



## **Oberstløjtnant Arne V. Rasmussen**

**En "skrivebordspilots" erindringer**

# **Oberstløjtnant Arne V. Rasmussen**

## **En ”skrivebordspilots” erindringer**

**Udgivet af:** Flyvevåbnets Historiske Samling

**©Copyright:** Flyvevåbnets Historiske Samling 2014

**Redaktion og layout:** Bent Aalbæk-Nielsen

**Tryk:** Forsvarets Trykkeri

**ISBN:** 978-87-92351-13-5



# Indholdsfortegnelse

Klik på det sidetal, som du ønsker at komme frem til.

|   |                    |
|---|--------------------|
| <b>Forord</b> .....   | <a href="#">05</a> |
| 1. <b>Barndom - ungdom</b> .....  | <a href="#">06</a> |
| Høng Studenterkursus .....  | <a href="#">07</a> |
| Et par fjumreår .....   | <a href="#">07</a> |
| 2. <b>Ingeniørregimentet, 1947 - 1949</b> .....                             | <a href="#">09</a> |
| Ingeniørtroppernes Befalingsmandsskole .....                                | <a href="#">09</a> |
| Tjeneste som kornet .....   | <a href="#">10</a> |
| 3. <b>Flyveskolen 1949 - 1950</b> .....                                     | <a href="#">11</a> |
| Forskolen, Værløselejren .....  | <a href="#">11</a> |
| Elementrækursus 1949-I .....  | <a href="#">12</a> |
| Overgangskursus 1949-II .....   | <a href="#">14</a> |
| Fortsættelseskursus 1950-I .....  | <a href="#">15</a> |
| 4. <b>5. Eskadrille (Spitfire) Karup</b> .....                              | <a href="#">17</a> |
| 5. <b>Instruktør på Flyveskolen, Avnø</b> .....                             | <a href="#">19</a> |
| Instruktør .....  | <a href="#">20</a> |
| Flyvevåbnet oprettes 1. okt. 1950 .....                                     | <a href="#">21</a> |
| Kort ophold ved ESK 723 .....   | <a href="#">22</a> |
| Tilbage på Flyveskolen .....  | <a href="#">22</a> |
| 6. <b>Flyvevåbnets Officersskole, Rungsted</b> .....                        | <a href="#">24</a> |
| 7. <b>Flyvestation København - Forsvarets Fjernkendingsskole</b> .....      | <a href="#">29</a> |
| 8. <b>Forsvarsministeriet</b> .....   | <a href="#">31</a> |
| 9. <b>Forbindelsesofficer til Royal Canadian Air Force</b> .....            | <a href="#">34</a> |
| 10. <b>Chef, Flyverstabens Uddannelsessektion 1960 - 1965</b> .....         | <a href="#">39</a> |
| 11. <b>Luftværnsgruppen, CH Administrationsafdelingen 1965 - 1968</b> ..... | <a href="#">44</a> |
| 12. <b>FSN Aalborg, Chef Administrationsafdelingen 1968 - 1970</b> .....    | <a href="#">47</a> |
| Øvelse BIG CLICK .....  | <a href="#">48</a> |
| 13. <b>Forsvarsstaben, CH/Uddannelsessektionen 1970 - 1977</b> .....        | <a href="#">51</a> |
| EURO/NATO Basic Helicopter Pilot Training .....                             | 52                 |
| Lidt generelt om rejser .....   | <a href="#">55</a> |
| 14. <b>Chef Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole 1977</b> .....    | <a href="#">56</a> |
| Nijmegenmarchen, Holland .....  | <a href="#">57</a> |
| 15. <b>NATO Defence College, Rom 1977 - 1978</b> .....                      | <a href="#">58</a> |

|   |                    |
|---|--------------------|
| Turen til Nordamerika .....   | <a href="#">60</a> |
| Turen til Sydeuropa .....   | <a href="#">63</a> |
| Weekendture arrangeret af NATO Defense College .....                            | <a href="#">65</a> |
| Den sidste tid på NATO Defense College .....                                    | <a href="#">66</a> |
| <b>16. Flyverstaben, Chef/Uddannelsessektionen 1978 .....</b>                   | <a href="#">67</a> |
| .... Og så blev det skiftedag igen .....  | <a href="#">68</a> |
| <b>17. SHAPE, Belgien 1978 - 1983 .....</b>                                     | <a href="#">69</a> |
| Mit arbejde i SHAPE .....   | <a href="#">69</a> |
| Dagligdagen, uden for arbejdstiden .....  | <a href="#">72</a> |
| SHAPE Stamp Club .....  | <a href="#">73</a> |
| <b>18. Flyvertaktisk Kommando, CH/Administrationsafdelingen 1983.....</b>       | <a href="#">75</a> |
| <b>19. Forsvarsstaben, CH/forvaltning af stampersonel (HRN, FLV, FIK) .....</b> | <a href="#">78</a> |
| Og så var det snart slut .....  | <a href="#">79</a> |
| <b>20. Pensionist, konsulent for SFO-HRN 1987 - 1996 .....</b>                  | <a href="#">80</a> |
| <b>21. Pensionist på heltid - fra 1996 ... ..</b>                               | <a href="#">83</a> |
| <b>Efterskrift .....</b>  | <a href="#">85</a> |

## Forord

Lige fra min første dag i det, der i dag er Flyvevåbnet, har jeg samlet fotos, skrivelser og andet relevant og derved skabt mig en samling af dejlige og informative minder om et godt og spændende liv. Ved forskellige lejligheder er der personer, som har set dette materiale, og enkelte fotos er anvendt i bøger. I sommeren 2013 fik jeg besøg af *L. Søe-Jensen* fra Flyvevåbnets Historiske Samling (FLYHIS). Han lånte forskelligt materiale og udtrykte stor begejstring for indholdet af mine album. I maj 2014 fik jeg så besøg af *Bent Aalbæk-Nielsen*, som er redaktør ved FLYHIS. Resultatet af dette besøg blev, at han lånte alle min fotoalbum med henblik på scanning m.m. Det var for mig lidt overraskende, at det også blev foreslået, at mange af mine billeder m.m. bedst kunne præsenteres i en bog, hvor jeg fortalte om min tid i Flyvevåbnet. Det er en tanke, som ikke tidligere er faldet mig ind, men i løbet af den gode samtale, vi havde, stod det mig klart, at jeg repræsenterer en gruppe af personer, som ikke særlig ofte bliver hørt. Bortset fra mine første år som aktiv pilot har jeg været i administrative funktioner, som jo ikke har været ønskejob for de fleste piloter. Jeg har det meste af tiden været det, som med et engelsk ord rammende betegnes som *desk pilot*.

Det er imidlertid – efter min opfattelse – nødvendigt, at der er et velfungerende system, som på bedste måde kan skabe det nødvendige grundlag for, at Flyvevåbnets opgaver kan blive løst på bedste måde. Og et sådant system kræver mange personer, som ikke nødvendigvis er piloter; men en vis del må selvfølgelig have den nødvendige flyvemæssige baggrund.

I den tid, der er gået fra den spæde begyndelse i slutningen af 1940'erne og til nu, er der sket en meget stor udvikling indenfor personel-, uddannelses- og teknikområdet. Da min tjeneste i Flyvevåbnet

har medført, at jeg i tidens løb har været involveret i og været med til at gennemføre rigtig mange af de store forandringer, der er sket, så sagde jeg ja til at forsøge at skrive lidt om, hvordan jeg har oplevet alt dette.

Det er nødvendigt for mig at sige, at selv om jeg har en del materiale til at understøtte min fortælling, så er der alligevel meget, som kun kan hentes i hukommelsen, og det kan visse steder være lidt vanskeligt at få kronologien helt korrekt, og måske vanskeligt at huske – jeg er alligevel blevet 87, inden denne beskrivelse er påbegyndt.

Efterhånden som jeg arbejdede mig igennem de mange ”afsnit” i mit liv, dukkede mere og mere op. Det var både store og små begivenheder, og ofte må man stille sig selv spørgsmålet, om det nu også kan have læserens interesse. Alt det, jeg har medtaget, har selvfølgelig haft en betydning for mig, og meget er medtaget, ikke på grund af dets almene vigtighed, men fordi jeg synes, at det har været med til at beskrive, hvordan virkeligheden var dengang. Der er i beretningen kun blevet plads til nogle få bemærkninger om mit familieliv, specielt når det har været tjenstlige forhold, der har haft en væsentlig indflydelse på det.

Specielt FLYHIS har udgivet en del bøger om mange forskellige ting i Flyvevåbnets historie, og her må jeg fremføre de mange glimrende bøger, som Hans A. Schrøder har skrevet. Her er utroligt mange fakta om Flyvevåbnet, og ikke mindst bogen ”Dansk Militærflyvningens Kulturhistorie” (udgivet af Flyvevåbnets Bibliotek) giver en god analyse af udviklingen. Det, jeg har forsøgt at få frem i denne bog, er nogle af de faktorer og begivenheder, som ikke er almindeligt kendte, men som jeg har vurderet som væsentlige, små brikker i udviklingen.

# Afsnit 1

## Barndom – ungdom

Da jeg blev født den 15. november 1926 i den lille by Glumsø (mellem Ringsted og Næstved), lå det ikke i kortene, at jeg skulle vokse op til at blive ”noget i Forsvaret”. Min far var tømrer- og snedkermester, og min mor kom fra en af de største gårde i byen. Mine forældre havde købt en grund af min morfar, og her havde de bygget et ret stort hus med kælder, stue og 1. sal. Men det manglede de faciliteter, som vi i dag anser for selvfølgelig: Vand indlagt, centralvarme og et toilet, men der var et lokum i kælderen. Huset lå lige ved siden af jernbanestationen. Der var sket det uheldige for min morfar, at da jernbanen blev anlagt, kom den til at gå lige igennem hans marker, således at den firelængede gård lå på den ene side af jernbanen, og størstedelen af agerjorden lå på den anden side. Det betød, at alle afgrøder skulle hentes med hestevogn ad en lang vej og gennem en viadukt.

Min farfar var også tømrer. De var flyttet til Glumsø fra en lille by på Stevns og etablerede sig i et lille husmandssted. Han var en herlig type, som man godt kunne skrive en lille bog om, men her vil jeg blot nævne, at han i mange år var formand for Glumsø Husmandsforening, var den egentlige stifter af Glumsø Brugsforening og havde flere andre tilidshverv.

Jeg fik aldrig nogen søskende, men har egentlig aldrig tænkt over, at jeg var enebarn. I kraft af, at



*Et meget tidligt billede fra tømrerpladsen bag huset.*

Mellem- og Realskole, hvor jeg fik min realeksamen i 1942. Det sidste år jeg gik der, blev gymnastiksal og halvdelen af skolegården beslaglagt af tyske soldater, så vi havde til daglig de hestetrukne prærievogne stående.

Uden for skoletid gik meget af tiden med aktiviteter i Glumsø Idræts Forening. Om sommeren var det primært håndbold, og da der blev bygget et nyt sportsanlæg, snusede jeg også lidt til atletik, men det blev ikke til så meget. Gymnastik optog også en



*Mit barndomshjem*

masse tid flere aftener om ugen. Og dengang da jeg var barn, var det altid rigtig vinter – eller sådan huskes det i hvert fald. Der var en meget fin kælkebakke, som endte nede på søen, som altid (!) var tilfrosset. Og der kunne man løbe på skøjter, ofte på størstedelen af søen. Da der blev sparet meget i mit hjem, så husker jeg, at de første år måtte jeg nøjes med at forsøge at spænde skøjterne fast på gummi-støvler, og det var ikke vejen frem til at blive en god skøjteløber. Men så fik jeg rigtige fedtlæderstøvler, og så gik det meget bedre. Skisport dyrkede vi også. Jeg havde selvfølgelig selv fremstillet mine ski på min fars værksted, som fyldte hele husets kælder. De første ski var af fyrretræ og var rimeligt gode, men efter nogle år fik jeg lavet et par nye af asketræ, og de var rigtig gode, så gode at jeg havde dem med på en tur til Norge i januar 1947. Da var det virkelig hård vinter, masser af is

i Kattegat og i Øresund. Oslo-båden kunne ikke komme igennem til København, så passagererne blev sat af i Helsingør og måtte derfra med tog.

*På skitur til Geilo i Norge i januar 47.*

*Det er mine hjemmelavede ski af asketræ, der bruges.*



På den tid var det ikke så almindeligt at give udtryk for følelser, i hvert fald ikke i mit hjem. Jeg har ikke nogen rigtig fornemmelse af eller erindring om, at der blev krammet eller lignende; men alligevel har jeg en erindring om en god barndom, fyldt med gode kammerater, leg og sport.

### Høng Studenterkursus, 1942 -44

Det var ikke almindeligt, at unge mennesker fik en studentereksamen dengang. Jeg kendte i hvert fald ingen i Glumsø, som havde fået denne fine eksamen. Men mine forældre havde udviklet den ambition, at jeg skulle være ingeniør, og det blev derfor også min ambition. Om det var, fordi jeg var ret god til at tegne eller bygge flotte modeller efter tegninger i Familie Journalen, ved jeg ikke. Jeg byggede mange modeller, bl.a. var jeg omkring 1940 i gang med at bygge en fregat. Jeg husker, at vi havde besøg af min mors kusine, som var gift med Erik Bertelsen, der i 1939 havde skrevet sangen "Blæsten går frisk over Limfjordens vande" (hvilket jeg dengang ikke anede noget om). Min mor må have været klar over dette og fik ham til at skrive i min poesibog (sådan noget havde drenge også dengang), og det blev til følgende:

*At bygge fregatter er ikke let,  
Men at prøve sig frem, er et menneskes ret!*

Men uanset hvad motivet var for beslutningen om, at jeg skulle have en studentereksamen, så blev jeg meldt ind på Høng Studenterkursus. Her kunne man få en studentereksamen på to år, og det sparede jo en hel del penge. I august 1942 pakkede jeg så mine ting i cykeltaskerne og startede af sted mod Høng. Min mor fulgte mig til Sorø, og så sagde vi farvel der. Det var en kostskole, og mine forældre havde ventet, at jeg skulle bo på skolen. Da jeg ankom, fik jeg at vide, at jeg skulle bo i en villa, hvor der boede to andre elever. Det var et rigtig godt sted, jeg kom til at bo de næste to år. Mon ikke jeg var det, man kalder "et guds ord fra landet", da jeg ankom til skolen som 15-årig uden meget kendskab til, hvad der skete i de voksnes verden. Det faktum, at det var et 2-årigt kursus medførte, at en del af eleverne var noget ældre, end jeg var, og mange havde været ude i arbejdslivet for at tjene til at gå på kursus, og den erfaring om voksenlivet, som de havde, var fjernt fra, hvad jeg havde oplevet. Jeg ved ikke om jeg har været specielt kvik til at lære, men det gik ret hurtigt med at falde til.

