmere oplysninger om de gældende regler i sparekassen.
Sidste frist for oprettelse af konti 29. december.*

**LAANE- OG
SPAREKASSEN**



FOR EMBEDS- OG BESTILLINGSMÆND

Knabrostræde 12 Kbhvn. K. Tlf. MI 1080-8280 - POLITITORV AFD. Mitchellsgade 2 Kbhvn. V. Tlf. 12 22 24

- spar og lån i Laane- og Sparekassen

DECCA NAVIGATOR ^A/_S

KALVEBOD BRYGGE 20

KØBENHAVN V

FLYVEVÅBNET



12. ÅRGANG

Nr. 9-10

1967

SAAB BT9R

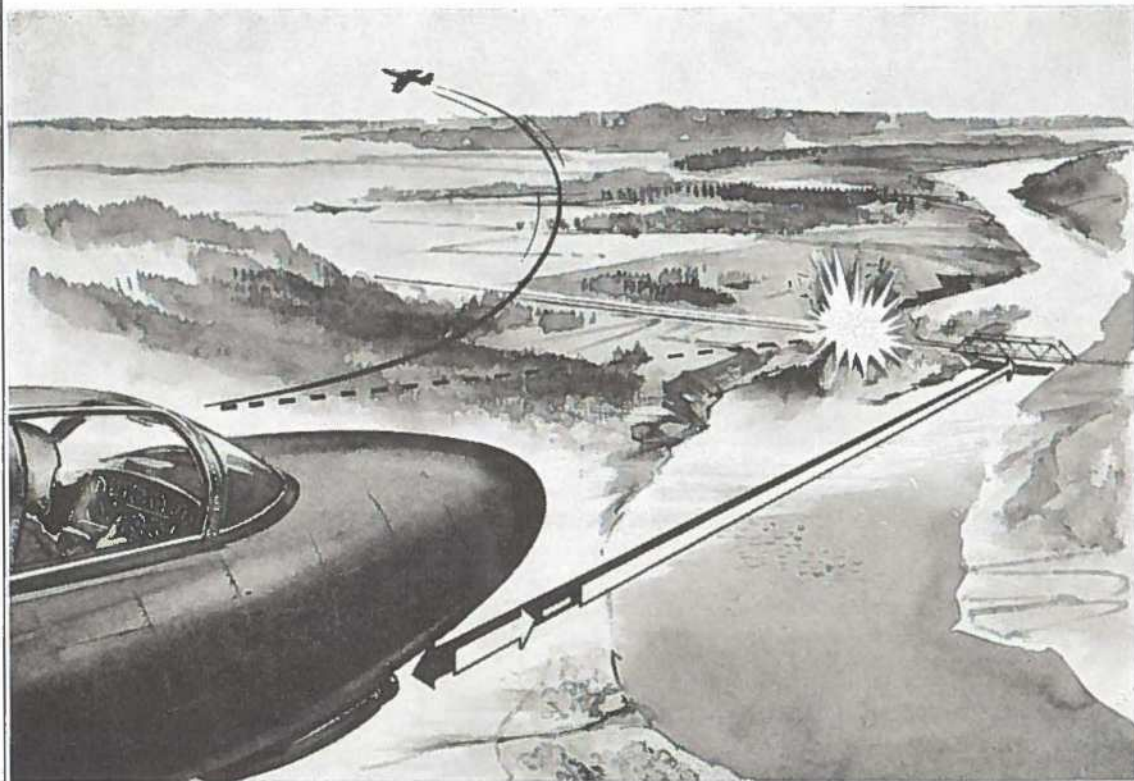
Et nyt højpræcisions bombesigte med laser-afstandsmåler, som let kan indpasses i eksisterende jagerbombere, er nu til rådighed. Det blev for nylig prøvefløjet med stor succes i samarbejde med det svenske flyvevåben.

BT9R med laser byder på følgende fordele:

- Uovertruffen præcision selv ved flade dykvinkler
- Indbygget IP metode for horisontale angreb i trætop-niveau
- Større taktisk frihed og reduceret sårbarhed
- Kompakt robust konstruktion med moderne komponenter
- Moderat pris

Dette nye bombesigte er baseret på mange års erfaring i udvikling og produktion af bombekast- og raketaffyringscomputere.

SAAB bombe- og raketaffyringscomputere anvendes af flyvevåbnene i Danmark, Frankrig, Sverige, Schweiz og USA.



SAAB AKTIEBOLAG · Jönköping · Sverige

Generalrepresentant for Danmark: ISIS MOTOR A/S, Industrivej 7, Glostrup





Flyvevåbnet

NR. 9-10

1967

Udgivet af
ORGANISATIONEN AF
FLYVEVÅBNETS OFFICERER

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Ydelser uden for den faste lønning
- Særlige ydelser — kursusophold
- Låne- og Sparekassen
- Fra flyvningens historie
 - Henri Farman
 - København-Tokio retur
- Udtalelse fra FTF's kongres
- OFO-orientering
- FTF-meddelelse
 - Week-end kursus
 - Studiekredse
- Bogkronik
 - Luftfartens Hvem Hvad Hvor
 - En dansk soldats eventyr
- Litteraturlitgang ved Flyvevåbnet's Bibliotek

De synspunkter, der fremsættes i tidsskriftet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endelige organisationens — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af tidsskriftets indhold må ikke finde sted uden kildeangivelse.

For at skabe størst mulig ro om fordelingen, bedes privatadresser så vidt muligt benyttet.

Adresseforandringer o. l. samt reklamationer over uregelmæssigheder vedrørende tilsendelsen anmeldes til OFO-sekretariat, Flyvestation Vedbæk, (01) 89 07 61 lokal 168.

Abonnement — 10 kr. pr. år — kan tegnes ved henvendelse til sekretariatet.

Ansvarshavende redaktør:

Major A. H. Dolleris,
Jonstruplejren pr. Ballerup
(01) 97 15 33

Redaktionen afsluttet pr 15 nov 1967

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri . 94 19 06
(S. Valbjørn)

UDTALELSE

om udkast til ny

TJENESTEMANDSLOV

Samrådets repræsentantskab forsamlet til møde den 14 nov 1967 udtaler, at der i det foreliggende udkast af 1 nov 1967 til lov om statens tjenestemænd bør foretages følgende ændringer:

1. Ansættelse på åremål udgår.
2. Ansættelse på prøve i chefstillinger af tjenestemandsansatte udgår.
3. Ansættelsesområderne fastlægges ved aftale.
4. §§ 37 og 38 udgår.

Vedr. § 41 må det være en forudsætning, at der kan indgås mere end én hovedaftale, samt at integrering af Akademikernes Samarbejdsudvalg og Samrådet ikke udelukkes.

Redaktionens bemærkninger

Under hensyn til dagspressens behandling af Samrådets møde og udtalelsen herfra skal det bemærkes, at udtalelsen blev enstemmigt vedtaget.

De omtalte §§ 37 og 38 omhandler forholdsregler, der skal tages, såfremt enighed om løn- og ansættelsesvilkår ikke kan opnås mellem organisationer og styrelse, hvilket indebærer mulighed for, at økonomiministeren fremsætter lovforslag herom. Vedtagelsen af disse §§ vil fratage organisationerne mulighed for aktion i tilfælde af uenighed.

§ 41 i lovforslaget omhandler indgåelse af hovedaftale mellem organisationer og styrelse.



PHILIPS
TELEKOMMUNIKATION



**GÅ I
BONDESTANDENS
SPAREKASSE**

Flyvestation Værløse:

torsdag kl. 11.30—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 10.30—14.30

Jonstruplejren:

onsdag kl. 16.30—17.30
samt på lønudbetalingsdage
kl. 16.00—18.00

Flyvestation Vedbæk:

fredag kl. 12.00—13.00
samt på lønudbetalingsdage
kl. 11.00—13.00

**DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS
SPAREKASSE**

**Stats-
kontrolleret
undervisning
pr. brev**



Skriv efter
studiehåndbog
med oplysninger
om 120 brevkurser -
gratis og uden
forbindende

**DANMARKS
BREVSKOLE**

Svanemøllevej 77 · Hellerup

YDELSER UDEN FOR DEN FASTE LØNNING

I forbindelse med de førte drøftelser vedrørende tjenestetilrettelæggelse m. v. har personelorganisationerne anmodet Forsvarsministeriet om, at der blev udsendt en skrivelse vedrørende ydelser uden for den faste lønning til de myndigheder og personer, der tilrettelægger og leder den daglige tjeneste.

Foranlediget heraf har Forsvarsministeriet udsendt nedennævnte generelle redegørelse med pålæg om, at personel, der tilrettelægger og leder den daglige tjeneste, bliver gjort bekendt med denne redegørelse, og at de her omhandlede forhold tages i betragtning ved den daglige tjenestes tilrettelæggelse og gennemførelse.

Det er OFO-opfattelse, at redegørelsen bør kendes af flest muligt, og organisationen har derfor opnået Forsvarsministeriets tilladelse til nærværende offentliggørelse heraf.

»Som det vil fremgå af bestemmelserne vedrørende ydelser uden for den faste lønning, betales det militære personels mertjeneste dels gennem generelle tillæg (militærtillæg og bestillingstillæg) og dels gennem døgtillæg og søtillæg. Med hensyn til godtgørelse for merudgifter i anledning af tjenstligt fravær fra det faste tjenestested ydes der enten time- og dagpenge m. v. efter statens almindelige regler eller udkommandogodtgørelse, der er en ordning specielt for forsvaret. Bestemmelserne om nævnte ydelser er optaget i Kundgørelse for Forsvaret B. 11-14/1962 og A. 145-1962.

De almindelige tjenestetidsregler for statens tjenestemænd er indeholdt i Kundgørelse for Forsvaret B. 11-1966, pkt. 1, der fastsætter en månedlig tjenestetidsnorm på $190\frac{2}{3}$ time for tjenestemænd med højeste tjenestetid, og for de øvrige tjenestemænd (16. og højere lønningsklasser) er anført, at tjenesten bør være af nogenlunde samme omfang. Tilrettelægges tjenesten for tjenestemænd med højeste tjenestetid således, at tjenestetidsnormen overskrides, er der tale om overarbejde, der skal kompenseres enten med frihed eller med overtidsbetaling. Tjenestetidsreglerne indeholder endvidere bestemmelser om kompensation for mistede fridage, delt tjeneste, nattjeneste og tjeneste på lørdage efter kl. 14.00 samt på søn- og helligdage.

Den i sin tid gennemførte tjenestetidsundersøgelse inden for forsvaret viste, især for det militære personels vedkommende, en betydelig mertjeneste i forhold til den almindelige tjenestetids-

norm for tjenestemænd. De i indledningen nævnte særlige ordninger vedrørende betalingen for bl. a. det militære personels merarbejde må derfor ses på baggrund dels af de almindelige tjenestetidsregler for statens tjenestemænd og den omtalte tjenestetidsundersøgelse, dels af den omstændighed, at de militære tjenestemænd — uanset lønningsklasse — ikke er henført til tjenestemænd med højeste tjenestetid, jfr. Kundgørelse for Forsvaret B. 11-1966, pkt. 2. I sidstnævnte kundgørelse er det bl. a. også fastsat, at øvrigt militært personel ligeledes ikke har fastsat en højeste tjenestetid.

