

## Undsætning fra luften til ofre for isvintre

Den tekniske udvikling har fuldstændigt ændret på menneskers skæbne, når de var i nød på isolerede steder på grund af isvintre. Meget kort vil jeg her komme med eksempler.

Som kildemateriale er benyttet:

*Hjælp fra Luften af Henning Venningbo*

*Zone-Redningskorpset i Luften og Flyvevåbnets Redningstjeneste.*

Ønsker du en mere omfattende viden, kan disse kilder anbefales.

### Isvinteren 1929

Den danske Marines vandflyvere oprettede en postrute til Anholt, men da vinteren fortsatte med uformindsket kraft, dukkede behovet for livsvigtige ting som fødevarer og medicin op.



Flyvevåbnets Historiske Samling

Da flyene ikke kunne lande, var man tvunget til at kaste pakkerne ned fra 20 meters højde. Da pakkerne ikke var emballeret til denne luftrejse, og da man ikke brugte faldskærme, var resultatet ret forudsigeligt. Mel – gryn måtte fejes op, men man reddede dog 20 kg. margarine.

Ved at smelte den, kunne man si sand og småsten fra.

Et svensk marinefly nødlandede ved Anholt den 19. februar og andre svenske fly kom til undsætning. Disse fly havde i modsætning til de danske pontoner af metal, hvorfor de var i stand til at lande mellem mindre isflager i åbent vand.

Prisen for en ponton af finer til de danske fly beløb sig til 7.000 kr., og da den danske statskasse ikke just var kendt for at øse ud af midlerne, afholdt danskerne sig fra at lande og nøjedes blot med kaste godset ud.

Det affødte en kværlantisk og uberettiget kritik af de danske flyvere. Et skib havde siddet fast i isen i en meget lang periode og et fly foretog med den sædvanlige procedure et drop fra 20 meters højde. Fra flyet kunne man kort efter observere, at de sultne søfolk kastede sig over forsyningerne på isen med skovle og koste. Den 30. januar 1940 undsættes et skib, hvis 13 mands store besætning var uden fødevarer. For at kunne kaste provianten på 200 kg i 12 kasser ud, havde det været nødvendigt at skrue en dør af før start. Sådanne ture må have været kølige.

Flyvevåbnets Historiske Samling



KZ VII bygget af den danske virksomhed Kramer og Zeuthen.

Flyet blev benyttet til flere formål af vort forsvar f. eks. som skolefly og slæbning af mål for øvelsesskydninger.

Flyvevåbnets Historiske Samling



Da Zone - Redningskorpset fik oprettet sit flyvekorps blev denne flytype indrettet med plads til en bære. Disse fly var i stand til at starte og lande på meget korte baner.



## Flyenes konstruktion

Der skulle gå en del år, før flyene blev forsynet med to motorer, som uden for enhver tvivl forøgede sikkerheden.

*Afskrift ZR side 102 i uddrag:*

1945: KZ VII (KZ står for den danske virksomhed Kramer og Zeuthen).  
Fabrikant: Skandinavisk Aero Industri A/S

Konstruktive hovedtræk: Tomotorers, lavvinget monoplan med fast understel. Vinge bygget i tre stykker, centersektion og ydervinger af træ, beklædt med krydsfiner, krængeror og flaps dog med lærred. Krop: Kassekonstruktion og træ beklædt med krydsfiner. Haleflader af træ, beklædt med krydsfiner, de bevægelige dele dog med lærred. *Afskrift slut.*

Royal Air Force bombede B & W og senere Shellhuset i København under besættelsen. Angrebene blev udført med Mosquitofly, som var bygget af træ overtrukket med lærred.