*Student.  
(Det må være min  
fars smoking, jeg  
har lånt)*



Jeg klarede det hele og fik min studentereksamen på de to år, men det må også siges, at der var en stor procentdel, som ikke kunne gennemføre uddannelsen.

En studentereksamen er jo adgangskortet til de videregående uddannelser, bl a. ingeniørstudiet. Men så enkelt var det jo ikke – og er det vel stadig ikke. Det var ikke nok at have en studentereksamen. Det, der står på bundlinien af eksamensbeviset, skal være stort nok til, at man kan komme ind på den uddannelse, man ønsker. Selv om mit eksamensresultat efter forholdene var rimeligt godt, så var det ikke godt nok til at starte på Polyteknisk Læreanstalt. Nu skal man også være opmærksom på, at elever på et studenterkursus skulle op til eksamen i hvert eneste fag og hver eneste side, vi havde pløjet os igennem med større eller mindre flid, og det er altså noget af en udfordring, og derfor er det ret naturligt, at det samlede resultat ikke når op på de store højder.

### Så fulgte et par fjumreår.....

Men livet skulle gå videre, og så måtte jeg jo prøve at komme ind på det ønskede studie på en anden måde. Og løsningen lå lige for: På Polyteknisk Læreanstalt var der oprettet et forberedelseskursus, hvor man i de nødvendige fag kunne få forbedret sine karakterer. Og det lød jo til at være pæret – jeg kendte jo det hele i forvejen. Jeg kom til København og fik et lille værelse i et pensionat lige i nærheden af Forum.

Kort fortalt må jeg nok tilstå, at det ikke gik som planlagt. Flere ting spillede ind her: Jeg brugte nok tiden lidt ukoncentreret og var vel ikke specielt målrettet. Dette kan i nogen grad tilskrives, at jeg kun var 17 år, da jeg fik min studentereksamen; men også det faktum, at det var krigens sidste år, spillede nok ind.

*70 år senere.*

*To jubilarer fra årgang 1944, fotograferet d. 13. september 2014 på trappen til Høng Gymnasium. Til venstre Arne Rasmussen og til højre Niels Hedager Sørensen. I midten rektor Birger Jensen."*





Da jeg startede på Høng Studenterkursus, var der to politiske ungdomsforeninger, og jeg meldte mig ind i Venstres Ungdom. Hvis man spørger mig om, hvorfor det blev VU og ikke Konservativ Ungdom, så er svaret meget let: VU kom først! I 1943 havde jeg deltaget i et VU-sommerkursus på "Brejdblik" nær Vejen og her fået nogle gode venner. Dette førte til, at jeg ofte mødte op i VU sekretariatet på Vester Voldgade, og her blev jeg lidt involveret i arbejdet med det illegale blad "Budstikken".

Desværre skete der det, at tyskerne opdagede dette og rykkede ind på sekretariatet. Så da jeg en morgen dukkede op, blev døren åbnet, og jeg blev hevet indenfor til afhøring. Det varede det meste af dagen og endte med, at jeg blev ført ned i en bil af et par danskere i tysk uniform. Her sad jeg så i en rum tid, hvorefter der skete det, at de sagde til mig, at nu kunne jeg godt gå. Der var ingen forklaring, og jeg spurgte ikke, men skyndte mig hjem til pensionatet, pakkede min cykel for at finde et andet sted at bo.

## Afsnit 2

# Ingeniørregimentet, 1947-1949

Mit liv i Forsvaret startede den 13. maj 1947, hvor jeg mødte op på Svanemøllens Kaserne i Ryvangen. Det var mit eget ønske at blive indkaldt til Ingeniørtropperne, og det må jeg, formentlig ved sessionen, have givet udtryk for, idet det af et kort fra Krigsministeriet, dateret 23. november 1946 fremgår ”I Anledning af Deres Andragende meddeler Krigsministeriet, at De vil blive indkaldt til Uddannelse ved 2<sup>o</sup> Pionerbataillon, København Ø fra den 13/5 1947 at regne”.

Grunden til, at jeg gerne ville aftjene min værnepligt ved Ingeniørtropperne, var, at det kunne være en mulig måde at opnå en uddannelse til ingeniør. Det havde jeg på en ret ukoncentreret måde forsøgt at opnå mulighed for i de første år efter min studentereksamen. Med nutidens sprog vil man nok sige, at jeg havde praktiseret ”fjumreår” – et begreb, man ikke kendte i 1946-47.

Den første uddannelse, rekrutuddannelsen, foregik i 5. Ingeniørkompagni i tiden 13/5 – 4/9 1947. Det var selvfølgelig en periode med en hård uddannelse og disciplin, sådan som det nu var i Hæren dengang. Den første måned måtte vi ikke forlade kasernen, men det gik udmærket – vi fik alligevel så lille en ”løn”, at der ikke var meget at gå i byen for.

Vores kompagnichef var en af de modstandsfolk, som med baggrund i frihedskampen havde fået en kort militær uddannelse og derefter var blevet udnævnt til officer. Vores chef var oberstløjtnant Wagner, som under besættelsen var kendt som ”General Johansen”. Så vidt vi rekrutter kunne bedømme, var han en god chef, men i praksis var det jo næstkommanderende, premierløjtnant von Huth Schmidt, som reelt styrede kompagniet. Men vi rekrutter havde jo ikke den store føling med nogen af befalingsmændene, dertil var der for stor formel afstand, ikke alene til de faste befalingsmænd, men også til de værnepligtige befalingsmænd.

Vi var indkvarteret i kasernebygninger bygget i mursten (senere prøvede vi også træbarakker). Men der var ikke indbygget varmeanlæg eller varmt vand; kun på samlingsstuerne var der kakkelovne, men én gang om ugen blev vi ført til varmt brusebad! Vi boede på stuer med ca. 20 mand, og vi sov i køjesenge. Der var et højt, men smalt skab til hver enkelt til opbevaring af uniform og udrustning. Civilt tøj måtte vi jo ikke gå i!!

Lægetjenesten havde jeg heldigvis kun kontakt med en enkelt gang. Det var, da vi alle skulle gennem en eller anden kontrol og samtidig have taget blodprøve. Det foregik udendørs; vi stod i en lang række og defilerede forbi lægen, som skulle

tage blodprøven. Uheldigvis var han dybt involveret i en samtale med en anden person, samtidig med at han havde en tændt cigar i munden. Han havde derfor lidt svært ved at ramme en blodåre, så han rodede en del rundt med kanylen, inden han fik noget i den. Men jeg endte op med et blå mærke, som gik næsten fra håndledet til øverst på armen. Men dengang afholdt man sig fra et klage, og et blå mærke varer heller ikke evigt!!

Vi blev på normal vis oplært i de grundlæggende militære færdigheder, men oven i disse fik vi megen interessant undervisning i de specielle opgaver, som ingeniørsoldater skal udføre. Det drejede sig om brobygning i større eller mindre format, brug af sprængstoffer, minering og minerydning og meget andet. Det var rigtig spændende og var et godt krydderi oven på de almindelige soldateropgaver, som vi selvfølgelig også fik vores del af.

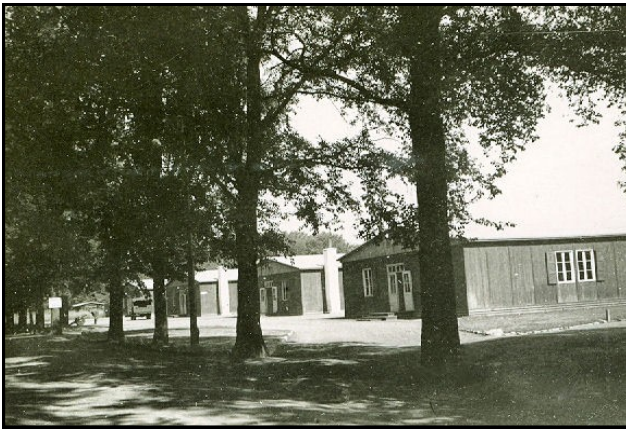
I slutningen af rekrutperioden blev der udtaget elever til befalingsmandsskolen (kornet og korporaler). En del meldte sig frivilligt, andre blev mere eller mindre tvunget på skolen. Mit mål var at komme videre i systemet, så jeg meldte mig frivilligt. Havde jeg ikke gjort det frivilligt, var jeg nok blevet udtaget alligevel, ikke mindst fordi jeg havde en studentereksamen.

### **Ingeniørtropperne Befalingsmandsskole (IBS), Ryvangen. 4/9 1947 – 27/4 1948.**

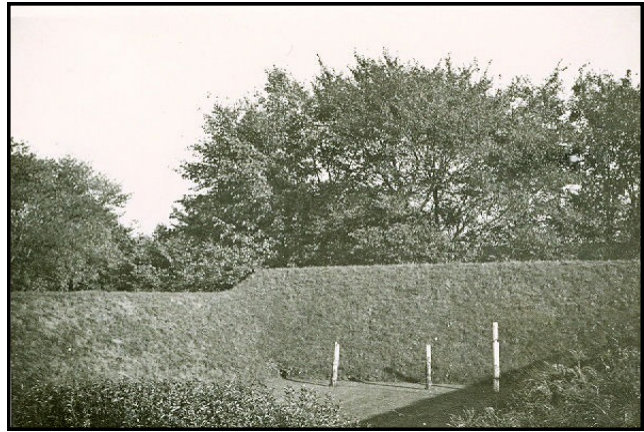
Den 4/9 1948 startede jeg på IBS som kornetelev. Uddannelsen var af lidt længere varighed end i andre dele af Hæren, så den første måneds tid overlappede vi med det foregående elevhold. Derfor var der ikke plads på selve skolen. Vi blev indkvarteret midlertidigt i et par store lokaler i øverste etage af et stort motorværksted. Det var rimeligt acceptabelt, og tænke på at klage gjorde man ikke dengang. Det var derfor et stort fremskridt, da vi kunne rykke over i skolens træbarakker, hvor der var stuer af en god standard og kun 5-6 personer pr. rum.



*Motorværkstedet, hvor vi var indkvarteret øverst*



*Skolens barakker, hvor der var både teorilokaler og indkvartering m.m.*



*Pistoltskydebanen med de tre træpæle.*

Uddannelsen var meget spændende og omfattende og af høj karat. Vi lærte meget nyt, men undgik selvfølgelig ikke de almindelige militære uddannelser tilføjet læren om at lede mindre grupper. Men denne del af uddannelsen indeholdt også det, som gamle soldater omtaler som ”røvture”. Sådanne ture kan godt være et helvede at komme igennem, men bagefter er det dem, man husker bedst, og som bliver til de sjove minder fra soldatertiden!!

Lige ved siden af skolen lå en pistoltskydebane, som tyskerne under besættelsen benyttede som henrettelsesplads. De tre træpæle stod der på det tidspunkt stadig, men de er nu erstattet af afstøbningsger. Det daglige nærvær af denne historiske plads gav helt naturligt anledning til, at vi ofte tænkte tilbage på besættelsen, som vi alle havde oplevet på forskellige måder for ganske få år siden. Området er i dag en del af Mindelunden.

### **Tjeneste som kornet, 27/4 1948 – 6/1 1948.**

Skolen sluttede med udnævnelse til kornet. Gradstegnet for en kornet var en lille trefløjet stjerne i sølv lignende metal på skulderstroppen, samt muligheden for at anlægge kasket! Vi nyudnævnte blev derefter fordelt enten til et kompagni med soldater, der var ½-gamle i tjenesten, eller til et kompagni, som modtog nye rekrutter. Mit nye tjenested blev 2. Ingeniørkompagni, som var et kompagni med ”gamle” soldater. Det var også et kompagni med en ældre chef, en forhenværende modstandsmand, oberstløjtnant af Reserven O. Mandrup-Poulsen. Han var et ualmindelig rart menneske og, efter befalingsmændenes målestok, måske lidt for rar. Vi syntes i hvert fald, at han ikke havde behøvet at undskyldte overfor kompagniet, da det på helt normal vis havde været udsat for en hård øvelse (”røvtur”).

Det var i starten lidt af en udfordring for en kornet uden erfaring at skulle takle disse erfarne, sammentømrede soldater. Problemet mødte jeg allerede den første morgen, hvor jeg skulle på stuein-

spektion. Her forventes forskellige militære aktioner, bl. a. i form af stueformandens kommando: ”Stuen ret”. Her viste det sig, at de havde bestemt sig til at se, om de kunne tage fusen på den nye kornet. *Hvad gør man så??* Dette var ikke en situation, vi havde lært noget om på skolen. Når jeg tænker tilbage på situationen, ved jeg ikke, hvordan jeg fik inspiration til at gribe sagen an på en rimelig pædagogisk måde. Efter få sekunders tøven bad jeg dem lukke døren, og derefter redegjorde jeg for min situation – og for deres – og påpegede, at hvis dette blev drevet for vidt, så var det mig, der havde alle muligheder for at gøre livet surt for dem i form af indberetninger m.m. Vi blev hurtigt enige om, at det bedste for alle parter var, at de fulgte de spilleregler, der nu engang gjaldt for dem, og at jeg så i øvrigt skulle behandle dem ordentligt. *Det virkede sgu’!!* – og det blev en prægtig gruppe soldater, som udførte alle de opgaver, de blev sat til, med en ildhu, som nogle gange kunne overraske.