For statsansat personel med en højeste tjenestetid opgøres og afregnes overarbejde, nattjeneste, kompensation for mistede fridage, delt tjeneste og tjeneste på lørdage samt søn- og helligdage i det enkelte tilfælde på grundlag af den reelt udførte tjeneste. For det militære personel foretages disse opgørelser ikke, idet der gennem militærtillægget ydes betaling for de nævnte former for tjeneste.

Da den nævnte tjenestetidsundersøgelse viste, at arbejdsbyrden faldt med forskellig vægt på forskellige dele af personellet, blev militærtillægsordningen suppleret med en døgtillægsordning (erstatningsfrihed eller døgtillæg) i tilfælde, hvor der i en 24 timers periode udføres mindst 18 timers tjeneste på arbejdsstedet.

Den tjeneste, der i det enkelte tilfælde pålægges, bliver således afgørende for, om døgtillægsordningen træder i funktion. Erstatningsfriheden fører selvsagt til, at den pågældende må undværes i det døgn, erstatningsfriheden gives, og und-

lader man at give denne frihed, skal der ydes døgntillæg. Der er således tale om en ordning, der — uanset at den er et led i de generelle ydelser — ligner de almindelige ordninger om overtidsbetaling derved, at tjenestetilrettelæggelsen må foretages ud fra foreliggende muligheder for at yde erstatningsfrihed eller døgntillæg.

Vedrørende døgntillægsordningen bemærkes endvidere:

Da rådighedstjeneste kompenseres gennem militærtillægget, kan der til opnåelse af de 18 timer, der er betingelsen for, at en 24 timers periode kan betegnes som døgntjeneste, ikke medtages tidsrum, hvor den pågældende har eller har kunnet opholde sig på det sted, der på det givne tidspunkt er underbringelsesstedet i fritiden, uanset om der i sådanne tidsrum har været pålagt rådighedstjeneste.

Beordret tjeneste på det faste tjenestested i anledning af beredskabstjeneste, vagttjeneste eller i anledning af beordret deltagelse i øvelser medtages til opnåelse af døgntjeneste, selv om en del af den beordrede tjeneste er rådighedstjeneste på tjenestestedet (arbejdsstedet). Derimod kan rådighedstjeneste i hjemmet (boligen) samt — uden for det faste tjenestested — rådighedstjeneste på det sted, der på det givne tidspunkt er underbringelsesstedet i fritiden, i intet tilfælde medtages som døgntjeneste.

Under tjeneste på det faste tjenestested omfatter udtrykket »underbringelsesstedet« den bolig (lejlighed m. v., herunder tjenestebolig, værelse, kvarter, lukaf), som den pågældende benytter som bopæl.

Under tjeneste uden for det faste tjenestested med adgang til time- og dagpenge m. v. omfatter udtrykket »underbringelsesstedet« det værelse/kvarter/lukaf, som den pågældende benytter under opholdet på det midlertidige tjenestested.

Under tjeneste udenfor det faste tjenestested med adgang til udkommandogodtgørelse omfatter udtrykket »underbringelsesstedet« følgende:

Hvor der anvises kvarter/lukaf/belægningsstue på militært etablissement, er »underbringelsesstedet« disse lokaliteter.

Hvor der i medfør af bestemmelserne om indkvartering sker indkvartering hos private, omfatter udtrykket »underbringelsesstedet« det værelse/sovested, der anvises den pågældende.

Hvor underbringelse finder sted under andre forhold end ovenfor nævnt, kan de tidsrum, hvor den pågældende har eller har kunnet opholde sig på det anviste underbringelsessted (sovested), ikke medtages til opnåelse af de nævnte 18 timer.

Det skal understreges, at døgntillægsordningen ikke indeholder betaling for ulemper, der opstår, når tjenesten fører til, at underbringelsen må finde sted på permanente militære etableringer, i telt eller bivakområder. Spørgsmålet om ulemper kan derfor ikke tages i betragtning ved afgørelsen af, hvorvidt der foreligger døgntjeneste.

Time- og dagpenge m. v. og udkommandogodtgørelse indeholder ikke betaling, hverken for udført tjeneste eller for ulemper, men alene godtgørelse for merudgifter i anledning af tjenstligt fravær fra det faste tjenestested.

Udkommandogodtgørelsen skal anvendes i tilfælde, hvor forudsætningerne for de almindelige time- og dagpengesatser (mulighed for at kunne indtage måltiderne på hotel, kro eller lignende) af tjenstlige grunde ikke er til stede, dvs. tilfælde hvor de militære forhold naturligt fører til, at tjenesten må tilrettelægges således, at personalet beordres til at deltage i den militære forplejning. Det er således alene de tjenstlige hensyn, der er bestemmende for, hvornår fraværet berettiger til udkommandogodtgørelse.

Da såvel time- og dagpenge som udkommandogodtgørelse ydes med faste satser, er der tale om gennemsnitsbeløb, hvilket medfører, at der for den enkelte kan forekomme tilfælde, hvor faktiske merudgifter afviger fra den godtgørelse, der udbetales i de enkelte tilfælde for ophold uden for det faste tjenestested.



Det vil fremgå, at der er tale om to forskellige ordninger, nemlig én, der skal kompensere for den udførte *mertjeneste*, og en anden, der skal yde dækning for de *merudgifter*, som det tjenstlige fravær medfører til forplejning m. v. og til logi.

Under hensyn til udviklingen i samfundet i øvrigt for så vidt angår arbejdstidens længde samt til den mertjeneste, der blev påvist ved den foran omtalte tjenestetidsundersøgelse, er det naturligt og nødvendigt, at mertjenestens længde begrænses mest muligt. En sådan begrænsning er i overensstemmelse med bevillingsmyndighedernes direktiver og med personelorganisationernes ønsker. Det er derfor også i overensstemmelse hermed, at døgntjeneste i videst mulig udstrækning søges kompenseret ved erstatningsfrihed. Det bør ved tjenestetilrettelæggelsen undgås, at der i en 24 timers periode forrettes tjeneste på det anviste arbejdssted i et antal timer, der ligger i nærheden af de 18 timer — såvel lige over som under«.

SÆRLIGE YDELSER -

KURSUSOPHOLD O. LIGN.

OFO har i tidens løb flere gange været stillet over for forskellige spørgsmål vedrørende gældende bestemmelser for at oppebære time- og dagpenge m. v. samt nattillæg, især i tilfælde hvor såvel tjenesterejsen/udstationeringen ikke helt har været sammenfaldende med almindeligt kendte og praktiserede former.

Specielt har personalet ikke altid forud for tjenesterejsen/udstationeringen været oplyst om de vilkår, det i økonomisk henseende har været underkastet. Dette kan selvfølgelig bero på mange forhold, men mon ikke de almindeligste vil være et manglende kendskab til disse bestemmelser, måske kombineret med en vis ulyst og tidsnød til et nærmere studium af disse bestemmelseskomplekser, som — for at yde en vis retfærdighed — ikke her skal karakteriseres som lettilgængelige eller letfordøjelige. En anden mulighed for et vist ukendskab kan måske tilskrives manglende henvendelse til/briefing fra vedkommende regnskabspligtige myndighed, der jo — selv om orientering af personalet også er en af regnskabsførerens opgaver — har mangfoldige andre ting at tænke på, udover sådan oplysningsvirksomhed.

Når disse ting er sagt, står det tilbage at give en meget begrænset vejledning i anvendelsen af og forståelsen for bestemmelserne på dette ydelsesområde, hvorfor der primært må henvises til det i KFF B 11/1962, pkt. I., II., 1., A., a. til r. anførte. Af disse bestemmelser kan fremhæves:

- at tjenestemænd, der oppebærer militærtillæg, ikke har adgang til at oppebære timepenge under tjenesterejser, der ikke er forbundet med natophold,
- at der ved en overnatning forstås, at der må tilbringes mindst 4 timer af tidsrummet mellem kl. 2200 og 0600 uden for tjenestestedet,
- at alene tjenstlige hensyn kan begrunde indkvartering på militært etablissement med fortabelse af nattillægget til følge, og
- at tjenestemanden i øvrige tilfælde er frit stillet, om han ønsker indkvartering på militært etablissement eller anden (privat) indkvartere-

ring — i sidstnævnte tilfælde udbetales naturligvis nattillæg.

Baggrunden for disse bestemmelser er den såkaldte »Grønne betænkning« (Betænkning nr. 299 i 1961), ifølge hvilken begrundelserne for de enkelte ydelser fremgår.

I en række tilfælde er der imidlertid forekommet udstationeringer — efter det foreliggende kursusophold — hvor disse bestemmelser ikke er blevet fulgt, hvilket må ses i relation til forskellige begrænsninger i ovennævnte generelle ydelser baseret på andre ydelser fra statens side. Sådanne ydelser kan være deltagelse i forplejning uden betaling samt frit ophold (kvarter). Kursusophold af omhandlede art finder som regel sted ved civile kurser på etableringer, hvor kursusdeltagerne bliver indkvarteret og forplejet på etablissementet (skolen, hotellet el. lign.), og der fra statens side betales en kursusafgift, der inkluderer kost og logi.

Flyverkommandoen har — formentlig henset hertil — tilskrevet Flyvevåbnets regnskabspligtige myndigheder ved skr. nr. EI 566.21B—1138 af 1 nov 1966, hvis pkt. 1 er sålydende:

»Flyverkommandoen skal herved meddele, at de for tjenesterejser til udlandet i KFF A 107/1966, pkt. 2 fastsatte fradrag i time- og dagpenge i tilfælde, hvor pågældende har fuld eller delvis forplejning på statens regning, tilsvarende vil være at bringe i anvendelse for indenlandske tjenesterejser, eksemplvis under kursusophold, hvor kursusgebyret også omfatter betaling for kost«.

Under disse kursusophold må de personalet tilståede ydelser derfor findes at være i overensstemmelse med den »Grønne betænkning«, der forudsætter, at time-, dagpenge og nattillæg alene udbetales, når andre ydelser ikke træder i stedet derfor.

Da dagpengene — hvad der måske er de færreste bekendt — i princippet er opdelt i to beløb, nemlig et beløb til kostudgifter ($\frac{2}{3}$) samt et beløb til fri afbenyttelse (drikkevarer, avis, småforbrødenheder m. v. ($\frac{1}{3}$) sker der fra styrelsens side fradrag i dagpengebeløbet med netop disse $\frac{2}{3}$, når der leveres fri kost på statens regning.

De for tiden gældende satser — jfr. ovennævnte KFF — er følgende:

Fradrag foretages i dagpengene for dage, hvor der oppebæres tillæg for 1., 2., 3. og 4. dag samme sted, således:

	<i>Fuld kost</i>	<i>Frokost, middag eller aften</i>	<i>Morgenmad</i>
Sats A	26,00 kr.	10,00 pr. måltid	6,00 kr.
Sats B	24,00 kr.	9,50 pr. måltid	5,00 kr.
Sats C	21,00 kr.	8,50 pr. måltid	4,00 kr.
Sats D	19,00 kr.	7,50 pr. måltid	4,00 kr.