# Navigation

Tyskerne havde under Første Verdenskrig opfundet et navigations – system med radiopejlinger. Danske fyr fik på et tidspunkt indført radiofyr, således at man med deres hjælp kunne pejle sig frem til sin position. Et senere Decca navigationssystem blev brugt af skibsfarten og af fiskerflåden. Senere kunne jeg installere en noget mere primitiv version i min sejlbåd. Det var specielt konstrueret for lystsejlere. Radiofyrets funktion kan måske illustreres ved, at da jeg 1980'erne i usigtbart vejr skal anduvede den norske kyst, brugte jeg en B&O transistormodtager. Den blev indstillet på et radiofyr, og ved at lytte til signaler fra dette, vidste jeg, om jeg lå på ret kurs

Instrumenteringen var yderst primitiv – kompas og en noget upålidelig højdemåler blev først afløst efter Anden Verdenskrigs afslutning af mere avancerede instrumenter. Man var derfor henvist til kompas over åbent vand og ellers landkending. Det stillede krav til det mere end lunefulde danske vejr. Da man i trediverne havde fået ambulancefly med plads til en bære, skete det gang på gang at redningsaktioner blev startet for at redde liv på trods af yderst risikable vejrforhold.

Venningbo nævner et sted lidt surt, at hans nye radiokompas udelukker, at han kan høre musik fra dampradioen.

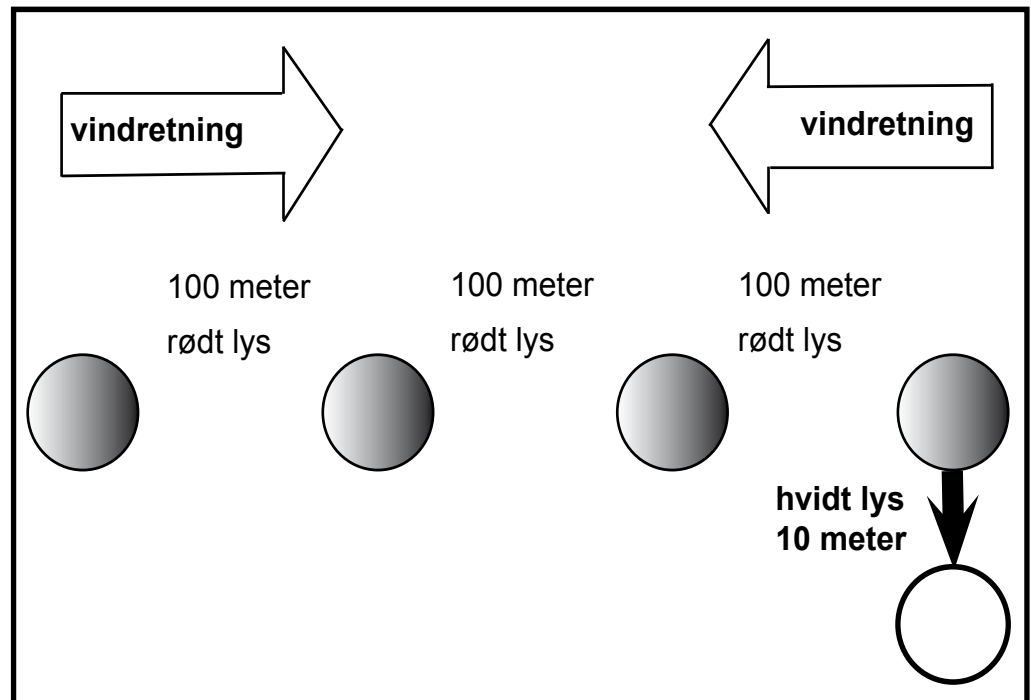
En landing på Anholt betegner en pilot således:

Da jeg gør klar til landing tager skyerne til og jeg må gå ned under dem i en højde på 50 til 60 meter, hvilket var særdeles risikabelt, da højeste punkt på øen er 45 meter.

## Landing i mørke

Anholtboere havde i et tilfælde forberedt landingen ved at udlægge hvide lagener. I et andet tilfælde ved at opstille en række flagermuslygter med hvidt lys, en grøn og en rød lampe, disse skulle angive grænserne for landing og stop, således at flyet ikke fortsatte ud over skrænten. Umiddelbart tvivler jeg på, at der har været tale om flagermuslygter, snarere har det været Petromaxlygter, som gav et meget kraftigt lys, og som dengang var ret almindelige på fiskerbåde.

Da teknikken minder meget om den, der anvendtes ved Royal Air Forces nedkastninger af våben til modstandsbevægelsen under besættelsen, bringer jeg en illustration fra dengang.