Vores dagligdag bestod i fortsat øvelse af alle de specialer, som ingeniørsoldaterne efterhånden havde fået lært. Men vi blev også brugt til forskellige civile opgaver, hvor det, vi udførte for det civile samfund, faktisk var værdifulde øvelser for os. Som eksempler kan nævnes, at vi med brug af ”arvede” tyske pontoner byggede dommerflåder til brug ved rostævner på Bagsværd sø. Vi ledte med minesøgere efter forsagere på skydebanen på Amager Fælled, og det samme gjorde vi ude ved Roskilde Fjord. Her havde nogle drenge fundet nogle sprængfarlige efterladenskaber fra nogle sprængninger, som tyskerne i sin tid havde foretaget. Desværre havde drengene hamret på disse farlige stumper, og en eksplosion havde såret en af drengene. Vi tilbragte flere dage derude, og hver eftermiddag blev dagens fund sprængt. Vi fortsatte, indtil vi kunne erklære området for sikkert. En anden tilsvarende opgave husker jeg tydeligt. Ingeniørregimentet var bedt om at komme ned til Næstved for at rydde Garderhusarregiments (GHR) skydebane for forsagere, Det blev min opga-



ve sammen med tre soldater at gennemføre denne rydning. På vejen derned kørte vi en lille omvej og kørte ind til mine forældre i Glumsø, hvor vi fik en kop kaffe. Vi var en afslappet flok, som havde en opgave at udføre. Og måske var disciplinen ikke som den, de kendte i GHR. Det fik jeg at vide senere, da jeg på Flyveskolen kom på flyvehold med sekondløjtnant Højvang Nielsen fra GHR. Han huskede os og vores minerydnings-besøg, og han fortalte, at man havde været lidt chokeret over vores afslappede disciplin. Men vi havde en opgave, og den var blevet løst uden nogen problemer!

Tiden for hjemsendelse af de ”gamle” soldater nærmede sig, og det normale ville have været, at jeg ville blive udnævnt til sekondløjtnant. Men det skete bare ikke for os to kornetter i dette kompagni. En del år senere, da jeg var sagsbehandler i Forsvarsministeriets 2. kontor, var jeg i en funktion, hvor jeg i et skab bag mig havde en række ringbind med duelighedsbedømmelser. Her fandt jeg min egen, og nu kunne jeg læse, at grunden til, at vi ikke var blevet udnævnt efter de normale 6 måneder, udelukkende var, at det var vurderet, at vi manglede den erfaring, som man mente det gav at uddanne rekrutter!! *Som om behandling af ”gamle” soldater ikke både var krævende og gav en masse erfaring!*

Herefter kom jeg til et nyt kompagni og var med til at modtage og uddanne nye rekrutter. Det var selvfølgelig en helt anderledes hverdag end at have med ”gamle” soldater at gøre. Men min tid med at uddanne rekrutter blev kortvarig, idet der var sket

noget, som på afgørende vis ændrede mit liv. En dag havde jeg på bagsiden af Berlingske Tidende set en notits om, at der endnu var mulighed for at søge optagelse på Flyveskolen til en uddannelse, der startede i begyndelsen af januar 1949. Det tiltalte mig, og jeg sagde til mig selv: ”Hvorfor ikke prøve?”. Jeg søgte derfor, og har senere læst, at der var ca. 700 ansøgere, hvoraf ca. halvdelen blev udtaget og kaldt til optagelsesprøver. Disse prøver var, og er stadig, meget omfattende og grundige. Her husker jeg en lidt speciel del af prøven, idet vi alle blev fotograferet helt nøgne lige forfra og fra siden – af nogle kvindelige fotografer. Dette var vist nok til et eller andet projekt, som egentlig ikke havde noget med optagelse til flyveruddannelse at gøre. Men kort fortalt, så var jeg så heldig at bestå optagelsesprøverne. Vi var i alt 55, der den 7. januar 1949 skulle begynde uddannelsen i Værløselejren.

Efter at have modtaget beskeden om, at jeg skulle begynde flyveruddannelsen, var der på Svane-møllens Kaserne et par løjtnanter, som fortalte, at jeg nok snart kom tilbage. De sagde, at det at lære at flyve på en ujævn flyveplads som den på Avnø var meget svært, for de havde selv prøvet det og var afgået fra uddannelsen. Heldigvis dækkede dette nok mere over en vis misundelse og forsøg på at undgå en sandfærdig beretning om deres egne evner – det viste sig heldigvis, at jeg *ikke* kom tilbage til Svane-møllens Kaserne, samt at der sandelig ikke var noget i vejen med flyvepladsen.

## Afsnit 3

### Flyveskolen 1949 – 1950

Efter at have gennemgået alle optagelsesprøverne til flyveruddannelsen, var der ikke andet at gøre end at vente på at høre resultatet. Det var heldigvis positivt, og det betød, at jeg skulle møde i Værløselejren d. 7. januar 1949. Hvordan min begejstring kom til udtryk dengang, husker jeg ikke. Derimod husker jeg, at jeg fik en lidt flov start på det, der skulle blive mit liv indtil udgangen af november 1986.

Mit kompagni skulle sørge for transport fra Svanemøllens kaserne til Værløselejren, og der blev stillet en bil til rådighed for min transport. Desværre var chaufføren ikke orienteret godt nok om vejen til Værløselejren, og jeg selv havde ikke noget lokal-kendskab til denne del af Københavns omegn. Resultatet var, at jeg kom for sent! Alle de øvrige var stillet op, og en velkomsttale var i gang!! En meget dum og uheldig begyndelse for en ”gammel” soldat, der oven i købet havde en befalingsmandsgrad.

#### Forskolen, Værløselejren 7/1 – 5/3 1949.

Holdet, der mødte, var en blandet skare. Der var 5 premierløjtnanter fra hæren, 8 kornetter og 5 kornet-elever, alt anført i Kundgørelse for Hæren A. 1-1949. Fra hæren var der også 8 sekondløjtnanter og 3 oversergenter. Desuden var der 2 søløjtnanter af 1. grad og nogle enkelte andre befalingsmænd fra Søværnet, samt alle dem, der kom direkte fra det civile liv. Disse ”civile” blev ansat i Søværnet, hvor man havde en betegnelse ”flyverkadetaspirant”.

Forskolen i Værløselejren havde orlogskaptajn P. Zigler som chef. Det var primært et teoretisk kursus, hvor vi blev indført i en masse basale fag, som var nødvendige for den videre praktiske uddannelse. Som faste lærere havde vi to piloter: premierløjtnanterne Willumsen og Gedsø samt to ingeniører og en meteorolog. På grund af den store gradsspredning og den for den tid karakteristiske formelle afstand mel-

lem de forskellige personelgrupper, så var der mange barrierer, der skulle overskrides, for at vi kunne blive til den homogene masse, vi senere udviklede os til. Reglerne for, hvor man kunne indtage sine måltider og tilbringe fritiden, var vel nok den væsentligste hindring for at udvikle det nødvendige sammenhold. Det var således, at de, der havde en officersgrad, havde officersmessen som deres holdepunkt, kornetter og oversergenter havde en anden messe, og flyvekadetaspiranterne var henvist til kostforplejningen. Men alligevel lykkedes det at få banket en masse teori ind i hovederne på os, og vi fik også nogenlunde overvundet gradsforskellene. Allerede på dette tidspunkt mener jeg, at der afgik nogle få fra uddannelsen, og 5. marts 1949 var vi 51, der blev flyttet til Avnø for at fortsætte den egentlige flyveruddannelse.

### Elementærkursus 1949-I, Luftmarinestation Avnø, 5/3 – 5/7 1949

Vores chef var orlogskaptajn H. Westenholtz; næstkommanderende kaptajn Meincke og flere af vores instruktører var piloter, som havde deltaget i 2. verdenskrig og bl.a. fløjet Spitfire under Slaget om England. Min instruktør var flyverløjtnant A. Bøge, og det lykkedes ham at få



*Hovedbygningen på Luftmarinestation Avnø.*



*Efter min første solo.*

inden en elev blev sendt af sted på sin første solo-flyvning. Kontrollen blev klaret, og lige efter startede jeg så på min første flyvning helt alene. Min flyvetid med instruktør inden første solo udgjorde 14

timer og 50 minutter, hvilket vistnok er nogenlunde gennemsnittet før 1. solo. Det er for enhver pilot et stort øjeblik, og efter 25 minutters flyvning landede jeg igen og fik, som traditionen bød, en buket markblomster, eller hvad det nu var, man kunne plukke i april måned.



*Den nybyggede elevmesse.*



*Elevbarakkerne i nærheden af hangarerne.*

lært mig det nødvendige, således at han d. 27. april 1949 mente, at jeg var klar til, at næstkommanderende kunne foretage den obligatoriske kontrolflyvning,

Uddannelsen foregik primært på det danskbyggede træningsfly KZ-IIIT, men desuden lærte vi også at flyve den lukkede 4-personers KZ-VII. (Mere om





*Fra en instruktion før flyvning, Instruktørerne er PL Schaumburg (i alm. uniform) og FL Bøge. Alle eleverne er ikklædt vinterflyvedragt.*

*På billedet t.h. er eleverne efter endt instruktion på vej ud til KZ II'erne. T.v. i billedet ses fundamentet til det gamle tårn, hvor bl.a. meteorologerne havde til huse.*



som teknikerne havde trukket ud foran de to hangarer. De, der ikke skulle flyve første pas, samledes ude på pladsen ved det specielle landingsmærke, der var udformet som et stort T, hvor den lodrette linje i T'et angav vindretningen. KZ-II var et åbent fly, absolut uden nogen form for bekvemmeligheder, så i vintertiden var det nødvendigt med en meget varm flyvedragt og tilhørende støvler.

disse to fly er fortalt i afsnittet om min tid som flyveinstruktør).

Holdet på 51 elever var opdelt i to hold, således at det ene havde teori om formiddagen, medens det andet havde flyvning. Lærerne i teori var henholdsvis vores instruktører eller civile eksperter (ingeniører eller meteorolog), som blev hentet på Skovlunde flyveplads med KZ-VII. Egentlig elementær militæruddannelse var der ikke meget tid til, selv om det jo nok havde været på sin plads, at flyverkadet aspiranterne havde fået lidt mere og solidere almindelig militær ballast!

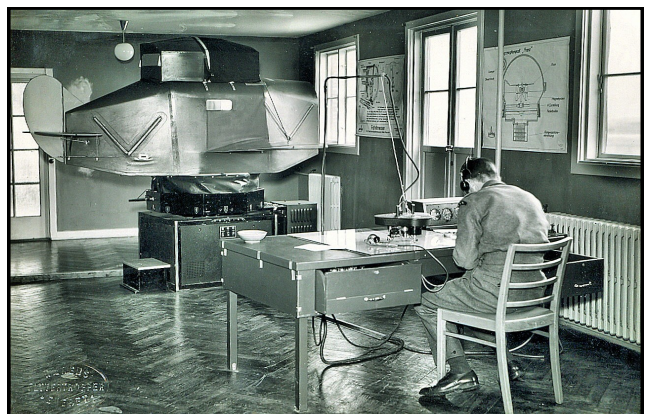
Hver instruktør var normalt tildelt fire elever, og det var reglen, at det var den samme instruktør, vi fløj med; men af og til måtte en anden instruktør overtage, hvis den faste var forhindret. For dem, der skulle flyve, startede det med, at vi samledes i et lokale i hangarområdet, smukt linet op bag hver vores instruktør. Her blev dagens lektion gennemgået, hvorefter vi begav os ud til de ventende maskiner,

Vi blev også ramt af et par alvorlige havarier. Det første skete på en navigations-flyvning, hvor eleverne, som fløj solo, skulle mellemlande på Skovlunde flyveplads. En elev (mineunderkvartermester Boyhus) ramte under anflyvning en højspændingsmast, og en ledning savede sig ind i højderoret, hvorefter maskinen faldt til jorden. Boyhus nåede at kravle ud, inden maskinen gik i brand og totalt udbrændte. Boyhus slap med nogle rifter på den ene hånd. Den næste ulykke skete på Avnø, hvor to elever kolliderede i 100 meters højde under indflyvning til landing. KZ-II'eren fik ødelagt den ene vinge og styrtede i fjorden. Føreren blev reddet af en hurtiggående motorbåd. Han havde fået kraniebrud og en brækket arm. Den anden maskine, en KZ-VII, fik ved sammenstødet blokeret side- og højderor, men det lykkedes eleven at nødlande på en mark tæt ved Avnø.

Uddannelsen på Avnø sluttede for os den 3. juli 1949, men nu var de 51 elever, der startede, ble-

*Motorlære foregik på en gammel Stiglitz, som ikke kunne flyve, - - -*

*- - - og øvelse i blindflyvning blev givet i en linktræner, som var anbragt i et lokale i hovedbygningen.*







De 31 elever, der afsluttede uddannelsen på Avnø. Det kan bemærkes, at flyverkadetaspiranterne nu havde fået tildelt en jakkeuniform med en tynd guldstribe som gradstegn samt en flot kasket med hvidt sommerbetræk.

vet reduceret til 31, som den følgende dag meldte sig til videre uddannelse på Overgangskursus (Harvard-skolen) i Karup.

Ved afgangen fra Avnø havde jeg opnået i alt 39:55 timer på KZ-II og 16:35 timer på KZ-VII.

### Overgangskursus 1949-II, Karup, 5/7 1949 – 7/1 1950.

Næste og sidste (troede vi) skridt på vejen til den eftertragtede flyvervinge var uddannelse på det noget større og mere avancerede Harvard træningsfly. Chef for Flyveskolens Overgangskursus var orlogskaptajn K. v. Wylich-Muxoll. Min instruktør blev premierløjtnant Reimer, som var en herlig og munter person, som jeg senere gjorde tjeneste sammen med som flyveinstruktør på Avnø. Han gav mig den første lektion d. 6. juli 1949. Harvard'en var på mange måder helt anderledes end KZ-II. Her sad eleven/piloten i forreste sæde, og der var radiokommunikation mellem instruktør og elev, og der var et lukket cockpit!