For dage, hvor der alene oppebæres dagpenge (nedsatte dagpenge dog undtaget):

	<i>Fuld kost</i>	<i>Frokost, middag eller aften</i>	<i>Morgenmad</i>
Sats A	18,00 kr.	7,00 pr. måltid	4,00 kr.
Sats B	16,00 kr.	6,50 pr. måltid	3,00 kr.
Sats C	15,00 kr.	6,00 pr. måltid	3,00 kr.
Sats D	14,00 kr.	5,75 pr. måltid	2,50 kr.

En vis regulering af de nævnte satser må forventes at kunne finde sted, da gældende dagpengesatser m. v. for nylig er blevet reguleret i takt med pristalsudviklingen.

For så vidt angår tjenestemandens pligt til at lade sig indkvartere på det militære etablisse-

ment mod bortfald af nattillæg, når tjenstlige hensyn måtte begrunde dette, ses disse betingelser ligeledes at være opfyldte i de foreliggende tilfælde, hvor begrundelserne meget vel kunne ses at være forudsætningerne ved leje af pågældende lokalitet samt ønsket om kursusdeltagernes placering i relation til selve kursusarbejdets gennemførelse.

Dette er i store træk de økonomiske vilkår, der gør sig gældende på indenlandske af staten betalte kurser, hvor kost og logi omfattes af kursusafgiften. Bestemmelserne stammer oprindeligt fra problemerne omkring tjenesterejser til udlandet med skib, fly eller tog, hvilket dog ikke skal omtales her


Erfaringerne har — som det bl. a. vil fremgå af indledningen — vist, at det vil være et godt råd til personel, som står overfor tjenesterejser, udstationeringer, forflytninger og lign., og som ikke har det fornødne kendskab til de for sådanne områder fastsatte bestemmelser, forud for rejsen m. v. at rette henvendelse til de respektive regnskabspligtige myndigheder for at få de økonomiske betingelser klarlagt, således at der ikke venter en evt. mindre behagelig overraskelse ved hjemkomsten.

L. C.



Wright, Thomsen og Kier


MANAGER'S SHERRY · MANAGER'S PORT



CARL JACOBSENS
VINHANDEL

INDEHAVER: EIVNER SELIGMANN

BØSTBANEGADE 3 KØBENHAVN Ø



WATER FOR OXEN ·
WINE FOR KINGS

TRIA '4311

MANAGER'S PORT · MANAGER'S MADEIRA

Leverandør til militære og maritime messer

HENRI FARMAN



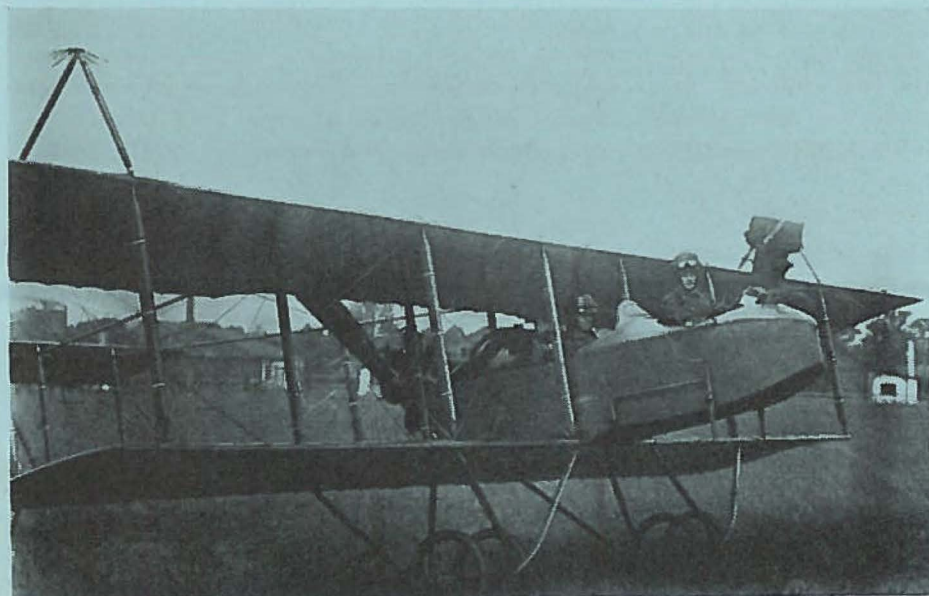
H.F. 1 klar til start en vinterdag 1917 i Viborg

Også i »de gode gamle dage« kneb det med penge til militære nyanskaffelser. Hærens første fly, det dansk-konstruerede B & S monoplan, var en gave fra den senere ingeniørgeneral T. Grut, og også i de følgende år blev det meste flyvemateriel tilvejebragt for frivillige bidrag fra patriotiske borgere. Det var bl. a. tilfældet med de to biplaner, om hvilke man skrev kontrakt den 28. marts 1913 med *Aéroplanes Henri & Maurice Farman* i Paris, så ubetinget datidens førende flyproducent.

De to fly blev leveret i slutningen af juni 1913 og kostede ialt ca. 43.000 kr., hvoraf de 23.000 hidrørte fra Forsvarsindsamlingen af 1913, resten fra grosserer Johan Hansen.

De to brødre Farman havde hver sine idéer om, hvordan flyene skulle konstrueres. Maurice ville have højderoret foran, Henri det bagude, men også i vingernes udformning var der stor forskel. Maurice Farmans konstruktioner havde omtrent samme spændvidde på over- og underplan, mens Henri Farman havde betydeligt mindre spændvidde på underplanerne end på overplanerne. Hæren købte et af hver type, af hvilke Maurice Farman'en anvendtes som skolefly, mens Henri Farman'en var et egentligt militærfly til rekognoscering.

Mauricen har mere end nogen anden type sat sit præg på dansk militærflyvnings første tiår og



*Fotorekognosering
for 50 år siden.
Hvem kan identificere
de to besætnings-
medlemmer?*

er — med rette — højt berømmet i flyverhistorier fra den tid. Det var jo den, de alle lærte at flyve på, og derved er dens mere militært betonedede broder Henri Farman'en kommet til at stå lidt i skygge. Denne artikel er et forsøg på at drage den frem af glemslen, men er også skrevet i håb om, at en af de endnu levende flyvere fra den tid vil blive inspireret til at fortælle om *sine* indtryk af flyet.

Henri Farman'ens stel var delvis af metal (stål-rør), men hovedsagelig af træ og beklædt med lærred. Den havde plads til to personer og var udstyret med 7-cylindret roterende Gnome stjernemotor, der ved 1200 o/m havde en nominel effekt på 80 hk. Motoren var anbragt bagest i den korte krop og drev en skubbepropel, idet halepartiet blev båret af to haledragere. Flyets vigtigste data var:

Spændvidde	13,25 m
Længde	8,30 m
Højde	3,20 m
Vingearreal	35 m ²
Tomvægt	350 kg
Fuldvægt	625 kg
Max. hastighed	100 km/t
Stigeevne	70 m/min.
Flyvetid	ca. 3 timer
Glidetid	1 : 7
Startstrækning	50 m
Landingsstrækning	50 m
Benzinforbrug	27 kg/time
Olieforbrug	8 kg/time

Fabriksbetegnelsen for denne version var H.F. 20, den danske betegnelse blot H. F. Da der kun var et fly af typen, havde man ikke brug for nogen yderligere nummerbetegnelse. Det blev indfløjet 14. august 1913 af premierløjtnant Joh. B. Ussing.

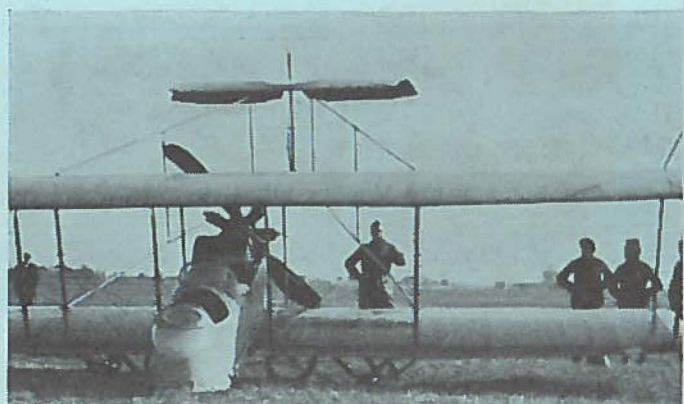
På grund af de meget beskedne pengemidler, der blev stillet til rådighed for Hærens flyvevirksomhed, rådede Hæren ved 1. verdenskrigs udbrud i august 1914 kun over de to Farman fly, idet B & S monoplanet var blevet taget ud af drift i 1913 som uanvendeligt til militært brug. Med giverens samtykke prøvede man at sælge det, men forgæves, og det hænger nu på Tøjhusmuseet. At få fly fra de krigsførende lande var naturligvis udelukket, og nogen indenlandsk industri fandtes

I den originale Henri Farman sad de to besætningsmedlemmer i samme cockpitt, mens der i »Svenskerne« var adskilte cockpits med hver sit vindspejl. Observatøren sad i det forreste, så han havde en udsat post, idet landingerne ofte endte som vist på billedet.

ikke. I Sverige var der imidlertid flere flyproducenter, bl. a. *Södertälje Werkstäder*, der navnlig fremstillede jernbanemateriel. Med denne fabrik skrev Hærens tekniske Korps kontrakt den 26. oktober 1915 om levering af to næsten nye Farman biplaner, type S.W. 10. Disse to fly var lidt større og tungere end den originale Henri Farman og havde den franske betegnelse H.F. 22. Herhjemme gik de under navnet »Svenskerne«, officielt H.F. 2 og H.F. 3, mens den franskbyggede Henri Farman fik nummeret H.F. 1. Nøjagtig specifikation for denne version foreligger ikke, men spændvidden var 15,58 m, længden 8,805 m, højden 3,2 m og vingearbejdet 46 m². Motoren var en tyskbygget Gnome (Oberursel). Det ene fly havde dobbelstyring og havde været brugt som skolefly; det andet havde fløjet med pontoner, men var nu forsynet med hjulunderstel. Prisen for de to fly var 55.000 kr. af fabrik, men for en tillægsbetaling af 1.500 kr. blev »sittkorgen« ombygget, så der kunne installeres et dansk rekylgevær, som maskingeværene dengang benævntes. Det var Hærens første bevæbnede fly.

De to fly blev godkendt den 2. dec. 1915 af de udsendte kontrollanter, mester P. Nielsen og civilingeniør Erik Bildsøe, og derefter sendt med jernbane til København. H.F. 2 blev indfløjet 15.—18. marts 1916 af P. Nielsen, H.F. 3 2.—3. april 1916 af premierløjtnant Kofoed-Jensen. En tredje »Svensker« (H.F. 4) blev leveret fra Södertälje i april 1917. Omtrent samtidig skete der en ændring i motorfordelingen ved Hærens Flyveskole, idet H.F.'erne fik nye 80/100 hk Thulin roterende stjernemotorer.