## Nødlandinger på isen

Venningbo fortæller: *Uddrag; Hjælp fra Luften si. 54*

I 1956 var så at sige alle bæltter og fjorde tilfrosne. Under en postflyvning til Samsø blev skyerne lavere og lavere, og det ville ikke vare længe før sigtbarheden var nul. Det gjaldt om at finde et sted at sætte flyet, hvis jeg skulle gøre mig håb om at overleve.

Tidligere havde jeg været i lignende situationer og udklækket en plan. Den gik ud på at flyve så langsomt som muligt, trække pinden tilbage og så tage, hvad der måtte komme.

Med en fart på 60 km. kunne det vel ikke gå helt galt. Højest et par knubs. Pludselig så jeg en strækning uden skrueis, og jeg mente, at den var tyk nok til at bære flyet, jeg selv og posten. Der var ingen tid at spille, ned med farten og så tog hjulene isen.

Det var en god landing, og flyet stoppede efter et par hundrede meters afløb.

Da jeg havde sundet mig lidt, steg jeg ud på isen. Det hele var hvidt i hvidt. Jeg syntes at kunne skimte land i nordlig retning og blev klar over, at det var den ubeboede ø, Vejrø.

Det var for koldt at overnatte, men jeg kunne måske få min KZ VII hen til kysten? Men jeg måtte opgive på grund af nogle isskruninger. Måske kunne jeg anvende nogle af postsækkene som dyne? Sækkene blev tømt, men nu meldte sulten sig.

Kunne jeg finde noget spiseligt dér? Der var gevinst.

En pakke indeholdt en dejlig hjemmebagt kage og en del chokolade. Jeg viklede mig ind i postsækkene og spiste ind imellem. Da kulden trængte gennem marv og ben, var det tid til at tørne ud og løbe rundt. Til sidst måtte jeg op hver halve time for at løbe mig til en smule varme. Det blev en lang nat.

Da det lysnede kunne jeg se land mod vest – det kunne ikke være andet end Samsø. Jeg bar postsækkene tilbage – startede motoren uden besvær – varmede den op, og få minutter senere var jeg i luften og drejede ind på kurs mod Brattingborgs marker, hvor jeg kort efter landede.

### **På Zone-Redningskorpset web-site**

*har jeg fundet følgende, og bringer det i en noget ændret og af pladshensyn beskåret form.*

Flyvningerne forgik ikke uden uheld, først var det Asmussen, som måtte nødlande på isen mellem Samsø og Asnæs på grund af isdannelse i karburatoren.

Efter Asmussens udsagn foregik landingen uden problemer, men efter kort tid trængte flyets landingshjul sig gennem isen, så det sad uhjælpeligt fast.

Asmussen stod nu på isen i Storebælt uden radiokontakt til land, men heldig som han var, sejlede Aarhus færgen fortsat gennem ismasserne på dette tidspunkt og passerede området, så efter ca. 25 minutters ventetid blev han taget om bord på færgen Freia. Færgens kaptajn tilbød at trække flyet op på færgen, men det blev afslået af Asmussen, som mente det var for besværligt og tidskrævende for færgens mandskab.

Dagen efter nødlandingen var Asmussen på vingerne igen, med en anden af ZRs KZ-maskiner, denne var monteret med ski på landingsstellet hvilket antagelig kunne have reddet maskinen, som nu stod på sin isflage og drev frem og tilbage i Storebælt og kunne observeres ved de daglige overflyvninger. Flyvraget blev sidst set ved Reersø den 3. marts 1956, men blev så vidt vides ikke bjerget i land. *Afskrift slut.*

# Dansk Flyvetjenestes oprettelse



Ved et blik i bakspejlet skimtes tre kardinalpunkter for flyvetjenestens udvikling og oprettelse, helt i overensstemmelse med min opfattelse af menneskehedens børn og dermed af vore holdninger til medborgere, der har behov for hjælp her og nu.

1. Et af de tre punkter er helt i hvidt.
2. Et andet og vel nok flertallets er gråt eller rettere med en grimset mudderagtig kulør.
3. Det tredje er sort – præget af gammeldags tænkning, noget reaktionær, måske – med vægt på snævre til tider præget af konkurrence og økonomiske interesser.