Den 27. juli 1949 blev jeg meldt klar til min første solo på Harvard, og skolechefen foretog den nødvendige kontrolflyvning for at sikre og sige god for, at eleven var klar til solo. Men forinden man blev sluppet løs, skulle der underskrives et "Solocertifikat" af såvel elev som skolechef.

Solocertifikat.

Det attesteres herved at jeg *Seklut. A. V. Rasmussen* er fuldt fortrolig med Betjeningen af nedennævnte Betjeningsgreb m.m. i Harvard Luftfartøj.

- Det hydrauliske System, Haandpumpen, Understellets Betjeningsgreb og Visere.
- Bremsesystem, samt hvorledes Bremsetryk opbygges.
- Brændstofs-system og Oliesystem med Haner og Visere.
- Det elektriske System inklusive Generatorkontakt og den indre Forbindelse pr. Telefon.
- Kølesystem.
- Gashaandtag, O/M, Propellerhaandtag, og Forvarmerhaandtag. Data for O/M og boosttal, for Start, Stigning, Marchfart.
- Trimhaandtagenes Stilling ved Start.
- Øvrige Haandtag og Kontakter.
- Indstilling af Sæde og Seler, hvorledes hooden aabnes og lukkes, Nøddudløsning af hood.
- Forholdsregler i Tilfælde af Brand.
- Forhold at tage Hensyn til hvis Luftfartøjet skal forlades i Luften.
- Forholdsregler ved Opstartning af Motor.

*A. V. Rasmussen*

Det attesteres herved at *Seklut. F. V. Rasmussen* er blevet undervist i den rette Brug af samtlige Betjeningsgreb og er fortrolig med disse. Hans Færdighed er tilfredsstillende for at flyve Solo.

27/7-49.  
*K. v. Wylich-Muxoll*



Uddannelsen på Overgangskursus varede til udgangen af december, og på den tid opnåede jeg 125:15 timer på Harvard. Uddannelsen omfattede alt, hvad der var nødvendigt på den tid: navigationsflyvning, blindflyvning, ZZ-landinger, kunstflyvning og formationsflyvning. Og som vi var vant til, gik tiden med teori den ene halvdel af dagen og flyvning den anden halvdel. Men på grund af den øde placering midt på heden, så havde vi også nogle ”frivillige” undervisningstimer et par aftener om ugen. Der var en aften med sang, og det var ganske rart at lære nogle sange, som måske var lidt anderledes end dem, vi af og til sang ved festlige lejligheder i officersmessen. Der blev også arrangeret danseundervisning, som var ganske morsomt, selv om vi manglede nogle damer som partnere. Om grunden til, at danseundervisning var indført, har noget at gøre med, at danselæreren efter timen med os fortsatte med øvrige officerer med damer, er jo ren spekulation!

Da vi nærmede os afslutningen på år 1949, havde vi en forventning om, at vi, som de to foregående hold ville modtage vores flyvervinger og blive udnævnt til militærflyvere m.m. Det var derfor med stor skuffelse og forundring, at vi kort forinden afslutningen af uddannelsen på Harvard fik at vide, at ”...vi skulle gennemgå en ny uddannelse, kaldet Fortsættelseskursus”, som startede i Værløselejren d. 9 januar 1950.

I skrivende stund (juli 2014), hvor jeg omtaler vores forventning om at få vingen efter gennemgang af Overgangskursus, må jeg erkende, at vores forventning burde have været erstattet af en bedre orientering om, hvad der egentlig stod i Kundgørelse for Hæren nr. A.75 af 27/9 1948. I dette opslag står helt klart i punkt 5 følgende:

”5. Efter tilfredsstillende Gennemgang af Elementærkursus 1949 I fortsættes uddannelsen på et *Overgangskursus* af 6 Maaneders Varighed. Efter afslutningen af dette Kursus følger en ca. 3 Maaneders supplerende Uddannelse, hvorefter alle egnede Elever af lavere grad end Sekondløjtnant udnævnes til Sekondløjtnant eller Flyverløjtnant II af Reserven”.

Der var derfor ingen formel grund til, at vi følte skuffelse, men det må nok også indrømmes, at læsning af og kendskab til Kundgørelser ikke ligefrem var noget, der lå os elever på sinde. Men kursusledelsen burde måske nok have været lidt mere omhyggelig med orientering om netop en sådan bestemmelse. Som eksempel på de følelser, der herskede på dette tidspunkt, kan citeres fra det ”julehæfte”, der var fremstillet til julefesten i officersmessen på Karup. Heri var bl.a. et ”digt” som havde titlen ”Sørgespillet OK-49-II”, hvor de to sid-

ste vers lyder som følger:

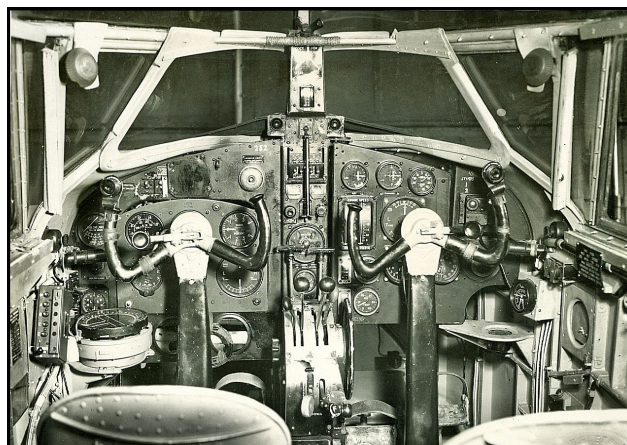
Vi sled og slæbte som gale,  
Og når humøret vilde dale,  
Så tænkte vi på dette:  
Vi vingen får når det er forbi.  
Og straks vore skridt blev lette,  
thi fart det kunne vi li’.

Snart på Karup vi er færdig,  
og som sagt .. til vingen værdig.  
Men nu er der ingen,  
Der vil give os vingen,  
Hvorfor?.. vi spørger bare,  
vil man os for vingen narre!!

Dette sørgespil er jo et godt eksempel på, at man på den tid nok ikke gik så meget op i at sørge for den nødvendige kommunikation til de underliggende niveauer. Men vi elever kunne selvfølgelig også selv have gjort noget for at få denne viden.

#### **Fortsættelseskursus 1950-I, Værløselejren, 7/1 – 15/4 1950**

Denne nye uddannelse var en blanding af teori og flyvning, hvor vi skulle lære at flyve 2-motors fly af typen Airspeed Oxford.



*Airspeed Oxford - udefra og indeni.*



Set i bakspejlet, var det måske en rigtig god tilføjelse, specielt for de elever, der var kommet direkte fra det civile liv, og som faktisk ikke havde modtaget ret megen uddannelsen i at være befalingsmand. Efter afslutning af kursus ville alle jo få en officersgrad, og det betyder, at der forventes et vist niveau indenfor ledelse, som i al almindelighed er forventet af en officer, og selv en fremragende pilot har jo ikke nødvendigvis også medfødte lederegenskaber (selv om der nok har været en del med den opfattelse!!)

Chef for Fortsættelseskursus var kaptajn Danielsen, som havde en række lærere til sin rådighed. Det drejede sig om følgende fag og lærere:

|                     |                                      |
|---------------------|--------------------------------------|
| Lufttaktik:         | Kaptajnløjtnant K. Jørgensen,        |
| Luftværnsartilleri: | Kaptajnløjtnant Jessen,              |
| Søkrigslære:        | Kaptajnløjtnant Heisterbeg-Andersen, |
| Psykologi:          | Premierløjtnant Falk-Petersen,       |
| Luftkrigslære:      | Kaptajnløjtnant H. G. P. Jensen,     |
| Landkrigslære:      | Kaptajn Grüner,                      |
| Tjenesteforhold:    | Korpsofficiant Larsen og             |
| Engelsk:            | Adjunkt Rosnæs.                      |

Uddannelsen på Oxford foregik ved 3. eskadrille, som havde kaptajn Poul Sæbye som chef. Denne del af eskadrillens opgaver blev kaldt for "3. Eskadrilles OXFORD-KURSUS". Vores instruktører var lidt ældre piloter, som gjorde tjeneste i Værløselejren (af min logbog fremgår Stilling, Tonnesen, Willumsen,

Horskjær og Holst-Sørensen). Også her måtte der underskrives et særligt "solocertifikat", når eskadrillechefen havde foretaget en kontrolflyvning med eleven. For mit vedkommende skete det efter 3½ times flyvning og en kontrolflyvning, som varede 10 minutter.

Den 15. april 1950 nåede vi endelig vores mål og fik vores flyvervinger og udnævnelser til en officersgrad. Min grad blev løjtnant af reserven i Hærens Flyvertropper, og flyverkadetterne blev udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad i Søværnets Flyvevæsen.



*Efter "Oxford-kurset" var der 26 mand tilbage, som omsider fik overrakt den eftertragtede flyvervinge.*



## Afsnit 4

# 5. Eskadrille (Spitfire), Karup

### 16/4 – 31/7 1950

Efter at have modtaget vores flyvervinger d. 15. april 1950 blev vi fordelt til de to Spitfire eskadriller, 4. Eskadrille i Værlose og 5. Eskadrille i Karup, og nogle få kom til 3. Eskadrille i København. Min nye enhed blev 5. Eskadrille i Karup, hvor jeg startede den 17. april sammen med 10 andre fra vores



hold. Ifølge mine stampapirer var jeg sat i nummer ved Jyske Flyverafdeling fra d. 16. april, men ifølge min logbog tilgik jeg 5. Eskadrille den 17. april, så også dengang var der tid til bare en enkelt dag til at flytte teltpælene.

Det var kaptajn A. H. Jørgensen, der var chef for eskadrillen og hans næstkommanderende var premierløjtnant Niels Holst-Sørensen.

Det var med stor forventning, at vi nu stod overfor at skulle flyve Spitfire, som vel nok var det mest berømte fly fra 2. verdenskrig. Selv om de første helt nye jetjagere af typen Gloster Meteor Mk. IV var ankommet til Danmark i sidste halvdel af 1949, så betragtede vi stadig Spitfire som et af de bedste jagerfly i tjeneste rundt omkring i verden.

Nu havde vi nye piloter den udfordring, at der ikke i Danmark var nogen eksemplarer af en 2-sædet udgave af Spitfire. Det første, vi skulle lære til fingerspidserne, var ”Pilot notes”, som man vel kan kalde en brugsanvisning for at flyve maskinen. Det var et lille hæfte, som man hurtigt kunne gennemgå og lære. Dernæst blev vi gjort helt fortrolige med cockpit og alle de nødvendige instrumenter og håndtag. Vi demonstrerede med bind for øjnene, at vi vidste, hvor alting var. Til forskel fra tidligere typer, vi havde fløjet, så havde flyet en meget lang næse, som var nødvendig for at give plads til den store motor på ca. 1600 HK. Men denne lange næse ødelagde udsynet, hvis man kom ind til landing i en lige anflyvning. Derfor startede vi med at flyve Harvard fra bagsædet og øve den nødvendige specielle indflyvning til landingsbanen i en kurve, som først endte lige før landingsstedet. Allerede dagen efter vores

møde ved eskadrillen begyndte vi med at øve bagsædelandinger” med Harvard og med eskadrillens chef eller næstkommanderende i forsædet. Efter nogle få dage kom så dagen, hvor den første flyvning med Spitfire skulle finde sted.

Min første start blev noget af en mærkelig, og

ikke særlig flatterende, oplevelse. Efter starten skulle understellet trækkes op. Det skete med et håndtag, som var monteret i højre side af cockpittet. For at betjene det, skulle man skifte venstre hånd fra gashåndtag til styrepind og højre hånd fra styrepind til understelshåndtag. På denne start skete der det, at når jeg slap gashåndtaget for at skifte over til det andet håndtag, så gik ”gassen” fra motoren, og så måtte der jo skiftes hænder tilbage igen for at få den nødvendige kraft. Mens jeg fjumrede med dette problem, kneb det lidt med at holde kursen ligefrem. Det viste sig, at jeg ikke havde strammet skruen, der holdt gashåndtaget, tilstrækkeligt, og inden jeg havde fået korrigeret dette, var min kurs ca. 90 grader vinkelret på den retning jeg var startet i. Nu, i år 2014, har jeg fundet ud af, at jeg ikke er den eneste, der har lavet en sådan start. Da jeg mødtes med redaktør Bent Aalbæk-Nielsen i forsommeren 2014, hvor starten til denne bog blev foreslået, fortalte jeg ham om episoden. Det undrede mig, at han hørte på det med et skævt smil. Forklaringen var, at han netop havde læst og skrevet om et lignende tilfælde i den bog, der var ved at blive færdiggjort om min holdkammerat NIK (oberst Niels Lund), som har beskrevet fuldstændig det samme om hans start. NIK var kommet til 4. Eskadrille i Værloselejren. Selv om jeg i flere år gjorde tjeneste i SHAPE (Belgien) sammen med NIK, og der ved mange selskabelige lejligheder var udvekslet mange gamle flyverhistorier (som jo blev bedre og bedre for hver gang, de blev fortalt), så har ingen af os fundet anledning til at fortælle netop denne historie.