Henry Farman var ikke alene det første bevæbnede militærfly, men det var også det første med radio. Det var en gniststation på 1/4 kw, og den gnistrede i en sådan grad, at Orlogsværftets radiostation blev totalt lammes. Derfor henlagde Flyveskolen forsøgene til luftrummet over Dragør, og så kunne Marinen igen bruge sin radiostation! I øvrigt skulle man helst have otte arme for at betjene radioen, men læs selv herom i »Kaptajn Foltmann fortæller...« Henry Farman'en var så vidt vides også det første fotorekognosceringsfly i Danmark. Kamerainstallation, et pladekamera med lang brændvidde, var anbragt *uden* på kroppen.





FLYVEVABNET'S
nye slips
til civilt brug

MØNSTERBESKYTTET

Kr. 28,50

Fås på de forskellige
flyvestationer og
hos eneforhandleren

Oversigt over udviklingen siden 1957

(i 1.000 kr.)

	Indlån	Reserver	Udlån
1957	5.963	812	6.092
1959	8.358	1.025	8.692
1961	12.614	1.090	11.812
1963	19.401	1.677	15.358
1965	25.171	1.834	19.349
1967	35.084	2.414	29.654

SPAREKASSENS LEDELSE

Sparekassen ledes af et tilsynsråd og en direktion. Tilsynsrådet vælges på sparekassens generalforsamling og består af:

Departementschef J. Dybdal, formand
Overlærer Stinus Nielsen, næstformand
Generalmajor H. C. Engell
Postmester F. R. Kristensen
Toldpatruljemester Kai Olsen
Forretningsfører Egon Rasmussen
Direktør Erik Tuxen

Sparekassens direktion udgøres af:

O. Ilso Jensen, der er administrerende direktør
Højesteretssagfører P. Bierfreund, der er juridisk direktør
Forbundsformand Aage Nielsen, der er tjenestemandskyndig direktør.

Som det fremgår af foranstående statistiske oplysninger, er der stadig flere og flere, der benytter sig af de fordele, som Laane- og Sparekassen kan tilbyde.

Ønsker De yderligere oplysninger, er De meget velkommen på:

Hovedkontoret, Knabrostræde 12, København K.,
telefon Minerva 1080 — 8280

Polititorv afdelingen, Mitchellsgade 2, København V.,
telefon 12 22 24

Holmen kontoret, Spanteloftsbygningen (gade 24),
Holmen, København K., telefon 11 13 13, lokal 2344

Margretheholm kontoret, Refshalevej, København K.,
telefon 11 13 13, lokal 2836.

ENEFORHANDLER:



HELGE MADSEN

KONGELIG HOFLEVERANDØR

ØSTERPORT . TELEFON: PALÆ 89 68 . GIRO 468 13



Verdens første jetliner familie

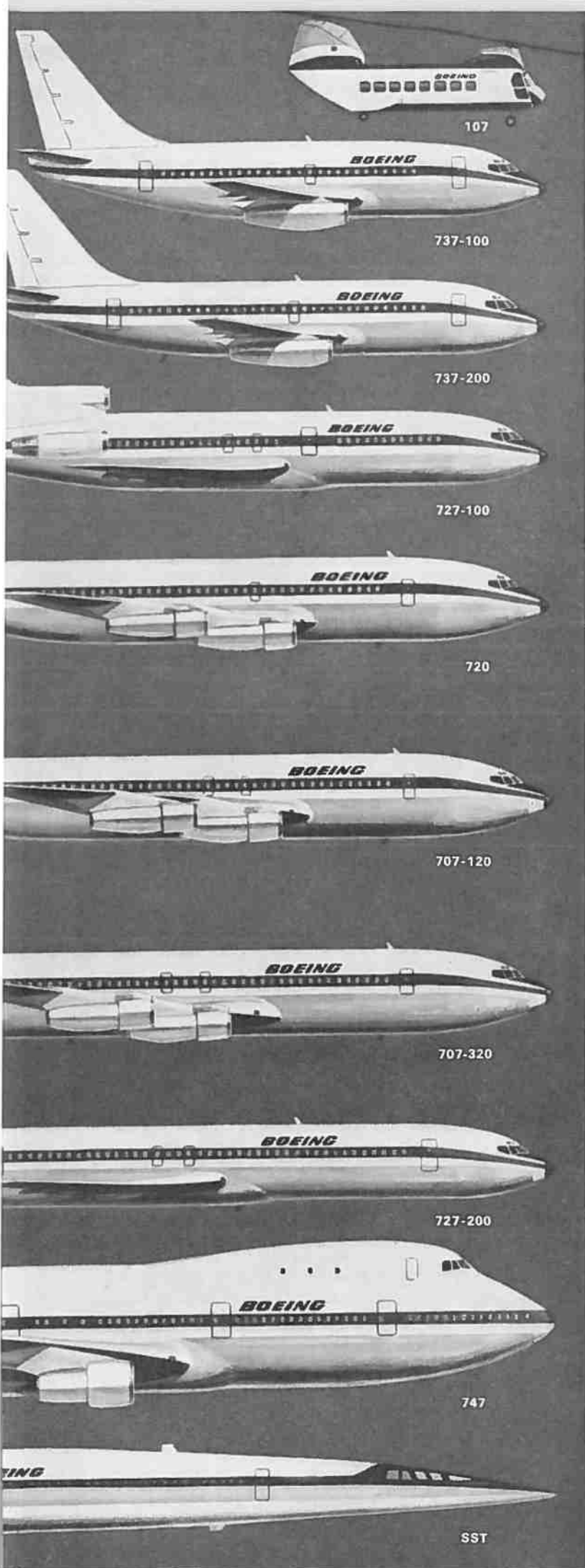
Boeings familie af jetlinere spænder over alle flyveruters krav fra korte helikopter-hop til nonstop flyvninger på 9500 km – og alt, hvad der ligger der imellem.

Der er to-, tre- og firemotorers Boeing-jets, der hver for sig repræsenterer de allerseneste nyheder. Hver enkelt af dem er bygget til at opnå den størst mulige fortjeneste på et bestemt luftrummarked, fra stærkt trafikerede korte ruter til luksusfarter over oceanerne, fra rene fragtruter til kombinerede fragt- og passagerlinier i alle tænkelige indbyrdes forhold.

Boeing jets har fløjet næsten $7\frac{1}{4}$ milliard km og har herunder sat rekorder i passageryndest, pålidelighed og økonomi.

Resultatet: Flere luftfartsselskaber har bestilt – og **genbestilt** – flere jetlinere fra Boeing end fra alle andre fabrikanter i den fri verden tilsammen.





Hils på medlemmerne

107. Boeing/Vertol 25 passagerers helikopter, marchhastighed 250 km i timen, forbinder de største lufthavne med heliports i storbyernes centre.

737-100. 737, der er den nyeste og mindste Boeing jetliner, er verdens højest udviklede kortdistance jet. Med en kabine af samme bredde som de store Boeing'er, er den den første jet, der bringer de store jetmaskiners komfort til de korte ruter. 737-100 kan medføre op til 101 passagerer, flyve med 933 km og operere roligt og effektivt fra små lufthavne i mindre byer. Leverancerne begynder senere i år.

737-200. Seks fod længere end 737-100. Kan medtage op til 113 passagerer.

727-100. Den tremotors Boeing 727, vor tids mest populære jetliner, betjener korte til middellange ruter over hele verden. Medfører op til 131 passagerer med en marchhastighed på 975 km/t. Der findes en konvertibel »C« model og også en »QC« model (til hurtig omstilling), som på 30 minutter kan ændre fra luksus-passagerjet til rummelig fragtmaskine eller en hvilken som helst kombination af disse to faktorer. Som fragtmaskine kan »C« og »QC« modellerne medføre otte standard-lastebakker.

720. Den mindste af Boeings firemotorers jets; den betjener mellemdistance ruter. »B« modellen, der er udstyret med fanjet motorer, er en af de hurtigste jetmaskiner, der findes på markedet med en marchhastighed på over 995 km/t.

707-120. Som Amerikas første jetliner revolutionerede den luftfarten over kontinenter og oceaner. Den er fortrinsvis konstrueret til transkontinentale ruter og kan medføre op til 179 passagerer.

707-320 Intercontinental, den største Boeing jet, der i øjeblikket er i fart, betjener verdens længste nonstop ruter. Kan medføre op til 180 passagerer og flyve mere end 9500 km uden landing. »B« modellerne er udstyret med fanjet motorer. »C« modellerne kan hurtigt ændres til fragt eller kombinerede fragtpassagermaskiner. Som fragtmaskine kan -320C rumme 13 standard lastebakker (eller op til 44.000 kg).

727-200. Forlænget udgave af den tremotors 727, særlig beregnet til tæt trafikerede lokalruter. Har samfund fremragende ydeevne som 727. Som jetbus med høj udnyttelsesgrad kan den medføre op til 180 passagerer.

747. Boeing 747 superjet, der nu er under bygning, er det største trafikfly, der nogensinde er konstrueret. Det vil kunne medføre op til 490 passagerer med større fart end vor tids jets. 747 vil indlede en hel ny æra m. h. t. elegance og luksus i luftfarten med rummelige kabiner, flotte saloner og andre udenoms-bekvemmeligheder.

SST. Boeing SST, der vil kunne flyve tre gange så hurtigt som jetlinere af i dag, vil på dramatisk måde distancer og flyvetider til at skrumpe ind. SST turen fra København til Montreal vil blive 2 timer 39 minutter, København-New York 2 timer 48 minutter, og den vil kunne medføre 300 passagerer i luksus og komfort. Boeing SST, der allerede er bestilt af forende luftfartsselskaber i adskillige lande, vil lancere en indstillig vinge, der svinger ud, når der fordrer maksimal stabilitet og effektivitet under landinger, starter og langsom flyvning, men som vil kunne folde tilbage og danne en enkelt, sammenhængende løfteflade, når der skal flyves med overlydshastighed på 2900 km/t. Når Boeing SST sættes i drift i midten af 1970'erne, vil den bringe nye, tidsbesparende gevinster for eksport og produktivitet og skabe effektivere samkvem både mellem regeringer og forretningsvirksomheder.

BOEING JETS

Steder... der er et besøg værd!

CENTRAL HOTELLET

Vesterbro
Ålborg

HOPTRUP HUS

Europavejens Restaurant

-- det ideelle madsted

De er altid velkommen --

Telefon (045) - 7 - 5325

-- 7 km syd for Haderslev

S.A.S. CATERING

Kastrup Lufthavn

Missionshotellet »Ansgar«

Prinsensgade 14-16 - Ålborg

Telf. 3 37 33

Den Civile Lufthavsrestaurant

Ålborg

v/ Kurt Hansen

EVERGREEN »SIXTI-NINE«

Jomfrustien 10 - Haderslev - Telefon (045) - 22 440

SDR. BJÆRT KRO

Tlf. Sdr. Bjært 210

Firmaudflugter og selskaber modtages
indtil 250 kuverter

HOTEL BORGERFORENINGEN

Haderslev - Telf. (045) 2 2162

Selskabs- og kongressale fra 10-600 pers. Sønderjyllands nyeste danserestaurant. Moderne værelser med varmt og koldt vand. Intim spiserestaurant m. specialiteter fra alverdens lande. Stor parkeringsplads til 100 biler.