**Ad. 2.** Gruppen kan karakteriseres som de holdningsløses – vi har det jo godt – det er jo ikke vort problem og ved samfundets ypperstepræsters sagsbehandling – vort bureaukrati på godt og ondt.

Meget kort: ZRs dokumentation vidner igen og igen om, at bureaukratiets referenter uengageret fremdrager uvæsentlig ting, hvormed det videre sagsforløb forsinkes for i flere tilfælde at løbe helt af sporet.

Betaling af eksempelvis told ved køb af nyt fly kører frem og tilbage imellem forskellige instanser, og man overser helt, at her er tale om småpenge – klatskillinger sammenlignet med projektets samlede størrelse og formål.

Man fortabte sig mere eller mindre bevidst i uvæsentlige detaljer og forsinkede dermed beslutningsprocessen.

**Ad. 3.** Ved flere lejligheder opstod konflikter, hvor baggrunden mere eller mindre gedulgt var prestigemæssige eller økonomiske interesser.

## Eksempler:

DDL (Det Danske Luftfartsselskab) hvori staten havde aktiemajoriteten tilbød i 1937 for egen regning at indrette tre Fokker trafikmaskiner, således at de kunne medbringe en bære, og stille maskinerne til rådighed for ambulancetjeneste mod en rimelig betaling, hvis maskinerne ellers var fri.

I foråret tilbød Dansk Røde Kors at betale for indretning af endnu én af DDLs maskiner, men så meldte Falcks Redningskorps sig på banen, hvorefter Dansk Røde Kors trak sig.

## **AF Falcks årsberetning fra 1938 fremgår bl.a.**

*(ZR i luften si 8 uddrag.)*

....Som ventet viste der sig kun at være ringe anvendelse for ambulanceflyvning. Danmark er overalt så velforsynet med sygehuse, at der kun sjældent er anledning til flyvning med patienter. ....

### **Kommentar:**

**A.** Fokkerflyene krævede lange start- og landingsbaner og var med kun en motor risikable at anvende til denne tjeneste. Deres indsats var derfor på forhånd begrænset til få flyvepladser.

**B.** Zone-Redningskorpset fik aftalt med Hærens Flyvetropper, at man år for år skulle modtage en oversigt over nysåede marker og mulige start og landingspladser i Danmark. Om Falck har gjort sig lignende anstrengelse foreligger intet.

**C.** På et rundspørge til landets 23 amtslæger, om der i deres distrikt var behov for en egentlig ambulanceflytjeneste, svarede 20 bekræftende.

**D.** 8. februar 1942 flyves en patient trods risiko for overisning fra Randers til Rigshospitalet i København for at blive opereret øjeblikkeligt for en hjernesvulst.

August 1946. Ærø anmoder Falck i Svendborg om at afhente en dødssyg mand med ambulancefly med henblik på overførsel til Rigshospitalet i København.

En halv time senere meddeler Falck, at begge deres maskiner er ude af funktion. Patienten overføres til Svendborg, og den videre transport foregår med ambulance. I Korsør dør patienten, og ambulancen returnerer.

Næste dag afslørede, at Zone-Redningskorpset ikke var blevet forespurgt, og at dette havde haft to startklare maskiner.

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

Den 19. august udsendte Zone-Redningskorpset over Ritzauts bureau en erklæring, som gengives i uddrag. ( ZR i luften si 51.)



...Foranlediget af et meget beklageligt tilfælde, hvor en patient døde undervejs til operationsbordet i København, fordi flyveambulance ikke blev tilkaldt, skal man jvfr. det fra Sundhedsstyrelsen til samtlige landets læger tidligere udsendte cirkulære, gøre opmærksom på, at flyve-ambulance-tjenesten, som Zoneredningskorpset oprettede i 1939 efter aftale med Indenrigsministeriet, er det eneste selskab, der har ambulance-flyvemaskiner og som kan udføre ambulance-flyvning overalt i Danmark, hvorfor man for at undgå lignende beklagelige fejltagelser gør opmærksom på, at tilkaldelse bør ske til central 9424, 9429, 7343 eller navneopråb: Zone-Redningskorpset København.