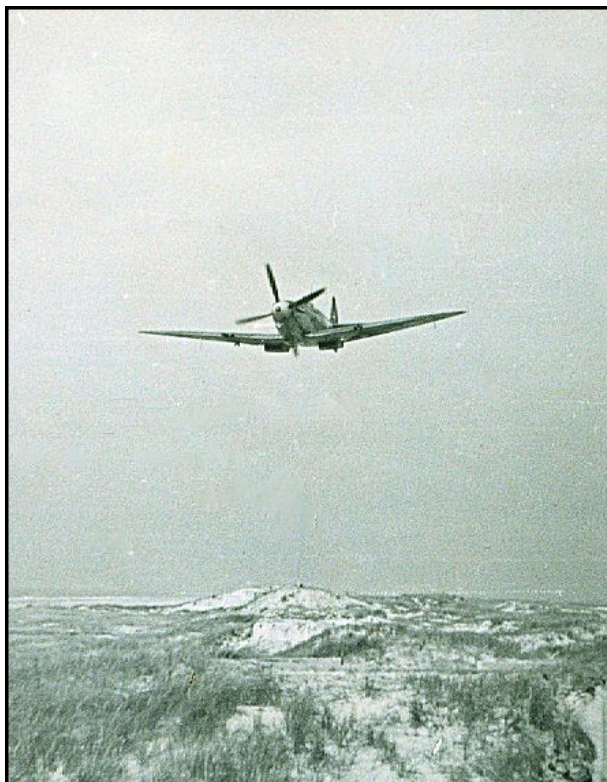
Den daglige tjeneste i eskadrillen var primært



flyvning. Der kunne godt være 2-3 flyvninger på samme dag. Vi øvede alle de forskellige discipliner, som er nødvendige for at blive en god kamppilot. Det var kunstflyvning, formationsflyvning, luftkampøvelser, blindflyvning, d.v.s. flyvning i tætte skyer, højdeflyvning og lavflyvning.

Højdeflyvning prøvede vi et par gange. Selv om vi havde en kraftig motor, så tog det nogen tid at nå op i de højder, vi skulle. Den første var til 20.000 fod og den næste til 30.000. Her måtte vi bruge ilt for at kunne operere i denne højde. Det modsatte var jo lavflyvning. Det er en disciplin, som en pilot også skal kunne. Det havde man jo set et eksempel på i RAF's bombardement af Shellhuset og det store angreb med Lancasters mod tre dæmninger i Tyskland. Flyveregler i luftrummet over Danmark satte nogle grænser for, hvor lavt man måtte flyve (selv om det nok må indrømmes, at vi i de første år nok har overtrådt disse regler lidt for ofte). Men vi var så heldige, at der var et meget stort område i Thy, hvor vi kunne praktisere rigtig effektiv lavflyvning. Der var desværre kun en enkelt lektion sat af til denne øvelse, men at have en hel time sat af til, at man var beordret til at flyve i en højde af få meter over landskabet, var ren fornøjelse. Noget sådant kunne sikkert ikke gennemføres her i 2000-tallet, bl.a. på grund af de mange sommerhuse og det faktum, at flyvning i dag er noget helt andet end i 1950'erne.

Spitfiren havde 20 mm kanoner indbygget i vingerne, og dem fik vi selvfølgelig også mulighed for at prøve med skarp ammunition. Vi skød mod store skiver, der var opsat på stranden ved Nymindesgab eller Oksbøl. Det var fascinerende at mærke rystelserne i flyet, når kanonerne blev affyret, samt følge nedslagene i eller ved skiverne. Nu skulle man ikke blive alt for fascineret af dette, men sørge for at afbryde såvel skydning som dykningen mod målet tide. Som eksempel kan nævnes, at min holdkammerat H.C. Halken trak alt for sent op efter sin skydning, hvilket bevirkede, at hans fly blev ramt af opspringere fra målområdet, og nogle ramte de to køleaggregater, som sad på undersiden af Spitfiren. Dette bevirkede, at kølevæsken sivede ud, og det medførte, at motoren ikke fik den nødvendige køling og derfor ville blive overophedet på ret kort tid. Halken nåede heldigvis lige netop tilbage til Karup!!



Det var også muligt at ophænge små bomber under vingerne og så bruge Spitfiren til dykbombning. Det foregik i et stejlt dyk mod målet. Vi kunne øve dette mod et mål opstillet inde på Karups område. Det vigtigste under en sådan operation var at frigøre bomben i den rigtige højde og derefter øjeblikkeligt tage flyet ud af dykket, for med den fart, vi dykkede med, var der behov for en vis højde for at få rettet op. Jeg oplevede at se et meget alvorligt "nær-mis" en dag, hvor jeg var placeret i nærheden af målet. En af piloterne var så tæt som

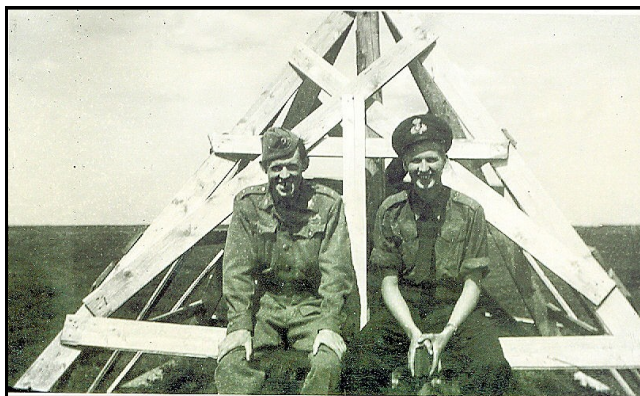
for at prøve med skarp ammunition. Vi skød mod store skiver, der var opsat på stranden ved Nymindesgab eller Oksbøl. Det var fascinerende at mærke rystelserne i flyet, når kanonerne blev affyret, samt følge nedslagene i eller ved skiverne. Nu skulle man ikke blive alt for fascineret af dette, men sørge for at afbryde såvel skydning som dykningen mod målet tide. Som eksempel kan nævnes, at min holdkammerat H.C. Halken trak alt for sent op efter sin skydning, hvilket bevirkede, at hans fly blev ramt af opspringere fra målområdet, og nogle ramte de to køleaggregater, som sad på undersiden af Spitfiren. Dette bevirkede, at kølevæsken sivede ud, og det medførte, at motoren ikke fik den nødvendige køling og derfor ville blive overophedet på ret kort tid. Halken nåede heldigvis lige netop tilbage til Karup!!

med den fart, vi dykkede med, var der behov for en vis højde for at få rettet op. Jeg oplevede at se et meget alvorligt "nær-mis" en dag, hvor jeg var placeret i nærheden af målet. En af piloterne var så tæt som

*LT(R) A.V.Rasmussen og FL.2(R) K. Skydsbjerg ved bombemålet, der var opstillet inde på flyvestationens område.*

Spitfiren havde 20 mm kanoner indbygget i vingerne, og dem fik vi selvfølgelig også mulighed

*Skiven efterses for træffere.*





nogle få meter over jorden i bunden af den opretning, han havde startet alt for sent. Heldigvis slap vi alle med skrækken.

Det må ikke glemmes, at vi i eskadrillen også dyrkede megen udendørs sport i form af fodbold og orienteringsløb. Med premierløjtnant Holst-Sørensen som næstkommanderende var det noget, der blev lagt stor vægt på!! Holst var i 1940'erne verdens hurtigste løber på distancerne 400 og 800 m og havde vundet mange guld-, sølv- og bronzemedaljer. Det førte dog ikke til, at nogen af os blev særligt skrappe til idræt.

Som nævnt tidligere var de første jetjagere af typen Gloster Meteor Mk. IV og Mk. VII ankommet til Danmark. De var blevet tildelt Søværnets 3. Luftflotille, som var hjemmehørende på Luftmarinestationen i København, hvorfra de fløj med Catalina og Sea Otter. De nye Meteor jagere blev stationeret på Karup, hvorfra man trænedede nogle af de lidt ældre piloter. Disse nye jagere skulle medvirke ved en flyveopvisning den 4. maj 1950 ved Langelinie i København, hvor man festligholdt 5-året for befrielsen. I alt 3 Meteorer fløj i lav højde forbi tilskuerne ved Langelinie. Herefter fløj kaptajn løjtnant Friis-Sørensen rygflyvning i ca. 10 meters højde forbi tilskuerne. På den 3. flyvning ramte han et par skibsmaster i lystbådehavnen og mistede kontrollen med flyet, som styrtede ned på fodboldbanen på Holmen. Piloten blev dræbt, men heldigvis blev ikke andre ramt. På Karup havde vi flere gange set Friis-Sørensen øve sig i denne specielle form for flyvning ind over startbanerne. Samme morgen havde vi spist morgenmad sammen med Friis-Sørensen i Officersmessen. Jeg fløj den morgen en øvelsesflyvning (blindflyvning) med Spitfire, og om eftermiddagen

var vi 5, der fløj en Oxford til Værløse, men jeg husker ikke hvorfor. Det var en meget trist dag, som det altid er, når en af flyverkammeraterne omkommer, og dette var det første havari med en af vores nye jetjagere.

Tiden fløj af sted, og i juli 1950 kom der så befaling om, at en del unge piloter skulle flyttes til Flyveskolen for at virke som flyveinstruktører, idet der nu skulle uddannes en del flere piloter end tidligere. Den 31. juli 1950 afgik jeg derfor fra 5. Eskadrille for at melde mig på Flyveskolen den følgende dag. Min flytning foregik med en Spitfire, som skulle afleveres i Værløse. Her må jeg tilstå, at jeg benyttede denne sidste flyvning med Spitfire til at vise mine forældre, hvordan sådan en maskine så ud. Så jeg lagde ruten ned over Sydsjælland, hvor mine forældre boede i stationsbyen Glumsø. Lige syd for byen ligger en sø, som jeg fløj forholdsvis lavt henover, inden jeg trak lidt op ind over mine forældres hus. Jeg er ikke sikker på, at de var særligt begejstrede for denne demonstration. Og der var i hvert fald tre andre borgere i byen, som var utilfredse. De havde ringet til den lokale betjent og klaget, og de havde oven i købet været i stand til at oplyse ham om maskinens nummer (det var for øvrigt nr. 411). Han kontaktede mine forældre om sagen og bad dem sige til mig, at det skulle jeg altså ikke gøre mere!! – og mere skete der så ikke. Det var aldeles ukorrekt at flyve på denne måde, og det er vel også et eksempel på den lidt slappe flyvedisciplin vi (måske ikke alle?) havde på den tid. Dette var vel en af årsagerne til, at der på den tid skete en del ulykker, og årsag til, at man hentede den engelske Air Vice Marshall Saunders til Danmark for at få strammet op på bl.a. flyvedisciplin.

## Afsnit 5

### Instruktør på Flyveskolen, Avnø

#### 30/7 1950 – 26/11 1951



#### Instruktørkursus.

Det, at man er en færdiguddannet pilot, er i sig selv ikke tilstrækkeligt til at begynde at lære andre at flyve. Det kræver en særlig uddannelse i adskillige fag, og derfor var der blevet etableret et instruktørkursus for os 8 piloter, som kom fra henholdsvis Sjællandske og Jydske Flyverafdeling samt fra Søværnets Flyvevæsen. Men vi kom alle fra det samme

flyvehold, EK-49-I. Vi blev indkvarteret i et lille gammelt hus lige uden for hovedvagten. Det var et rigtig hyggeligt sted og udmærket indrettet, og vi var nu medlemmer af officersmessen, hvor vi spiste rigtig godt og blev godt serviceret af nogle flinke menige messemænd.

Vi fløj med KZ-II og KZ-VII, der var de typer, som vi selv havde lært at flyve, da vi var elever. Men skolen havde endvidere, i tidsrummet fra 22/4 1950 og til dagen før vi ankom, fået leveret 10 helt nye træningsfly af typen Chipmunk, som derfor også indgik i vores program. Vores uddannelse til flyveinstruktør var slut med udgangen af august, og den 4. september 1950 havde jeg min første dag som instruktør, hvor jeg, ifølge min logbog, havde fem elever oppe for deres første lektion.

På instruktørkursus havde jeg desværre et havari med en KZ-II. Det skete d. 8/8 1950, hvor jeg solo var oppe for at øve forskellige discipliner med en KZ-II, bl.a. rygflyvning. KZ-II'eren er ikke udstyret med en særlig karburator for denne omvendte flyvestilling, så hvis man beholder stillingen lidt for længe, begynder motoren at sætte ud; evt. går den helt i stå. Det skete selvfølgelig, og så sidder man der og kigger på en propel, der ikke drejer rundt. Der er desværre ingen selvstarter, så det, man lærer eleverne, er, at man ved at dykke meget stejlt kan få så meget lufttryk på propellen, at motoren sætter i gang igen. Det forsøgte jeg, men det virkede ikke, og så er der jo ikke anden løsning end at finde en passende mark at lande på. Det gjorde jeg så, men desværre var der en lille grøft lige før denne mark, som jeg ikke nåede helt frem til, så resultatet var, at da hjulene ramte grøften, drejede maskinen lige 180 grader rundt og stoppede. Selv slap jeg med en lille skramme på den ene albue – det var straks værre med maskinen. Jeg blev, efter at være bragt tilbage til luftmarinestationen, sat til at ringe til vores chef, orlogskaptajn Westenholtz, som var i København, og orientere ham om det lille uheld. Det var en klam oplevelse at skulle oplyse om, hvilken skade der var sket: understellet

ødelagt, en vinge knækket, propel beskadiget, motoren fyldt med jord og halepartiet også stærkt beskadiget. Det var KZ-II nr. 109, det var gået ud over, men den blev repareret og kom tilbage igen, men ikke før september det følgende år, hvorefter jeg mange gange fløj i den igen med elever. Det morderede nemlig skolens næstkommanderende at tildele mig nr. 109, når vi skulle flyve med elever. Men andre er slup-

pet bedre fra at dykke motoren til start. I 2014 finder jeg et vers i en sang, skrevet ved en fest for vores elevhold i 1949. Heri hedder det:

*Når NIK får motorstop,  
Han taber ikke modet,  
Men dykker i galop,  
Så håret ry'r af hovedet.*

Det var altså min holdkammerat NIK, den senere oberst N. Lund, der som elev med succes fulgte det, han havde lært i teorien. Set i bagklogskabens klare lys må jeg nok indrømme, at min flyvehøjde sikkert ikke har været tilstrækkelig til at forsøge et dyk, samt – tror jeg – hvis jeg med det samme havde sat næsen imod Avnø, så havde jeg kunnet nå at svæve tilbage til flyvepladsen. Ak ja, men det kan man jo ikke bruge til noget nu.

### Flyveinstruktør.

Et nyt hold flyverelever var mødt på Avnø, medens vi sluttede vores instruktøruddannelse. Det var sammensat nogenlunde, ligesom mit eget hold havde været: der var nogle premierløjtnanter og andre befalingsmænd samt en hel del lige fra det civile liv med grad af flyvekadetaspiranter (flasp).