Restaurant »Skærgården«

Nr. Kollund ved Herning

Telf. (07) 12 43 90

RESTAURANT EXPRESSO

Torvet 10 - Haderslev

Den gamle, kendte spiserestaurant


Restaurant
Børsen
Mindebrogade 2 - Aarhus

Drakenberghus

Telefon (061) 2 22 29 - 31 06 79

John Lings

KARUP HOTEL

Flyv lige til Karup Hotel til salgsmøder, branchemøder, runde fødselsdage og andre selskaber med jyske venner. Fra november er der også fly om søndagen.

Weekendophold kr. 75,00.

Ved ankomsten lørdag: Klar suppe, AGERHØNE, gele og salat Waldorff samt dessert.

Køkkenet er på toppen, hvad det kulinariske angår.

Aftaler om reservationer bedes truffet med
fru Tove og Kay Viking Nordin.

Karup Hotel og gæstgiveri er det lille hyggelige hotel i Jyllands hjerte, og så er vi til gæsternes tjeneste døgnet rundt.

Telf. Karup (076 - 41111) 19

Levende ørred og pragtfulde blomster i parken.

H.F. 1 havarerede den 22. juni 1917 ved Ermelunden, hvorved piloten, premierløjtnant J. H. A. Hammelev, omkom, mens passageren, mekaniker C. Olsen, blev hårdt kvæstet. Hammelev, der havde militærflyvercertifikat nr. 3, var ved sin død leder af Flyveskolens øvelser. Han var den første af Hærens flyvere, der omkom ved en flyveulykke.

Formentlig ville piloten foretage en sikkerhedslanding for at undgå optrækkende uvejr, men i 50 m standsede motoren, flyet lagde sig over på venstre side, gik i spiraldyk og slog i jorden. Der

udbrød ikke brand i flyet, der ikke blev genopbygget, men kannibaliseret sammen med H.F. 2, der også var forulykket samme år (dato og sted ukendt). H.F. 3 havarerede under start fra Kløvermarken den 7. januar 1919, ført af sergent R. Rasmussen, og da typen da var erkendt at være umoderne, blev den ikke genopbygget. Den sidste, H.F. 4, blev taget ud af tjeneste i april 1919, da Krigsministeriet nedlagde forbud mod anvendelse af bl. a. Thulin motorer, men blev først ophugget i 1924.

Hans Kofoed.

KØBENHAVN-TOKIO RETUR

Hvem der i dag sætter sig i et jetfly og i løbet af få timer flyver fra en verdensdel til en anden, gør det uden større tanker om farer og strabadser, ja forventer vel endog at blive en smule forkælet ombord af smilende og hjælpsomme flyveværtinder. Går vi derimod mere end 40 år tilbage, var forholdene ganske andre.

1926 var ikke i flyvningens barndom, men alt var ganske primitivt set med vore dages øjne; det at flyve lange distancer var noget ganske nyt. Forskellige landes flyvere prøvede at slå hinandens rekorder og gjorde det med livet som indsats på grund af middelmådigt flyvemateriel, utilstrækkelige flyvepladser og en endnu svagt udviklet langdistance-flyveteknik.

Kaptajn A. P. Botved fik i 1925 den idé at lade foretage en dansk flyvetur til Østasien. Tokio blev bestemt som rejsens mål, men mens andre langdistanceflyvere pænt havde taget toget hjem igen for ikke at udfordre skæbnen yderligere, bestemte Botved sig for at flyve hjem igen over Sibirien. Allerhelst havde han fløjet jorden rundt, men det kunne der ikke skaffes midler til. Alligevel ville den påtænkte tur være en rekord, om den lykkedes.

Kaptajn Botved forelagde flyverkorpsset planen om et sådant togt til Østasien, og forsvarsminister Rasmussen gav sin tilladelse, så man kunne begynde forberedelserne og indhente tilladelse for landing og overflyvning af de mange lande på vej til den opgående sols land.

Det blev bestemt, at to maskiner skulle afgå. Kaptajn Botved i den ene med overofficiant Olsen som mekaniker, og i den anden premierløjtnant Herschend med overofficiant Petersen som mekaniker. Maskinerne var åbne todækkere af en ny Fokker CV-type, hvis højeste ydeevne var en fart af 200 kilometer i timen.

Den 16. marts kl. 11 om formiddagen startede de to maskiner for 1 time og tyve minutter senere

at gå ned i Berlin. Den første distance var kort, skønt maskinerne, der hver kunne medføre 800 liter benzin, var i stand til at flyve 1500 kilometer i et stræk.

Allerede i Berlin begyndte modtagelser og festligheder, der skulle fortsætte på hele den lange rute. Turen var en verdenssensation, og der var aldrig mangel på hyldest og festlige sammenkomster, men i luften var de danske flyvere alene og måtte ofte mobilisere alt deres mod over ukendt og farligt terræn.

Næste dag gik turen mod Lemborg i Polen. Vejret var dårligt. Botved forvildede sig ind over Karpaterne, men nåede tilbage og landede på den militære flyveplads, da han ikke kunne finde nogen anden. Flyveren måtte den gang finde vejen fra luften ved at følge floder og jernbanelinjer, og der var mange muligheder for fejltagelser.

Videre gik det ned over Bosperus, hvor Herschend måtte nødlande på grund af en instrumentfejl. Begge kom dog i luften frem til Aleppo i Arabien. Flyvepladserne var flere steder ganske forfærdelige. I Tyrkiet måtte Botved starte i dybt mudder med en maskine, der blev tungere og tungere, men som dog slap det klæbrige brune dynd, der fra propellerne tillige var pisket i ansigtet på de to flyvere.

I Karachi i Indien modtoges de to flyveres besætninger af Royal Air Force, der viste den største hjælpsomhed. Over ørkener gik det frem til Kalkutta, hvor det var et problem at holde aberne væk fra maskinerne. Botveds benzintank viste sig at være læk, en dårlig tank, der senere skulle udsætte ham for store ubehageligheder.

Efter nogle dages ophold i Kalkutta for at få maskinerne eftersete og istandsatte, gik det videre frem mod Bagindien. Botved landede ved Rangoon, men Herschend havde på grund af en alvorlig motorskade måttet sætte sin maskine ned

på en rismark, og der syntes ikke at være store udsigter til at få den løs, endsige i luften igen. Botved blev nødt til at fuldføre turen alene.

I Bangkok blev det nødvendigt for Botved at få motoren repareret. Det tog en lille uges tid, og så gik turen videre over Hanoi til Kanton i Kina. Her viste det sig, at flyvepladsen stod under vand. Botved besluttede sig dog til at lande og kom godt fra det, skønt der kunne måles en vandstand på en halv meter.

Det er interessant i Botveds egen beretning om turen at læse om, at Kanton allerede da var i kommunisternes magt. Allerede nu stiftede Botved og overofficiant Petersen bekendtskab med dette borgerkrigens Kina, hvor flere generaler bekæmpede hinanden. Senere truede disse kaotiske forhold med at afslutte den lange tur.

Først efter en uges forløb var Kanton flyveplads så tør, at det lod sig gøre at starte næste etape mod Shanghai. Efter på ni timer at have fløjet 1000 kilometer lakkede en benzintank, og det blev nødvendigt at nødlande. Milevidt så langt øjet kunne nå, så Botved kun rismarker og troede allerede at måtte dele skæbne med Herschend, da en tør mark observeredes. Den var ikke stor, men de to mænds eneste chance. Det lykkedes at bringe maskinen ned i god behold, men nu kom befolkningen fra de omliggende gårde og landsbyer løbende til. Nye og alvorlige vanskeligheder forestod.

Den uvidende almue var nysgerrig. Det var umuligt at holde dem væk. De pillede ved maskinen og flængede med knive i planlærredet og kunne ikke lade de to mænd alene, så de kunne komme til at sove efter den lange tur. Det lykkedes dem ved list at komme for sig selv. Maskinen måtte klare sig så godt den kunne, og næste dag lykkedes det at få en vejviser, der kunne ledsage dem til byen Ninghai, hvor der fandtes en telegrafstation.

Efter en daglang tur i bjergrigt terræn lykkedes det at få telegraferet til den danske konsul i Shanghai, der så ville sørge for benzin. Efter at være udhvilet gik turen tilbage. Denne gang i bærestol, stillet til rådighed af en venlig mandarin. Flyvemaskinen var et sørgeligt syn. Alt, hvad der kunne skrues af, møtrikker og lignende, var fjernet, og luftringene flade af mangel på ventiler.

Det lykkedes virkelig de to mænd at gøre maskinen startklar. Ventilerne blev skaffet til veje, lærredet blev syet, og hvor der manglede møtrikker, blev delene bundet sammen med ståltråd. Det ene hjul ville trods alle anstrengelser ikke holde luft ret længe ad gangen, hvorfor Petersen måtte

pumpe kraftigt og kaste sig ind i maskinen ved starten, så man kunne komme i luften, inden lufften sivede helt ud af ringen.

På vej mod Peking skete et nyt uheld. En køler lakkede og forårsagede, at motoren brændte sammen. Botved og Petersen måtte ned straks og var heldige, men landskabet var krigskueplads, og kun med yderste vanskelighed nåede Botved frem til Peking efter hjælp. Transporten foregik i bil og med tog, og flyveren var flere gange ved at blive skudt ned, når han måtte igennem til et område kontrolleret af en anden general end den, der havde magten i området, hvor han befandt sig.

Først efter en måneds forløb var det muligt at starte med en ny motor i maskinen. Efter kun tre kvarters flyvning måtte Botved atter gå ned på grund af en læk benzintank; der var bogstavelig intet brændstof tilbage. Heldigvis lykkedes det at nå ned ved en militærlejr, hvor man udleverede de danske flyvere to dunke benzin. Det lykkedes at komme af sted, uden at de udisciplinerede og nysgerrige soldater fik lejlighed til at ødelægge maskinen.

De to dunke benzin rakte til Tietsin, men ikke så langt som til flyvepladsen, der lå på den anden side byen. Derfor gik Botved ned på byens travbane uden uheld. Efter at have fået tanken repareret gik turen til Peking, hvor store festligheder ventede de to flyvere.

Turen til Tokio over Korea forløb uden større uheld. At Botved i Kina endnu engang måtte nødlande i en udtørret flodseng, synes efterhånden kun en bagatel i den kæde af eventyrlige oplevelser under den lange rejse.

Den første juli efter to og en halv måneds flyvning, nåede Botved Tokio. Selve flyvetiden havde været 120 timer. I Tokio blev der afholdt stor-slåede festligheder for de to danskere, og først den 12. juni kunne de begive sig på hjemrejsen, der gik over Korea og Sibirien.