Man benytter samtidig lejligheden til at gøre opmærksom på, at ingen af økonomiske grunde bør afholde sig fra at rekvirere flyve-ambulance, når det bliver livsnødvendigt, idet ambulance-flyvningen, når forholdene taler herfor, udføres gratis eller til nedsat betaling efter Tilsynsrådets skøn.

København 19. august 1946.

Flyve-ambulancens Tilsynsråd

Paul Guildal, formand *Afskrift slut.*

E. Behovet for ambulancefly understreges i snedker P.E. Møllers brev stilet til Zone-Redningskorpset, det er dateret d. 10. september 1937. Dette brev har givetvis haft indflydelse på den kommende debat og beslutningsprocessen i et gumpetungt bureaukrati. (*Uddrag Z-R si 8*)

.....Den eneste forbindelse vi har fra Anholt med omverdenen er søvejen, som er meget slem for en patient, og vores forbindelse er 2 gange egentlig København – Grenå. Sejladsens tid er som vejret er til, og patienten er ikke søvant, og det kan være livet om at gøre med tiden, at vi kan komme til nærmeste sted. 7 mil på 3 timer under fint vejr eller 5 – 7 og 8 timer, og det er en meget lang tid for en patient vinterdage på en fiskerbåds dæk, og store søer ruller ind over dækket, og patienten kan kun dækkes med et sejl.

En heftig blindtarmsbetændelse o.l. kan vi ikke nå til sygehuset rettidigt med. Vi havde et tilfælde for nogle år siden, hvor en ung kone blev sendt til sygehuset, og det var koldt og dårligt vejr. Båden havde længere tid end beregnet, og det kostede den unge kones liv.

Før tiden har vi tre tilfælde.

En ung mand, der styrtede fra sin lastvogn og slog baghovedet, hvorved han fik hjernerystelse og lidt lammelse.

Han måtte føres herfra i skibet, som jo rystede en del, hvilket ikke er heldigt i dette tilfælde. Det næste er en ung mand, som blev angrebet af børnelammelse, men ingen feber havde. Der måtte lejes en fiskerbåd til at sejle til Grenå, og det tog 6 timer, foruden søsygens kvaler. Den unge mand kogte af feber, da de nåede Grenå, og han døde nogle timer derefter. En lille pige på 4 år blev den 16 januar ligeså sejlet til Grenå meget dårlig ved 5 timers sejlads. Jeg beder Dem høfligst være os beboere behjælpelig med at få indført en ny befordring, så vi kan se en lysere tid i møde.

Der findes en ganske god landingsplads på Nordbjerg.

Med højagtelse

Snedker P.E. Møller junior

Anholt By

Den 5. november 1938 foretog Z-R en prøveflyvning eller rettere en reklame-, eller propagandaflyvning. Som patient agerede snedker P. E. Møller, som nogle år forinden var blevet overført med en fiskerbåd. Dengang havde det taget otte timer, nu tog det 24 minutter. Ingen kunne længere være i tvivl om effektiviteten.

#### **ad. 1. det hvide felt**

Lad os igen dele Zone-Redningskorpsets venner og personel – i en administrativ ledelse og de, der udførte redningsaktionerne med fare for eget liv og helbred. Karakteristisk for alle, er den ildsjæl, som man overvinder vanskelighederne med, man er udholdende og har et gåpå mod, som er misundelsesværdigt. Uoverenstemmelser har ikke kunnet undgås mellem så mange store og stærke personligheder, men de har næppe sat spor på resultat-tavlen.

At ledelsen klart markerede, at man ikke søgte mammon, at Z-R kun skulle løbe rundt, og at et eventuel overskud skulle bruges til udbygning og forbedring af indsatsen har uden al tvivl haft indflydelse på de mange sponsorer eller abonnenter, som dermed kunne yde deres bidrag efter evne.

Det flyvende personel har kendt risikoen for ulykker, men har overvundet deres frygt for uheld selv under ekstreme forhold. De har tegnet og efterladt billedet af et korps, der kun tog smålige hensyn til sit eget jeg i bestræbelserne på at komme mennesker i nød til hjælp.

Hatten af i beundring.