Det hold, jeg fik tildelt, bestod af en premierløjtnant og tre flasp'er. Den 4. september 1950 var min første dag som instruktør. Om formiddagen fløj jeg med 5 elever og om eftermiddagen igen med 3. Det var spændende for en ung løjtnant af reserven, at jeg bl.a. skulle uddanne en officer med højere grad, men det gav slet ikke anledning til spændinger. Den første elev, jeg fløj med var premierløjtnant S. O. Nielsen (senere oberst og chef for Flyverhjemmeværnet 1977 – 84). Da jeg i november 1986 fyldte 60

og dermed skulle forlade Flyvevåbnet, fik jeg en meget speciel hilsen fra S. O. Nielsen. Det var en fotokopi af hans logbog, hvor denne, hans første flyvning, er anført, samt et billede af den KZ-II, vi fløj med den dag (nr. 104). Som det ses på billedet, blev maskinen startet, ved at man med et kraftigt ryk i propellen fik motoren i gang.



| Aar   |      | Luftfartøj |                | Fører     | 2' Fører<br>Elev<br>Passager | Flyvningens<br>Formaal |
|---|------|------------|----------------|-----------|------------------------------|------------------------|
| Maaned  | Dato | Type       | Reg.<br>Bogst. |           |                              |                        |
| 1950  |      |            |                |           |                              | Overført:              |
| September   | 4/50 | KZ-II      | 104            | Ag. Rasm. | NIK-50                       | 26/8                   |
| <p><i>Kontakt! Lådan begynde det for 36 år siden - tak<br/>for det jeg måtte undertiden korrigere dig i flyvebøger<br/>all the best. SO</i></p> |      |            |                |           |                              |                        |

Ud over S.O. havde jeg tre flyverkadetaspiranter som elever:

Donald Testrup, som senere blev oberstløjtnant og chef for Flyveskolen,

Peter Borgnæs, som også blev i Flyvevåbnet, hvor han blev major og fløj helikopter m.m. i Eskadrille 722 (*jeg husker, at jeg ved et instruktørmøde om eleverne betegnede ham som "en sympatisk bisse", og det var positivt ment!*), og

Roed, som desværre ikke kunne gennemføre uddannelsen. Mange år senere traf jeg ham som auto-forhandler i Skovlunde. Han havde fået civilt flyvercertifikat og havde købt en af de udfasede KZ-II'ere.

Det vil her være på sin plads med en kort omtale af KZ-II, dette udmærkede lille træningsfly, som jeg har fløjet rigtig mange timer med.

Det var bygget af den danske fabrik *Kramme og Zeuthen*, som allerede i 1937 havde bygget et lille fly, som blev kaldt KZ-1. Det forsvandt sporløst under krigen. Da Danmark efter afslutningen af 2. verdenskrig havde brug for et fly til at uddanne militære piloter, var Kramme og Zeuthen i stand til hurtigt at levere et sådant fly. Det var et udmærket fly, men efter nutidens målestok meget primitivt. Det havde fast understel og to åbne cockpit. Det tekniske udstyr var minimalt, men for en nybegynder var det ret overskueligt at blive fortrolig med instrumenter og håndtag. Motoren var på 144 HK, men det var alligevel nok til at give en marchfart på 190 km/t og op til 220 km/t, hvis det blev presset. Der var plads til 100 liter benzin, som var nok til at flyve 3 timer og 20 minutter, så man kunne flyve med 4 elever en formiddag eller eftermiddag uden at skulle afbryde for at tanke. Kommunikationen mellem instruktør og elev kunne være fremstillet af Storm P. Der var monteret en lille gummitragt lige foran hver af piloterne. Talen blev så transporteret igennem en gummislange til det andet cockpit, og her var det forbundet med den læderhjelme, man var nødt til at have på. Det er jo meget langt fra at kunne kaldes en effektiv form for kommunikation, men nu, så mange år senere, har jeg kun erindring om, at det gik meget godt alligevel. Det må dog nok siges, at det af og til kunne være lidt



spændende – eller rettere lidt nervepirrende – fordi man som instruktør (som altid sad i forreste cockpit), var nødt til at give eleven nogen selvtillid, ved at man, f. eks. under indflyvning til landing og under selve landingen, sad med begge hænder synlige for eleven. Men hvis landingen forløb mindre heldigt med store hop ("høns") på en meter eller mere, så skulle man godt nok være hurtig og få hænderne ned på gashåndtag og styrepind for at redde situationen – og flyvemaskinen! Flyveegenskaberne var rigtig gode. Man kunne udføre alle standardformer for kunstflyvning, og det lærte eleverne inden for de ca. 50 timer, som kursus varede. At foretage spin med den var heller ikke noget problem. Den skulle dog behandles lidt håndfast for at få den til at gå ind i et spin, men det var meget let at få den ud af et spin, idet man efter et par omgange bare kunne slippe styregrejerne, så stoppede spin'et.

Til instruktørernes store glæde fik Flyveskolen i løbet af 1950 tildelt en enkelt Harvard. Formålet var vist nok, at der skulle foretages G-prøver af eleverne. Det skete ved, at vi foretog nogle kraftige manøvrer startende med et dyk og derefter kraftig stigning som i begyndelsen af et loop og derefter fortsatte med kraftigt drej. Under hele denne manøvre var det så elevens opgave at aflæse en G-måler og fortælle instruktøren, hvad han så. Når vi foretog disse manøvrer, så løb blodet jo fra hovedet, og det nedsatte synsevnen. Det forudsattes så, at vi instruktører havde så meget træning, at vi kunne se hele tiden! – og heldigvis er det sådan, at i det øjeblik man stopper manøvren, så strømmer blodet tilbage, og alt er helt normalt igen. Vi fløj da en del G-prøver med elever, men vi brugte Harvarden lige så meget til at flyve for at vedligeholde vores personlige træning i denne mere avancerede maskine.

Med udgangen af november 1950 afsluttede dette hold deres uddannelse, og nu skete der noget helt nyt, idet det blev det første hold danske elever, der skulle fortsætte deres uddannelse i USA. Der var sket det, at i forbindelse med, at Danmark blev medlem af NATO ved organisationens oprettelse 4. april 1949, havde Danmark opnået en aftale om, at pilottræning blev en del af den amerikanske våbenhjælp. Dette hold rejste derfor til videre uddannelse i USA, og en af de nye instruktører, løjtnant A. H. Dolleris, rejste med dem for at virke som medinstruktør.

### **Flyvevåbnet oprettes 1. oktober 1950.**

I den tid, hvor vi havde været på instruktørkursus, var der på højeste niveau foregået en masse forhandlinger om ændringer i Forsvarets struktur. Hvor meget der egentlig stod i aviserne om de mange spekulationer og personelproblemer m.m., som dette medførte, har jeg ikke megen erindring om. For os unge piloter var der egentlig nok i det daglige arbejde, og



den megen snak om, hvem der skulle have fremtidige topposter, interesserede vel ikke særlig meget – vi kendte jo ikke meget til disse - i vores øjne - ældre officerer. Men i løbet sommeren blev der udsendt de fornødne meddelelser om, hvordan Forsvarets ordning skulle være fra 1. oktober 1950. Helt overordnet så blev Krigsministeriet og Marineministeriet slået sammen til Forsvarsministeriet, og Flyvevåbnet blev oprettet som selvstændigt værn på linie med Hæren og Søværnet. I praksis betød dette for det nye Flyvevåben, at vi skulle til at vænne os til en masse nye betegnelser for de forskellige elementer i organisationen. Vi fik nu ”flyvestationer”, og eskadrillerne og luftflotillerne fik nye numre som et led i et system, der var indført af NATO. Det mest spændende var vel nok, hvem der blev den første chef for Flyvevåbnet. Man valgte at kalde generalmajor Christian Førslev hjem fra stillingen som militær- og flyverattaché i Washington, en stilling han havde tiltrådt i 1946. Han blev udnævnt til generaløjtnant og skulle nu sørge for, at det kommende samspil mellem de ældste flyverofficerer fra Hæren og Søværnet kunne gå op i en højere enhed. Det mener jeg lykkedes ret godt for ham. Der var alligevel en del problemer, men de ligger lidt uden for min historie, så dem springer jeg over.

### Kort ophold ved Eskadrille 723, Karup (Meteor).

Der skulle uddannes nye piloter til de nye Meteor jetjagere, og jeg var blandt dem, der pr. 15. januar 1951 blev beordret til tjeneste i Eskadrille 723 i Karup. Nu skulle jeg igen til at lære en hel masse nyt, og i februar fik jeg den første lektion i den to-sædede Meteor Mk. 7. Min historie om min tid ved Eskadrille 723 vil jeg gøre meget kort. Det blev meget hurtigt klart for mig, at jeg vist ikke var den fødte jetpilot, og jeg følte mig ikke særlig tryk ved denne nye form for flyvning, slet ikke i sammenligning med, hvad jeg havde følt, da jeg fløj Spitfire, og heller ikke den gode fornemmelse, jeg havde som flyveinstruktør. Som konsekvens heraf traf jeg en beslutning og søgte om at komme tilbage til Flyveskolen.



*Meteor Mk. 7*

Flyvevåbnets Historiske Samling

Instruktørerne i Eskadrille 723 har helt sikkert været enige med mig, og min ansøgning blev imødekommet, således at jeg igen kunne melde mig til tjeneste ved Flyveskolen d. 7 marts 1951.

Det er min faste overbevisning, at for mig har dette betydet et vendepunkt i min karriere i Flyvevåbnet. For mig var det i realiteten her, at grunden til den udvikling og tjeneste, jeg derefter har været så heldig at være en del af, blev lagt.

### Tilbage på Flyveskolen, 7/3 – 26/11 1951.

Den 6. marts fløj Freddy Birkelund mig tilbage til Avnø i en Oxford, og allerede den følgende dag fløj jeg både formiddag og eftermiddag med elever i den gode KZ-II. Hidtil havde jeg primært været tildelt KZ-II, men Flyveskolen havde, som tidligere nævnt, i eftersommeren 1950 modtaget 10 nye træningsfly af typen De Havilland Chipmunk. Den havde jeg fløjet med, allerede medens vi var på instruktørkursus, men hidtil havde jeg ikke fløjet med den som instruktør; men i den resterende tid af min tjeneste som instruktør fløj jeg lige meget med de to typer.

Det må siges at være en kæmpeforandring både for instruktør og elev at gå fra KZ-II til Chipmunk. Den havde et lukket cockpit, den havde radio, hvorfor man havde bedre kommunikation med eleven, og man havde forbindelse til flyvelederen i tårnet. Og eleven fløj den fra forreste sæde, som også skulle benyttes, når man fløj solo. For eleven betød det, at han ikke skulle sidde og kigge på instruktørens nakke, men kunne koncentrere sig om hele horisonten. De første 10 Chipmunk, vi havde fået, havde et lille handicap. Det var vanskeligt for en uøvet at få den ud af et spin! Derfor fik eleverne ikke lov til at øve denne disciplin, når de var solo, men de fik det demonstreret af en instruktør. De senere Chipmunks, som ankom til Flyveskolen i 1952-53, havde et bredere sideror, og det skulle have klaret problemet med spin.

Tiden gik stille og roligt. Elever, der havde passeret den første fase, blev sendt videre til uddan-



*Chipmunk*

Flyvevåbnets Historiske Samling

nelse i USA, og nye ankom, og vi startede forfra. Der var selvfølgelig forskellige former for adspredelser, der brød den daglige trommerum, for eksempel en Sankt Hans fest. Her opførte primært eleverne nogle små forestillinger, og vi festede, som man nu gjorde dengang. Det var ikke alle instruktører, der havde deres hustruer eller kæresten boende nær Avnø, men dengang havde man en fleksibel opfattelse af forskellige regler. Man kunne f. eks foretage en øvelsesflyvning med KZ-VII til Fyn eller Jylland, lande på en mark og samle en hustru op. Det gik næsten altid godt! – men ved en enkelt lejlighed var piloten så uheldig, at noget pigtråd lavede en flænge i det lærred, som KZ-VII var beklædt med. Det blev klaret ved, at der blev sendt en anden KZ-VII af sted med en tekniker, der medførte de nødvendige lappesager, og så blev den sag ordnet.

I 1951 modtog Flyvevåbnet de første af et stort antal F-84 Thunderjet, som blev leveret af USA under det program, som hed MAP = Military Assistance Program. Dette berørte jo ikke os på Flyveskolen direkte, men nogle af os fik lejlighed til at få et særligt adgangskort til den højtidelighed, der blev afholdt i Kastrup d. 28 august 1951. Det var chefen for NATO's Europakommando, General Eisenhower, der foretog overrækkelsen. Til stede var forsvarsministeren, forsvarschefen, chefen for Flyvevåbnet og mange andre særligt indbudte. Specielt var indbudt de tre piloter, der havde været i USA for at blive omskolet til F-84: kaptajnløjtnant Niels Holst-Sørensen og flyverløjtnanterne F. Kofoed og S. Thorkildsen. Fra Avnø var vi nogle få, som fløj til Kastrup med Chipmunk.



Generalerne Eisenhower og Førslev taler med de tre danske piloter.

A D G A N G S K O R T  
T I L  
RESERVERET PLADS, KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP

for 1 person til højtideligheden  
tirsdag d. 28. aug. 51 kl. 14 - ca. 1630  
i anledning af overdragelsen af amerikanske  
THUNDERJET'S  
til det danske Flyvevåben.

Adgang sker ad presseindgangen lige vest for Krudthuset.

Kortet skal medbringes og forevises ved indgangen og er kun gyldigt med to stempler.  
Adgangen åbnes kl. 1300 og lukkes kl. 1345.  
Der åbnes først for udgang, efter at general Eisenhower er taget afsted kl. ca. 16.