På kun ti dage nåede Botved hjem til København fra Tokio. Det var i 1926 så absolut en rekord. Hjemturen foregik uden større uheld og kun med en enkelt nødlanding, og den 23. juni landede Botved og Petersen i København, hylkede af det ganske land. Eventyrbrus stod om de to modige mænd, der med sej vilje havde gennemført den lange flyvning trods de slettest tænkelige forhold.

Botveds flyverejse med alle dens strabadser fortæller lidt om, hvor primitivt flyvningen trods alt var endnu for fyrré år siden, da det var en bedrift at foretage en returrejse til Japan. Noget i dag ganske dagligdags. *Chris Parø.*

Udtalelse fra FTF's kongres

Fællesrådet for danske Tjenestemands- og Funktionærorganisationer (FTF), der nu tæller 180.000 funktionærer og tjenestemænd, udtaler fra sin kongres den 25 okt 1967 følgende:

Lønudviklingen

Tjenestemændene i FTF ser med store forventninger hen til resultatet af arbejdet i den i 1965 nedsatte tjenestemandskommission, der i nærmeste fremtid vil fremkomme med indstilling bl. a. om nyt lønsystem for tjenestemænd. Udligning af forskellen mellem tjenestemandsløn og overenskomstløn for personalegrupper, der udfører samme arbejde, er et af de væsentlige lønproblemer, der skal løses.

De senere års indkomspolitik har hæmmet løsningen af en række væsentlige problemer for *funktionærerne* i FTF. Ved kommende forhandlinger om fornyelse af de indgåede overenskomster vil der blive sat kraftigt ind på at opnå tilfredsstillende resultater.

Tillægspension

FTF er positivt indstillet over for tanken om gennemførelse af en udvidet tillægspensionsordning gældende for hele befolkningen. Herved forudsætter man:

at funktionærernes og tjenestemændenes samlede løn- og pensionsmæssige status i forhold til andre grupper ikke forringes, samt

at bidraget til tillægspension beregnes med samme procent for alle pensionsgivende indtægter, og at pensionerne beregnes i forhold til de indbetalte bidrag.

Bidragsbetalingen til Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP) bør ophøre fra det tidspunkt,

da bidragsindbetalingen til nyordningen påbegyndes, FTF må yderligere kræve, at alle i ATP erhvervede pensionsrettigheder sikres.

Endelig stilling til tillægspension vil først kunne tages, når detailleret lovforslag foreligger.

Arbejdstid og ferie

Arbejdstidens og feriens længde er en del af de samlede løn- og ansættelsesforhold. Det skal understreges, at den siden 1958 skete nedsættelse af arbejdstiden ikke har haft virkning for store tjenestemands- og funktionærgrupper, hvorved der er sket en forringelse af disse gruppers stilling i forhold til andre lønmodtagergrupper. Det af regeringen i 1967 nedsatte udvalg vedr. arbejdstid og ferie bør nøje undersøge dette problem.

Det økonomiske Råd

Ved samtlige lønforhandlinger siden 1963 har Det økonomiske Råds redegørelse for indkomstudviklingen m. v. for ensidigt beskæftiget sig med lønmodtagernes forhold. Redegørelserne er af arbejdsgiverne benyttet imod lønmodtagernes berettigede krav. En fortsættelse af denne linie vil betyde, at FTF må tage sin stilling til medlemskab af rådet op til overvejelse.

Rationalisering

Lønmodtagergrupperne i FTF går aktivt ind for rationalisering, men må kræve, at repræsentanter for personaleorganisationerne allerede fra begyndelsen inddrages i arbejdet, samt at rationaliseringsgevinsten også kommer personalet til gode.

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S

HORSENS . TELEFON 2 48 11

KØLLES KØRESKOLE

Telf. 98 13 54

Kvindelig eller mandlig betjening i Volvo 142, helt ny

Særskilt teori.

Medlem af K.K. og D.K.U.

— **Kør hos Kølle****Institut Elegance**

v/ Hanne Munck

Rødovre Centrum 219, 1. etage, Østcentret

Telf. 41 14 40

UDLEJNING - TELF. 87 34 06

Alt til fest — dækketøj, kgl. porcelæn, glas og bestik. Velholdte borde, klap- og stabelstole.

NORDRE BIRKS SERVICE-UDLEJNING

Bagsværdvej 109 - A. Hansen

*Kravlegårde, lege- og pusleborde.***Alt murerarbejde**

Støbning af grund — tilbygning — ombygning — samt reparation

MURERMESTER PER LORENTZEN

Telf. 48 07 77

Landinspektør Erik Dam

Bymidten 62 - Ll. Værløse

CENTRA SUPERMARKED

Læssevej 3 - Værløse

Telefon 48 21 11

Firma Johansen og Frier

Toftebakken 9 - Birkerød

Egebjerg

tømrer-, bygnings- og maskinsnedkeri

v/ Hans Raarup Thomsen

Telf. (03) 428 Egebjerg 56

MURERMESTER**Bakken Hansen**

Udfører 1. kl.s murerarbejde — såvel nyt som reparationer.

Billum Station

Telf. (052 - 20577) - 125

Brugsens supermarked**Karup**

Telefon: 7 og 277

P. NØRGAARD'S

tømrer- og maskinsnedkeri

v/ E. Christensen og E. Nielsen

Lind - Herning

Alt inden for tømrer- og snedkerarbejde tilbydes.

Telf. (07) 12 47 77 - 12 47 78

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG



Ved Hovedvagten

Nørhaves Service Station

Benzin, olie, smøring — Biler u/ fører

Alt i vin, tobak og kolonial

Tlf. Vadum 35

Vi drikker mælk

FRA

Baunedals Andelsmejeri*Johan Ullstad & Søner*
Aktieselskab

Kompagnistræde 10

1208 København K

Telefon (01) 12 19 92

CIMBRER AUTO A/S

Fredriksstadvej 7-9 - Ålborg

Telf. (08) 13 43 77

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde

15 dec 1967

På det ordinære repræsentantskabsmøde den 8 apr 1967 vedtoges bl. a. ændring af OFO love § 20, 2c, hvortil følgende motivering var fremsat af bestyrelsen:

» Når officerssammenslutningen er en realitet, skal OFO hvert år inden udgangen af november måned have forelagt sammenslutningens budget for det kommende kalenderår til godkendelse. Da dette budget vil have afgørende betydning for OFO's budget og dermed også fastsættelse af OFO's kontingent, er det en kendsgerning, at repræsentantskabets godkendelse skal indhentes. Det er derfor bestyrelsens agt at foreslå, at repræsentantskabet gennem tilslutning til det fremsatte ændringsforslag godkender, at bestyrelsen i de første par år bringer lovenes § 21 om indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde i anvendelse til et sådant møde i begyndelsen af december måned. På dette møde kunne såvel officersforbundets som OFO's budget behandles, ligesom kontingent kunne fastsættes. For et sådant møde taler endvidere de mange store opgaver med heraf flydende principbeslutninger i relation til tjenestemandskommission, 14. januar-udvalg og klimaudvalg, ligesom også en bedre intern kommunikation og dermed et bedre grundlag for OFO's fortsatte virke kunne opnås.

Bestyrelsens forslag går således ud på ved mindst mulig ændring af lovene, men samtidig en smidig udnyttelse af disse, at gennemføre en slags »overgangsperiode« med 2 repræsentantskabsmøder årligt, indtil større vished haves om konsekvenserne af sammenslutningen m. v.«



I overensstemmelse med lovenes § 21 og med henvisning til vedtagelsen på det ordinære repræsentantskabsmøde i april 1967 har OFO's bestyrelse indkaldt OFO's repræsentantskab bestående af i alt 20 repræsentanter til ekstraordinært repræsentantskabsmøde, der afholdes i København fredag den 15 dec 1967, mødested: Søofficersforeningen, Overgaden oven Vandet 62B, Kbhvn. K.

Dagsorden:

- Kl. 1400 Repræsentantskabsmødet åbnes.
Kl. 1405—1415 Valg af ordstyrer.
Lovlig indkaldelse konstateres.
Fremmøde konstateres.
Forsamlingens beslutningsdygtighed konstateres.
Kl. 1415—1500 Orientering om forbundsbestyrelsens virksomhed.
Kommentarer hertil.
Kl. 1500—1530 Orientering om forbundets regnskab og om forbundets budget for 1968.
Kommentarer hertil.
Kl. 1530—1600 OFO budget for 1968 fremlægges, og kontingent fastsættes.
Fastsættelse af diæter og rejsegodtgørelse.
Kommentarer hertil.
Kl. 1630—1700 Bladet »Flyvevåbnet«s status, herunder regnskab og budget.
Kl. 1700—1900 Orientering om tjenstemandskommissionens, »14. januarudvalgets« og »klimaudvalgets« virksomhed samt om organisationsanliggender i øvrigt.
Kl. 1900 Det ekstraordinære repræsentantskabsmøde afsluttes.

Bestyrelsens skriftlige orientering om forbundets budget, om OFO budget, om kontingentforslag og forslag til diæter og rejsegodtgørelser vil blive tilsendt hver enkelt repræsentant senest 1 uge før repræsentantskabsmødet.

Bestyrelsen anser det for vigtigt, at de valgte repræsentanter giver møde ved det ekstraordinære repræsentantskabsmøde.

Såfremt omstændighederne nødvendiggør et afbud fra en repræsentant, anmodes han om sammen med sin afdelingsleder at sikre, at afdelingens 1. suppleant (respektive 2. og 3.) giver møde i stedet. Afdelingslederne anmodes i øvrigt om at holde sekretariatet telefonisk orienteret om afdelingernes repræsentation og de eventuelle ændringer heri.

Body Building Club Roma

Danasvej 32 - Telf. 21 33 67

A/S ØKODAN

Købmagergade 11, K.

Grundlægger af interessekontoret for alle i Danmark.

STADIG STØRST OG FØRENDE

Gennem vort system og evt. lån får De varig orden i økonomien - mere ud af indtægten og opsparing til kontante køb. **VENT IKKE** - kom og tal med os eller ring og vi kommer til Dem.

Tlf. 12 86 51 - 14 47 51 kl. 9-17

LANDBRUGETS BREVSKOLE

Landhusholdningsselskabet

Rolighedsvej 26 - København V.

giver undervisning i landbrugsfag — i et vist omfang vederlagsfrit ved henvendelse til Forsvarets Civilundervisning.



CALTEX SERVICE

er quick service

Benzin - Olie - Vask - Smøring

Tændrørservice - lynladning - døgnvagt

Auto rep. af alle gængse mærker

Telf. 94 23 04 Herlev Hovedgade 191

Reserveret

J. F. Jørgensen

Landsretssagfører

NØRRÉSUNDBY - TELEFON (08) 12 05 21

FISKEHUSET

» BALLERUP «

Stationsvej 37 - Ballerup

Telf. 97 01 26

Johansens Manufaktur

Bymidten 37 - Værløse

Telefon 48 01 40

Beskatning af udkommandotillæg

Som meddelt i nr. 7-8 var der faldet dom ved Københavns Byret den 12 okt 1967 i to af de sager, som var anlagt mod Finansministeriet vedrørende den for året 1961 krævede beskatning af modtaget udkommandotillæg. Samtidig blev det meddelt, at de øvrige afventende sager var berammet til den 3 nov 1967.

På dette tidspunkt — hvor ankefristen for de nævnte domme endnu ikke var udløbet — blev det i retten besluttet at udskyde behandlingen, indtil der fra organisationens side var taget stilling til evt. anke, idet kammeradvokatens repræsentant dog oplyste, at anke var frafaldet for Finansministeriets vedkommende.

Da det senere af principielle grunde er blevet besluttet at anke dommen vedrørende sagen med de mange forflytninger (OB K. v. Wylich-Muxoll), men ikke sagen uden forflytninger (KN E. Petersen), er der udtaget stævning til den videre behandling ved landsretten. Om tidspunktet for afholdelse af første retsmøde foreligger der endnu intet.

Som følge af denne udvikling er de øvrige enkeltsager udsat til behandling ved byretten den 17 maj 1968, idet naturligvis landsrettens dom vil være af afgørende betydning for den videre stillingtagen.

Det kan måske være på sin plads at erindre om, at sagerne omfatter flere personalkategorier, men at OFO (højesteretssagfører G. L. Christrup) fører sagerne på samtlige Flyvevåbnets militære personelorganisationers vegne.

Mg. 2354/52 stand by for orders ...

Kom ind - ring - eller skriv til os, vi vil meget gerne hjælpe Dem med Deres evt. radio/TV/båndopt.-problemer. Vi har en mængde tilfredse kunder såvel på FSN Skrydstrup som på andre danske flyvestationer, endvidere har vi den glæde, at en del personel fra NATO-stationer i Europa også er kunder hos os. Kommer De herved i forenden af Danmark, så kom ind og bliv selv en af vore tilfredse kunder. Vort motto er nemlig: »Kundeservice frem for alt og overalt.«



Westend
RADIO

Elmegade . Vojens . Telefon 4 12 11



Byens førende specialforretning . 1. kl. reparationsværksted

FTF meddelelse

WEEK-END KURSUS

I feb og mar 1968 vil der af FTF blive arrangeret weekend-kursus for de tilsluttede organisationers tillidsmænd m. fl. således:

Aalborg: Motel Sheelsminde, 3-4 feb 1968

Køge: Hotel Hvide Hus, 17-18 feb 1968

Fredericia: Hotel Landsoldaten, 9-10 mar 1968

Kurserne vil blive tilrettelagt således, at såvel nye tillidsmænd som de mere rutinerede vil få udbytte af at deltage i et af disse.

Fra studieudvalget er udsendt et foreløbigt program (endeligt program forventes i dec), hvoraf skal nævnes følgende:

AALBORG 3-4 feb 1968

Foredrag med diskussioner eller gruppearbejde med følgende emner:

Tonen på arbejdspladsen,
ved kontrollør Joh. Byberg.

Forhandlingsteknik

ved sekretær E. A. Rasmussen.

Hvad en tillidsmand bør vide?

ved kontrollør Jens Christensen.

Hvordan hverver vi nye medlemmer?

ved forstander Lars Pedersen, Taleteknisk Institut.

KØGE 17-18 feb 1968

Diskussion: »Fagblades betydning«.

Som indleder og diskussionsdeltagere er indbudt:

Redaktør A. Broe Rasmussen.

Redaktør Henrik Munck.

Toldkontrollør Niels Kjærboel.

Toldkontrollør Peter Søndergaard.

Foredrag: »Kulturen i et velstandssamfund«.

Forfatteren Erik Rostbøll er indbudt.

Foredrag med gruppearbejde:

»Samtalen som ledelsesmiddel«

ved konsulent W. Pagh Bertelsen,

Taleteknisk Institut.

Foredrag med diskussion om lønmodtagernes organisationsforhold.

FREDERICIA 9-10 mar 1968

Paneldiskussion med emnet:

»Danmarks økonomi i søgelyset.«

Følgende er indbudt til diskussionen:

Folketingsmand Per Hækkerup.

Folketingsmand Henry Christensen.

Folketingsmand Poul Møller.

Folketingsmand Aksel Larsen.

Folketingsmand Hilmar Baunsgaard.

Foredrag: »Sådan laver FTF lønstatistik«
ved direktør, cand. jur. Marvin Madsen.

Foredrag med gruppearbejde:

»Demokrati på arbejdspladsen«.

Konsulent Svend Hansen,

Danmarks Sparekasseforening, er indbudt.

Diskussion om organisationsopbygning.

Samtlige kursus begynder lørdag kl. 13.00 og afsluttes søndag kl. ca. 15.30.

Kursusafgiften incl. forplejning og indkvartering vil andrage ca. 130,- til 150,- kr. pr. deltager.

Indkvartering vil fortrinsvis ske på enkeltværelser.

Anmeldelsesfristen er 20 jan 1968, men tilmelding kan allerede nu ske til FTF igennem OFO, evt. ved anvendelse af anmeldelsesblanketten i FTF's studievejledning 1967/68 (kan rekvireres gennem OFO-sekretariat).

STUDIEKREDSE

Opmærksomheden henledes på, at der i jan 1968 påbegyndes nye studiekredse i provinsen i »Mødeledelse«, og i København påbegyndes »Talerteknik« og »Mødeledelse«.

Anmeldelsesfristen til ovennævnte kursus er den 1 dec 1967 og kan evt. udsættes til ca. 15 dec 1967.

Det kan bemærkes, at nævnte kurser er oprettet i henhold til lov om aftenskoler, hvorfor alle kan deltage. Kursusafgiften er kr. 20,00 incl. lærebog.

Studievejledning kan rekvireres i FTF's sekretariat, Trommesalen 2³, 1614 København V., hvor til anmeldelse ligeledes skal foregå.



LUFTFARTENS HVEM HVAD HVOR

384 sider, gennemillustreret, kr. 22,00

Redaktion: Hans Kofoed og Hjalmar Petersen
POLITIKENS FORLAG

For ca. 65 år siden hævede det første luftfartøj sig fra jorden og fløj på 12 sekunder ialt 40 meter i en højde af 3 meter. Længere er det ikke siden! — I dag ænser man næppe de kæmpemæssige fly, der med korte mellemrum flyver hen over en. Udviklingen er gået frem med stormskridt!

Hele dette fascinerende emneområde, om fly og flyvning, har Politikens Forlag samlet i en sribet håndbog, der redegør for, hvor vi står i dag, hvor langt udviklingen er nået — og hvilke fremtidsprospektiver, der åbner sig. En række medarbejdere — kapaciteter på hver sit felt — fortæller om luftfartens historie, om hvordan et fly bliver til, beskriver motorer og kommunikationsmidler,

fortæller om, hvorfor og hvordan man flyver osv. I oversigtskapitler er samlet alle de fly-typer, der findes i Danmark eller i luftrummet over Danmark, hvem der ejer disse fly, hvad de koster, hvor man kan lande osv.

Endelig er der i bogen en glimrende oversigt over tilgængelig litteratur om flyvning, hvis denne bog skulle skabe yderligere interesse for emnet.

Med denne opslagsbog er der skabt en storartet grundbog i emnet. Tekniske forklaringer og illustrationer forener sig til letforståelige oversigter, der ikke lader læserne i tvivl om, at bogen er skrevet af specialister med dybtgående interesse for emnet, og som har forstået at lade denne interesse gå videre til de mange læsere, bogen utvivlsomt vil få.

EN DANSK SOLDATS EVENTYR

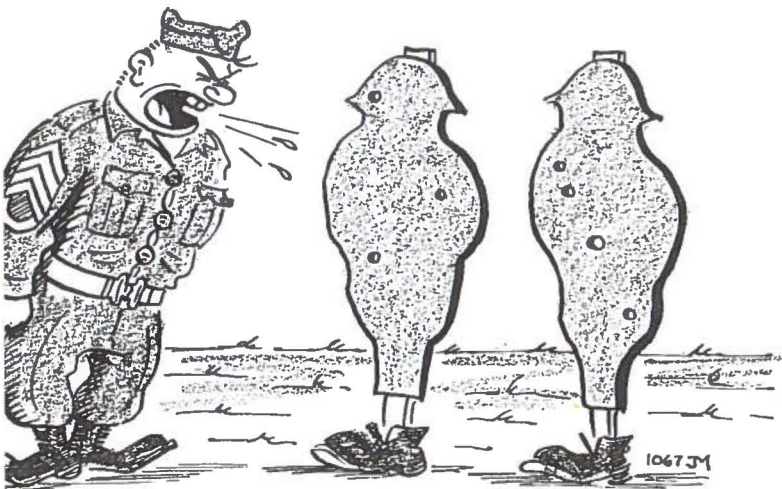
Mogens Wenzel Andreasen:
224 sider. Kr. 19,75, indbundet 33,00.
SPEKTRUM.

Bogen er en debutroman, der handler om forfatteren Mogens Wenzel Andreasens soldatertid. Forfatteren, der er kommunelærer på Thorvaldsensskolen på Frederiksberg, skriver i forordet, at

det ikke er nogen nøgleroman, således at forstå, at ingen af de i bogen forekommende navne er dæknavne for virkeligt forekommende personer, ligesom ingen af de i bogen forekommende er identiske med forfatteren selv. Forfatteren siger videre, at de i bogen nævnte militære begivenheder alle bygger på episoder, han selv har oplevet i sin soldatertid.

Forfatteren siger altså alligevel, at det ikke er nogen nøgleroman. Vi vil indskrænke os til at sige, at det end ikke er nogen roman.

Det første, man kommer til at tænke på, når man får en sådan bog i hånden, er de tyske efterkrigsromaner »Nul-Acht-Fünfzehn«, men det skal man helst lade være med, for ellers får man nationale mindreværdskomplekser på det litterære område. Medens de tyske romaner var beskrivelser af levende mennesker i tre dimensioner og alle nuancer, så er Andreasens bog en beretning om papfigurer i sort og hvidt. Oven i købet en beretning, der i kvalitet står under meget af det, der skrives som dansk stil i real- og gymnasieklasserne.



Clichéer og papfigurer!

KRABBESHOLMS FOLKEHØJSKOLE

Skive

Telf. (075) 1 Skive 227

M. BERTHELSEN

Fotograf

Toftebo 17, Værløse
Telefon 48 18 97

Børnefotofering i hjemmet

Reklame Reproduktion

Sort/hvid og coloroptagelse

KLAVERUNDERVISNING

v/ fru M. Boss

Aabakkevej 75, København F.
Telefon 74 15 17

Uddannet v/ Det kgl. Musikkonservatorium

A. Schack Eriksens Eftf.

v/ Larsen

AUTO-RUDER

Røde Mellemevej 28 - Telf. 58 30 96

SIMONSEN OG NIELSEN

Generalrepræsentant for F.N.

FREDERIKSHOLMS KANAL 4

TELF. MINERVA 4182



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet

Deres VIN bliver rost



CAMP ROMAIN
— en dejlig rødvin

fra

WAAGEPETERSENS EFTF. A/S
KØBENHAVN

Luftfartforsikringer

af enhver art

overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Hilda 643



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt af SAS's billetkontorer.