ØSTRE  
FLYVEBASISKOMMANDO

STATIONSCHEFEN  
FLYVESTATION  
KØBENHAVN

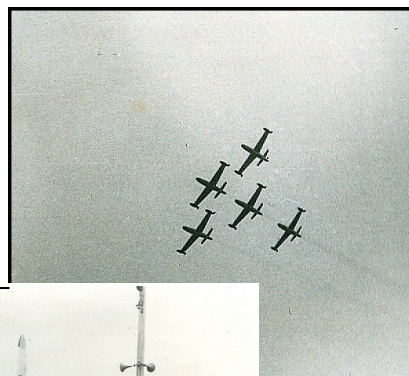


Musikkorpset passerer den amerikanske fane foran de seks første F-84E, som den 28. august 1951 blev overdraget til Danmark.



General Eisenhower og den danske forsvarschef, admiral Quistgaard.

Efter selve paradet var der opvisning med F-84 af det amerikanske hold "The Skyblazers"





Efter oprettelsen af Flyvevåbnet var vi jo ivrige efter at få vores helt egen uniform, og i løbet af sommeren 1951 fik vi så mulighed for at få en sådan. De første havde guldstriber, ligesom der var på Søværnets uniformer. For at vi kunne være helt sikre på, at det var Flyvevåbnet, var der anbragt en lille guldvinge over striberne på samme sted, som den øverste guldsnor på Søværnets uniform har en rund sløjfe. Det er interessant at notere sig, at skuespilleren Poul Reichardt i filmen "Mød mig på Cassiopeia" fra 4/10 -1951 var ikklædt en flyveruniform, som var meget tæt på den, der blev vores uniform. Heldigvis blev det ret hurtigt besluttet, at guldstriberne skulle udskiftes med striber af samme slags som Royal Air Force benyttede; men vi beholdt den lille flyvervinge på armet.

I begyndelsen af 1951 var det blevet besluttet, at Flyvevåbnet skulle oprette sin egen officerssskole. Et væsentligt krav var, at ansøgerne havde en matematisk studentereksamen og en tid som operativ pi-

lot, hvilket i praksis udelukkede, at piloter fra mit flyvehold kunne søge. Men det viste sig, at det kun var meget få blandt dem, som opfyldte tidskravene, der havde en studentereksamen. Der blev derfor fra april 1951 åbnet mulighed for, at ansøgere uden studentereksamen kunne supplere deres kundskaber ved at følge nogle kurser lokalt, som skulle bringe dem op på studentereksamens niveau i visse fag. Men det skulle ske på en sådan måde, at deres daglige tjeneste ikke blev berørt. På Avnø var der derfor et lille antal af instruktørerne, som hver morgen meget tidligt (undervisningen var fra 05:45 til 07:45!) blev kørt til nogle timers undervisning på Vordingborg Seminarium. Den 15. november 1951 startede den første officersklasse i Rungsted med 14 elever.

Dette antal var desværre ikke tilstrækkeligt til at dække det fremtidige behov for linjeofficerer, så Flyverkommandoen måtte foretage sig noget ekstraordinært i den anledning – og dette beskrives i næste afsnit!

## Afsnit 6

### Flyvevåbnets Officerssskole, Rungsted, FLOS 1951/52

Rygter, – det var på grund af et rygte, at jeg blev elev på den første klasse på Flyvevåbnets nye officerssskole! I ordbogen forklares rygte med "forlydende, snak, sladder". Det er derfor vigtigt, at man får klarhed over, hvad det, man har hørt, i realiteten dækker over.

Vi vidste jo, at 14 af vores flyverkammerater var startet på Officerssskolen d. 15. november 1951. Jeg tror, at det var den 25. november, at vi på Avnø hørte et rygte om, at to fra mit flyvehold, Thor Larsen og Eggers, var blevet tilbudt at starte som elever på den igangværende klasse på Officerssskolen. Det gav anledning til megen undren og snak, og jeg prøvede derfor at få noget mere konkret at vide. Jeg ringede til Flyverkommandoen på Flyvestation Værløse, hvor jeg kom til at tale med kaptajn Stilling. Først spurgte jeg, om rygten var i overensstemmelse med sandheden. Da det blev bekræftet,

spurgte jeg: "Er det på grund af, at de pågældende har studentereksamen?" Da det også blev bekræftet, meddelte jeg, at jeg også havde matematisk studentereksamen, og at to mere på mit hold også havde en sådan eksamen. Kaptajn Stilling spurgte derefter, om jeg da var interesseret i at blive optaget på skolen, og det kunne jeg selvfølgelig sige et stort JA til. Det tyggede Stilling lidt på og sluttede med at sige, at jeg skulle høre nærmere.

Den følgende formiddag nåede jeg at flyve med 3 elever i Chipmunk. Da jeg fløj med den tredje elev, fik jeg over radioen at vide, at jeg skulle lande,

og at grunden var, at der var kommet besked om, at jeg næste morgen skulle stille på Officerssskolen i Rungsted. Min elev fik altså ikke hele sin lektion, men han fik til gengæld en kort omgang kunstflyvning, for sådan en meddelelse skulle da markeres.

*Hotel Rungsted Kyst, der husede Flyvevåbnets første officerssskole*



Det viste sig, at Flyverkommandoen efter min forespørgsel havde henvendt sig til de elever fra mit hold, som havde studentereksamen, og spurgt, om de ønskede optagelse. Endvidere havde man også spurgt en fra flyveholdet efter mit (EK-49-II) om det samme, så resultatet var, at om formiddagen den 27. november 1951 var vi fem nye elever, der meldte sig på skolen.

Vi mødte de 14 oprindelige elever ved frokostbordet. De var noget overraskede, og enkelte gav udtryk for lidt irritation over, at de havde været nødt til at bruge så megen tid på de særlige kursus, de havde skullet gennemgå sideløbende med deres tjeneste. Det er da til at forstå denne frustration, men på den anden side må det jo ikke glemmes, at de havde fået den uddannelse, de manglede, medens vi havde opnået det ved at tage studentereksamen, før vi begyndte ved militæret. Men problemet blev løst meget fint: Vi fem nye blev hver idømt en bøde på en kasse øl og en flaske Cognac, og det blev Flemming Kofoed, som var bestyrer af denne bøde. Når der ved et måltid eller en lille fest var behov for det, så meddelte Kofoed, hvem der "gav" øl eller cognac. Det var et fint system, og der var da på den måde drikkevarer til rådighed i en rimelig tid.

Den nye officersskole var blevet etableret i Hotel Rungsted Kyst. I en artikel i Billed-Bladet fra d. 20. maj 1952 kan man læse, at så sent som 5. oktober 1951 vidste man endnu ikke, hvor skolen skulle placeres. Set med vore øjne var dette hotel en rigtig god placering af denne uddannelse.

Der var gode spise- og opholdsstuer og værelser nok til os alle



*Vi spiste godt på "hotellet". Det sørgede ejeren, direktør Bang Andersen for.*

sammen. I kælderens var der et lokale, som lige netop var stort nok til at placere de nødvendige borde og stole til eleverne. Det blev ganske vist lidt trangt, da vi, de sidste fem ankomne, også skulle være der; men det gik. Skolestuen havde en dør, der førte lige ud til stranden ved Øresund, så bedre kunne det ikke blive.

Denne første officersklasse blev gennemført med en va-

righed på ca. 8 måneder. Sammenlignet med tilsvarende uddannelser i Hæren og Søværnet, var dette meget kort tid, men det var nødvendigt, fordi der var et meget presserende behov ved de operative enheder for at få linjeofficerer ud til ledende funktioner.

Skolens chef blev oberstløjtnant Westenholtz, som vi jo alle kendte fra Flyveskolen. Næstkommenderende var kaptajn H. G. P. Jensen. Til at stå for den militære uddannelse var der kaptajn løjtnant Holm, og som leder af den administrative del havde Westenholtz fået kaptajn løjtnant Eigild Larsen med fra Flyveskolen. Generelt må det siges, at ledelse og elever på forhånd kendte hinanden ret godt.

Vores lærere kom fra alle tre værn, og de var alle store specialister i de fag, de underviste i. Men fordi man er specialist, medfører det ikke nødvendigvis, at man har medfødte evner som lærer. Men vi fik lært alt det, vi skulle. Vi havde også civile lærere, bl.a. i matematik og engelsk. Vores lærerinde i engelsk var meget optaget af, at nogle af os havde haft lejlighed til at gennemgå kurser eller andet i engelsktalende områder, og de havde derfor en vis øvelse i at tale engelsk. Og det syntes hun var spændende, så en stor del af undervisningstiden foregik som samtaler med elever, der allerede var godt bevandrede i engelsk. Vi var nogle



*NK, KN H.G.P. Jensen underviser. Eleven er Lt Amløe.*

*Vi var også på skydebanen en enkelt gang.*





stykker, som ikke var særlig gode til engelsk, så i stedet for at vi fik lært noget, så havde vi nogle fredelige timer. Da jeg nogle år senere skulle til tjeneste i Canada, tænkte jeg tilbage på dette med en vis ærgrelse – men heldigvis så lykkedes det mig hurtigt at blive ret god til engelsk.

Da vi nåede hen mod jul, kom kaptajnløjtnant Eigild Larsen ned til os fem, som var ankommet senere. Det var pludselig gået op for skolen, at vi formelt ikke var elever på skolen, for vi havde jo ikke sendt ansøgning ind. Derfor havde skolekontoret udarbejdet ansøgninger fra os, som vi bare skulle skrive under, så ville de blive behandlet, anbefalet og sendt til Forsvarsministeriet. Derfor kan man i Kundgørelse for Forsvaret, A.112-1951 se, at de første 14 elever er ”tilladt at indtræde i flyvevåbnets officersskole, klasse 1951/52”, og derefter i en kundgørelse fra begyndelsen af 1952, A.17-1952, blev vi fem ”nye” så også tilladt at indtræde i klassen. Så var formalia i orden!

Ud over den teoretiske undervisning og undervisning i militære færdigheder, specielt kommandoføring, så havde vi også danseundervisning under ledelse af en balletmester fra Det Kgl. Teater. Det foregik på Hørsholm Hotel, hvor vi øvede meget forskelligt fra Lancier til Scottish (det sidste husker jeg kun, fordi det stod i Billed-Bladet). Men det var rigtig morsomt, også selv om vi ikke havde damer at danse med. Min dansepartner var A. Bøje Jensen, og vi fik vist nok en pæn karakter til afdansningsprøven.

Officersskolen, eller rettere det tidligere hotel, havde også en badebro lige ud for det sted, hvor vi holdt pauser mellem de forskellige undervisningstimer. Den trængte imidlertid til reparation, og gennem det, der vist i dag kaldes ”Old boys nettet”, kom der en deling soldater fra



*Sct. Hansaften havde vi besøg af Karen Blixen fra Rungstedlund. Westenholtz var i familie med hende.*

Ingeniørregimentet ud og ”øvede sig i brobygning!!” – og vi fik en god og sikker badebro.

Eksamenstid er altid noget, der lægger et pres på deltagerne, men det kom vi heldigvis igennem alle sammen uden nogen problemer. Men nu skete der noget, som er unikt for vores hold. Det er reglen, at eksamensresultatet danner grundlag for det, der kaldes den militære rækkefølge, således at den, der består som nr. 1, kommer først i

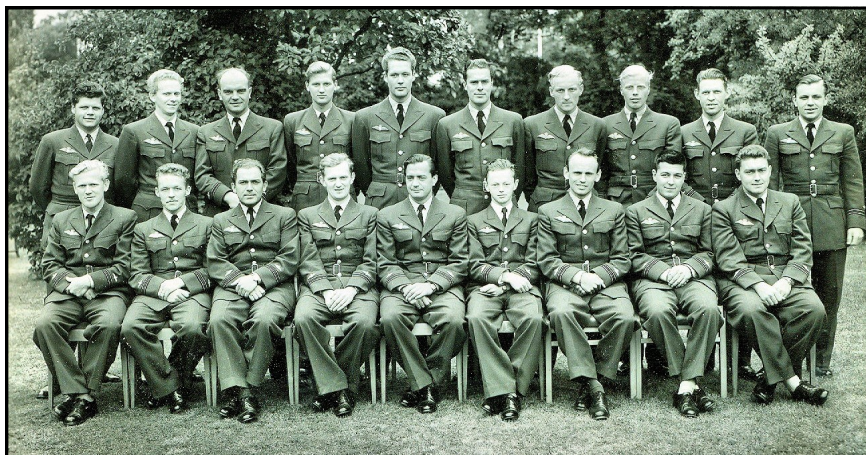
rækkefølgen. Men for vores holds vedkommende var der stadig i Flyverkommandoen en forestilling om, at de, der havde mest flyvererfaring, skulle have en fortrinsstilling. Det betød, at indrangeringen skete indenfor de flyvehold, vi kom fra, så vi vidste på forhånd, hvem der ville komme øverst, og at de fem sidst ankomne ville blive placeret sidst. Det er jo interessant at bemærke, at Val Eggers, som bestod som nr. 1 og senere fik Kongens Æresvinge, blev indrangeret som nr. 15. Sådanne krumspring er, så vidt jeg ved, ikke gentaget siden.

Vi må have afsluttet eksamen i alle fag tidligt, for allerede d. 2/7 1952 har ”Hans Majestæt Kongen resolveret”, at vi fra ”17/7 1952 udnævnes til flyverløjtnanter af 1. grad i flyvevåbnet”. Efter sådan en udnævnelse skal man til audiens for at takke for udnævnelsen. Det kunne ikke arrangeres før den 27/10 1952, hvor Kong Frederik tog imod hele holdet (minus to, som var på kursus i USA) samt skolechefen oberstløjtnant Westenholtz. Det skete om aftenen på Amalienborg, og jeg husker, at majestættens tale

selvfølgelig var en lykønskning, men kort fortalt, var der også en løftet pegfinger om, at vi skulle overholde alle regler for flyvning, så man undgik de mange ulykker. Derefter gik vi på Hvids Vinstue for at sunde os oven på den lille opsang!