Flyvevåbnets Bibliotek

1. sep. 1966
til
27. juni 1967

Fortsat fra
7-8/1967

Nedenstående fortegnelse dækker bøger tilgået bibliotekets samling i nævnte periode.

Udlån kan ske ved henvendelse til biblioteket pr. brev eller telefon (01) 89 05 01, lokal 347.

Bøger mærket med § er normalt ikke disponible for udlån. Ved bestilling er det tilstrækkeligt at opgive accessions-nummer.

- 1538 Beinhorn, Elly: ... so waren diese flieger. Herford 1966. 226 s.
- 1539 Whitehouse, Arch: The fledgling. An aerial gunner's experiences in World War I. London 1965. 307 s.
- 1540 Hoofman, Hugo: Zeldzame Vliegtuigfoto's. Zwolle 1966.
- 1541 Caras, Roger A.: Wings of gold. The story of United States Naval Aviation. Philadelphia & New York 1965. 240 s.
- 1542 Serjeant, Richard & Alex Watson: The gliding book. London 1965. 109 s.
- 1543 Curtiss P-40: Fallbrook Calif. 1965. 36 s.
- 1544 Messerschmitt Me 109. Fallbrook Calif. 1965. 36 s.
- 1545 Nakajima KI-84. Fallbrook Calif. 1965. 36 s.
- 1546 Gatland, K. W.: Spacecraft and Boosters, Bd. II. London 1965. 302 s.
- 1547 McNally, Ward: Smithy. The Kingsford-Smith story. London 1966. 190 s.
- 1548 Oughton, Frederick: The Personal Diary of Major Edward »Mick« Mannock. London 1966. 221 s.
- 1549 Bishop, William Arthur: The courage of the early morning. A biography of Billy Bishop the great ace of World War I. New York 1966. 211 s.
- 1550 Ludlam, F. H. & R. S. Scorer: Cloud study. A pictorial guide. London 1966. 80 s.
- 1551 Gurney, Gene: Rocket and missile technology. New York 1964. 394 s.
- 1552 Seth, Ronald: The spy who wasn't caught. The story of Julius Silber. London 1966. 189 s.
- 1553 Green William: The observers book of aircraft. London 1963. 288 s.
- 1554 Munson, Kenneth: Alverdens fly i farver. Bombefly. København 1966. 148 s.
- 1555 Phelan, Joseph A.: Heroes & Aeroplanes of the Great War 1914—1918. London 1967. 128 s.
- 1556 Aircraft profiles Nos. 61—96. Afventer indbundet eksemplar.
- 1557 Aircraft profiles Nos. 97—132. Afventer indbundet eksemplar.
- 1558 Fighter Aircraft of the 1914—1918 War. 1961. 223 s.
- 1559 Colman, Harry L. & Clarence Smallwood: Computer language. New York 1962. 196 s.
- 1560 Awad, Elias M.: Automatic data processing. New Jersey 1966. 373 s.
- 1561 Rite, Harry H.: The Computer Challenge. Washington & New York. 142 s.
- 1562 Flores, Ivan: Computer Software. Englewood Cliffs 1965. 493 s.
- 1563 Dopping, Olle: Datamaskiner och databehandling. Lund 1966. 408 s.
- 1564 Ekman, Torgil & Carl-Erik Fröberg: Lärobok i algol. Lund 1965. 170 s.
- 1565 Giloi, Wolfgang & Rudolf Lauber: Analogrechnen. Programmierung, Arbeitsweise und Anwendung des elektronischen Analogrechners. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1963. 423 s.
- 1566 Halacy, D. S.: Datamaskiner. Stockholm 1964. 197 s.
- 1567 A comprehensive review of the extraordinary new technology of information. San Francisco 1966. 218 s.
- 1568 Weast, Robert C. & Samuel M. Selby: Handbook of Chemistry and Physics. Cleveland Ohio 1966, forsk. pag.
- 1569 Crouch, W. George & Robert L. Zetler: A guide to technical writing. New York 1964. 447 s.
- 1570 Ranganathan, S. R.: Documentation and its facets. § London 1963. 639 s.
- 1571 Strauss, Lucille J., Irene M. Strieby & Albert L. Brown: § Scientific and Technical Libraries.. New York 1964. 11+398 s.
- 1572 Nielsen, Ole M. & Louis Printz: Systemarbejde. København 1966. 190+25 s.
- 1573 Flygets Världshistoria. Från Ikaros till John Glenn. Malmö 1966. 417 s.
- 1574 IEEE International Convention Record, 1965. § Part 2 Communications II: Radio Communication,

- Broadcasting, Audio at the IEEE international convention. New York 1965. 279 s.
- 1575 IEEE International Convention Record, 1965.
§ Part 4 Aerospace and Military Electronics at the IEEE international convention. New York 1965. 224 s.
- 1576 IEEE International Convention Record, 1965.
§ Part 5 Antennas, Microwaves, Electron Devices at the IEEE international convention. New York 1965. 235 s.
- 1577 IEEE International Convention Record, 1965.
§ Part 7 Circuit Theory, Information Theory, Basic Sciences, Electrostatic Processes at the IEEE international convention. New York 1965. 277 s.
- 1578 IEEE International Convention Record, 1965.
§ Part 8 Industry and General Applications at the IEEE international convention. New York 1965. 193 s.
- 1579 IEEE International Convention Record, 1965.
§ Part 11 Instruments, Measurements, Industrial Electronics, Nuclear Science, Ultrasonics at the IEEE international convention, New York 1965, 192 s.
- 1580 IEEE International Convention Record, 1965.
§ Part 2 Symposium on Bio-Medical Engineering at the IEEE international convention. New York 1965. 40 s.
- 1581 Benjamin, R.: Modulation, resolution and signal processing in radar, sonar and related systems. Oxford 1966. 181 s.
- 1582 Völker, Karl-Heinz: Die deutsche Luftwaffe 1933—1939. Stuttgart 1967. 334 s.
- 1583 McGraw-Hill yearbook of science and technology.
§ New York 1967. 454 s.
- 1584 Bang, Jørgen: Fremmedordbog.
§ København 1967. 471 s.
- 1585 Kraks blå bog 1967.
§ København 1967. 1399 s.
- 1586 Lane, Mark: Sortbogen om Kennedy-mordet. En kritik af Warren kommissionens efterforskning af mordene på præsident John F. Kennedy, betjent J. D. Tippit og Lee Harvey Oswald. København 1967. 406 s.
- 1587 The radio amateurs handbook. The standard manual of amateur radio communication.
§ Newington 1967. 602 s.
- 1588 Stubbkjær, Jens: Moms'en. En redegørelse for det nye afgiftssystem og lovens fuldstændige tekst.
§ København 1967. 72 s.
- 1589 Rom-traktaten. Den fulde ordlyd af de 248 artikler. Traktaten om oprettelse af det europæiske økonomiske fællesskab. København (1967). 64 s.
- 1590 Kentorp, G. F.: Vejviser for maskinindustrien.
§ København 1967. 618 s.
- 1591 Troskolanski, A. T.: Vocabulary of mechanics in five languages. English/German/French/Polish/Russian. Oxford 1967. 452 s.
- 1592 Beer, Stafford: Decision and control. The meaning of operational research and management cybernetics.
§ London 1966. 556 s.
- 1593 Høybye, Poul: De franske verber.
København 1965. 87 s.
- 1594 Davies, Richard Bell: Sailor in the air. The memoirs of Vice-Admiral Richard Bell Davies.
London 1967. 245 s.
- 1595 Krex, Helge E.: Maskin ståbi. Beregningstabeller, formler og forklaringer for maskinteknikere.
København 1965. 315 s.
- 1596 Kjær, L. Ove: Dansk-latinsk ordbog.
§ København 1967. 581 s.
- 1597 Boman, Mogens & Jan Fialla: Elktronik ståbi.
København 1967. 396 s.

- 1598 Cook, Charles E. & Marvin Bernfeld: Radar signals.
§ New York 1967. 531 s.
- 1599 Danmarks statistik. Statistisk årbog 1967.
København 1967. 551 s.

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING. F.

Præcisions-måleinstrumenter fra førende amerikanske, engelske og tyske fabrikker

Rønnegade 1 . København Ø
Telefon 29 48 00

STATSKONTROLLERET TEKNISK BREVSKOLE

Gratis undervisningsplan fås ved at ringe til (0162) PALæ 83 86 eller indsende annoncen med X ud for den plan, De ønsker.

Undervisningsplan 1.
Matematik. Elektroteknik. Radio-, TV-, transistor- og forstærkerteknik.

Undervisningsplan 2.
Matematik. Teknisk tegning. Materiallære. Teknologi. Naturlære. Produktionsteknik. Regnskabsvæsen.

I undervisningsplan 2 får De samtidig alle oplysninger om teknisk assistent uddannelsen, 1. fagklasse, der afsluttes med oplytningsprøve til 2. fagklasse på en teknisk skole. Vore kursus er ikke bindende, og vi udsender ikke repræsentanter.

Navn.....

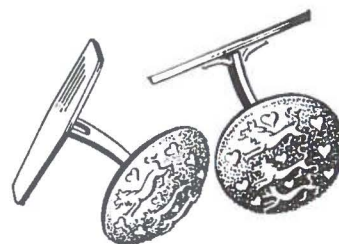
Adresse.....

Benyt venligst blokbogstaver.

TK-SKOLEN

Sct. Annæ Palæ - Dr. Tværgade 21 - Kbhvn. K.

DEN RIGTIGE MILITÆRMANCHETKNAP



til uniform
til privat
til præmier
leveres i
gaveæske

Kr. 9,50 plus porto - sendes portofrit ved bestilling over 5 par

Fa. NORS PETERSEN

Thingvalla Allé 14 - København S. - Tlf. (01) 55 62 60

LUPINKROGENS KIOSK

anbefaler sig med dag- og ugeblade . Papirvarer
Tobaksvarer . Øl og vand . Stort udv. i vine
Dansk Tipstjeneste

Bente og Søren Svenningsen

Lupinkrogen 2, Birkerød . Telefon 81 24 19
Vi åbner kl. 6,30

SKAGERAK Redningsaktionen

Alle 144 personer ombord på den sankende norske færge SKAGERAK blev reddet—69 af dem af det danske flyvevåbens SIKORSKY S-61A helikopter.

General i flyvevåbnet Poul Ziegler sagde: "Vi havde den rigtige helikopter på det rigtige tidspunkt med det rigtige personel."

SIKORSKY produkter er aldrig blevet brugt bedre.



United Aircraft International

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION

U
A
I



ST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

DANISK REPRÆSENTANT FOR: PRATT & WHITNEY · HAMILTON STANDARD · SIKORSKY AIRCRAFT · NORDEN · UNITED TECHNOLOGY CENTER · VECTOR · UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED
REPRÆSENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT PRODUCTS I DANMARK: KAPTAJN AAGE HEDALL-HANSEN, WIBRANDTSVEJ 72, KØBENHAVN, DANMARK.

**Med erfarent mandskab
og moderne materiel
løser SHELL sin del af opgaven
hurtigt og sikkert
på flyvepladser
i 6 verdensdele...
SHELL AVIATION SERVICE**