*Hele holdet efter den afsluttende eksamen. Forreste række fra venstre: Folmer Hansen, Svend Thorkildsen, Bent Amler, Høj-Hansen, Djørup, Mørch Sørensen, Thor Larsen, Eggers, Bendix.*

*Bageste række fra venstre: Termøhlen, Th. Petersen, Fl. Kofod-Jensen, Skydsbjerg, Sej, Fl. Koch-Pedersen, Borreby, Jeppesen, A.V. Rasmussen, A. Bøje Jensen.*





## Afsnit 7

# Flyvestation København

## Forsvarets Fjernkendings-skole 1952-1954

Efter udnævnelsen til ”flyverløjtnanter af 1. grad i Flyvevåbnet...” fra den 17/7 at regne blev vi fordelt til Flyvevåbnets forskellige enheder. Da jeg tidligere havde søgt væk fra operativ jettflyvning, var det helt klart, at jeg derfor ikke skulle til en operativ eskadrille.

I forbindelse med den nye forsvarsordning, hvor bl.a. Flyvevåbnet var blevet oprettet, var der også sket andre ændringer. En af dem var, at Søværnets Fjernkendings-skole på Holmen var blevet ændret til ”Forsvarets” Fjernkendings-skole, og derfor var der et ønske om, at den del af skolens arbejde, som handlede om flykending, skulle ledes af en person fra Flyvevåbnet. Da jeg i kraft af min interesse for dette emne allerede havde virket som lærer i flykending på Flyveskolen, så faldt valget naturligt på mig. Jeg blev derfor sat til tjeneste på Flyvestation København med henblik på, at jeg også skulle være leder af undervisning m.v. i flykending på Forsvarets Fjernkendings-skole. Det betød, at jeg kunne fortsætte med at flyve lidt Oxford, som foregik fra flyvestationens hangarer i den sydlige del af Kastrop lufthavn, og at jeg kunne passe nogle vagttjenester på flyvestationen, som kun lå et stenkast fra Holmen. Men i realiteten blev størstedelen af min tid brugt på Fjernkendings-skolen.

Fjernkendings-skolen havde til huse i en pragtfuld gammel bygning inde midt i Holmens område. Der var kontorer, undervisningslokaler, en lille biograf, og på 1. sal var der et modelværksted. Her havde to meget dygtige modelsnedkere nok at gøre med at bygge nogle pragtfulde modeller af nogle af flådens gamle sejlskibe. Det var en fornøjelse at besøge dem og følge deres ar-



*Forsvarets Fjernkendings-skole.*

*Fjernkendings-skolen leverede undervisningsmateriale til flykending til hele forsvaret, bl.a. de støbte flymodeller, som her ses i kas-*



bejde.

Chefen for skolen var kommandørkaptajn Steen Steensen, som også var leder af skibs-kending. Flykending havde været varetaget af en orlogskaptajn. Hver afdeling havde en kontorassistent, og jeg havde det store held, at der i afdelingen for flykending var en civil lærer, W.

Poulsen, som simpelthen vidste alt om emnet, og som var en ildsjæl i sin gerning og meget afholdt af alle eleverne.

På den tid var flykending noget, som mange militære funktioner havde stort behov for at have et solidt kendskab til, således at de med sikkerhed kunne skelne ven fra fjende. Det drejede sig om kampploter, luftværnsartillerister til lands eller på skibe og ikke mindst de mange personer i Luftmeldekorpsset, der var en meget vigtig del af det kontrol- og varslingssystem, der var blevet opbygget. Det var skolens opgave at uddanne instruktører, som på det lokale plan kunne uddanne de mange, som i deres funktion skulle have et godt kendskab til fjernkending. Udover at vi på skolen udførte undervisning, så var det også vores opgave at udarbejde forskellige

former for undervisningsmateriel. Vi fik fremstillet en bog i pocket format med alle de fly, der var aktuelle, og producerede mange forskellige tryksager til undervisningsbrug. Et godt undervisningsmiddel var modeller af fly, som kunne bruges til at fremstille skyggebilleder, der viste flyet fra alle mulige vinkler. Med hjælp fra vores lokale modelværksted fik vi fremstillet nøjagtige modeller af de fly, personellet kunne blive udsat for i det virkelige liv. Disse modeller blev brugt til fremstilling af støbeforme, og så blev der masse-

produceret flymodeller i letmetal. Der blev også produceret praktiske kasser, som kunne indeholde alle de modeller, en instruktør havde brug for. I vore dage kunne man have klaret alt dette med nogle programmer til computeren!!

Tjenesten ved Flyvestation København gav en god mulighed for at flyve en del med Oxford. En del var transportopgaver, men jeg fik også mulighed for at flyve nogle ture til gavn for Fjernkendingsskolen. Det var specielt nogle flyvninger, hvor skibsafdelingen havde brug for at få nogle fotografier af nyere danske eller udenlandske orlogsfartøjer. Der var en flyvning til Bornholm, som fik et lidt specielt forløb. Jeg skulle hente en canadisk flyverlæge, som havde været på (privat) besøg hos Flyvevåbnets stabslæge i dennes sommerhus på Bornholm. Jeg havde en tekniker med, og vi ventede i lufthavnen i Rønne. Da vores passager ankom til flyvepladsen, skulle vi starte flyets motorer op. Det var ikke avancerede motorer, så start forgik ved, at teknikeren gik op på vingen med et specielt starthåndtag, hvormed han kunne lave de nødvendige omdrejninger på motoren, således at tænding i cylindrene kunne opnås; men så skete der det, at håndtaget knækkede!! – og et reservehåndtag fandtes ikke. Nu kom der nerver på, for vores flyvning var beregnet sådan, at vi skulle have ankomst i Kastrup i rimelig tid, før canadierenes fly skulle afgang. Det var selvfølgelig i en weekend, men det lykkedes teknikeren at få lokaliseret en smed i Rønne, komme ind til ham i taxa med stumperne og få dem svejset, og så tilbage til lufthavnen. Håndtaget holdt, motorerne blev startet, men vi havde mistet meget tid. Når man i et militærfly skulle fra Rønne til Kastrup, var man jo nødt til at respektere svensk luftrum, men jeg må indrømme, at jeg tjente nogle kostbare minutter ved at følge en ret direkte kurs, som bevirkede, at jeg fløj ind over Falsterbokanalen. Vi fløj så stærkt, som en gammel Oxford nu kan presses til, og landede på Kastrup, hvor en bil ventede for at bringe vores passager til den civile afgangshal. Han nåede sit fly, men det var en speciel oplevelse. Når man nu, 60 år senere, studerer sin logbog, fremgår det visse steder, at man dengang kunne foretage transportflyvninger af personer, som ikke klokkeklart kunne betegnes som tjenstlige flyvninger. Men den slags skete altså ”i gamle dage”.

Medens jeg gjorde tjeneste på Fjernkendingsskolen, indtraf nogle hændelser, som havde lidt

med vores arbejde at gøre. Den 5 marts 1953 landede en polsk jager af typen MiG-15 i Rønne lufthavn. Piloten var under en patruljeflyvning, hvor han var leder, pludselig dykket væk fra de tre andre fly og havde sat kursen mod Rønne, hvor han landede kort efter. De tre andre fly var blevet beordret til at skyde ham ned, men det nåede de ikke. Det var en kæmpensation, fordi MiG-15 på den tid var et meget avanceret, russiskbygget jagerfly, som var frygtet under Koreakrigen 1950-53. Det polske fly blev derfor strengt bevogtet, skilt ad og transporteret til Flyvestation Værløse, hvor det blev minutløst gennemgået af danske og andre specialister fra NATO, specielt USA. Alt var meget hemmeligt, og der slap ikke mange oplysninger ud.

Og så, to uger senere, gentager det sig. Endnu en MiG-15 flygter fra Polen den 20. maj 1953. Men piloten tager i sin iver fejl af flyvepladsen i Rønne og lander i stedet på Almegaards Kasernes øvelsesplads. Det lykkedes for mig og instruktør Poulsen at komme med en Catalina fra Flyvestation København til Rønne, og vi var ude ved den polske MiG-15 samme dag. Der var selvfølgelig en meget effektiv sikkerhed, fotoforbud m.m. Men vi fik set flyet på nært hold og observeret flere interessante ting. Man var så nervøse for, at der kunne slippe noget ud, at både Poulsen og jeg selv fik besøg af Forsvarets Efterretningstjeneste nogle få dage senere og udspurgt, især om vi havde taget billeder af flyet. Det benægtede vi selvfølgelig. I dag kan man på internettet ”google” disse begivenheder og se en masse af de ”hemmelige” billeder. Her må så tilføjes, at en tredje MiG-15 flygtede fra Polen til Rønne lufthavn den 25 september 1953.

Jeg vil gerne her fremhæve, at Flyvevåbnets Historiske Samling har været i stand til at bytte sig til en MiG-15 fra Polen, og at dette fly nu er blevet restaureret af en del af de meget ivrige og dygtige ældre teknikere m.fl., som på så fremragende vis har restaureret mange af de fly, der nu er udstillet på Flyvevåbenmuseet i Stauning. Denne MiG-15 er nu

en tro kopi af den første, der landede i Rønne den 5/3 1953.

Men som det går i Militæret – pludselig skal man til anden tjeneste, så med udgangen af oktober 1953 var det farvel til Flyvestation København og Fjernkendingsskolen.

*MiG-15 landingen på Bornholm den 5. marts 1953.*



## Afsnit 8

# Forsvarsministeriet (FMN)

### 1957 – 1960.

Beslutningen om, at jeg skulle til tjeneste i Forsvarsministeriet, må være sket i stor hast, da skrivelsen fra ministeriet er dateret 30/10 1953, og heri står: "...at flyverløjtnant af 1. grad A. V. Rasmussen ved flyverkommandoen fra den 1/11 1953 at regne skal forrette tjeneste i flyverstaben med henblik på tjeneste i forsvarsministeriet fra den 2/1 1954 at regne og indtil videre". (Den 28/12 1953 sender Forsvarsministeriet en skrivelse og retter datoen fra 2/1 til 1. februar 1954, hvilket gav mig i alt 3 måneder til at lære bare lidt om stabsarbejde).

Det er svært at huske, hvilke følelser det udløste, da jeg fik at vide, at mit næste job ville blive i Forsvarsministeriet. Men jeg er sikker på, at ingen af mine holdkammerater fra Officersskolen misundte mig!! Indtil 1950 havde der været et Krigsministerium og et Marineministerium, og det betød i praksis, at alt vedrørende Hæren, inklusive Hærens Flyvertropper var blevet varetaget af Krigsministeriet, og Marineministeriet varetog Søværnet, inkl. Søværnets Flyvevæsen. Men disse to ministerier var i 1950 blevet samlet i et nyt ministerium, Forsvarsministeriet. Dette var samtidig med, at Flyvevåbnet blev oprettet som selvstændigt våben, ved at Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen blev samlet til et nyt, selvstændigt værn.

Flyvevåbnet havde i begyndelsen af 1950'erne købt den store ejendom "Henriksholm" i Vedbæk og begyndte at indrette den til nyt hovedkvarter. Da jeg blev beordret til tjeneste i Flyverstaben fra 1/11 1953, var man endnu ikke færdig med bygning af de sidebygninger, som var nødvendige. Man havde derfor lejet enkelte villaer i Vedbæk til at huse de afdelinger, der endnu ikke var plads til. Personelaafdelingen, som jeg skulle til oplæring i, var placeret i "Villa Tertia" på Olgasvej i Vedbæk. Når vi skulle til frokost i officersmessen, måtte vi spadsere hen til Henriksholm.

*Henriksholm, efter at tilbygningerne til venstre og højre for hovedbygningen var færdige. Til venstre ses en kort glasgang, som førte til P-afdelingen, og til højre glasgangen, som førte til bl.a. M-afdelingen.*



Flyvevåbnet havde problemer med at bemane chefstillinger og ledende stabsstillinger med personel, der havde de nødvendige stabsuddannelser eller erfaringer fra arbejde i stabe. Der var, før jeg blev beordret til FMN, allerede en officer fra Flyvevåbnet tjenstgørende i FMN 1. kontor (planlægning) og desuden en officer i 4. kontor. (materiel). Nu var tiden kommet til, at ministeriet ønskede, at Flyvevåbnet også udfyldte en plads i dets 2. kontor, som beskæftigede sig med "Personel og uddannelse". Det vil være en kæmpeoverdrivelse at sige, at jeg blev udtaget, fordi jeg havde den rette uddannelse. Det var derfor, at FMN havde bestemt, at jeg skulle til Flyverstaben i en kortere tid for at give mig en lille smule ballast, inden jeg skulle starte i Forsvarsministeriet.

Den 1. februar 1957 meldte jeg mig så til tjeneste i Forsvarsministeriet, og en helt ny verden åbnede sig for mig. Det gik meget hurtigt op for mig, at jeg nu var i et "værnsfælles" område, samt at de officerer, jeg kom til at gøre tjeneste sammen med, alle havde en grundlæggende officersskole på tre år bag sig, samt at flere allerede havde gennemgået en stabsuddannelse (generalstabskursus). Det er jo forståeligt, at de nok så med en vis skepsis på en ny medarbejder, der "kun" havde gennemgået en lynhurtig officersskole på ca. otte måneder, og som havde en stabserfaring næsten lig NUL. Men jeg må sige, at jeg blev godt modtaget og behandlet rigtig

godt og fair og fik god vejledning, og jeg tror også, at jeg var rimeligt hurtig til at lære det nødvendige.

Den første tid i ministeriet var jeg tildelt et skrivebord i et lille kontor med udsigt til en af ministeriets baggårde. Kontoret delte jeg med kaptajnløjtnant N. A. Rye-Andersen, der var adjutant for forsvarsministeren, som var Rasmus Hansen (også kendt som



”Rasmus Jet”, fordi han i regeringen Hans Hedtoft var med til at købe de første jettfly til Danmark). Ministeren så jeg ikke meget til, men hørte en masse spændende – og sjove – ting om ham gennem Rye-Andersen, som var en prægtig ven med god humor (vi mødtes mange gange i årene, der fulgte, og han sluttede som general og Chef for BALTAP). Men det krævede absolut en stærk personlighed at være så tæt på forsvarsministeren, som en adjutant er, og en sådan person var Rye-Andersen. Her kan jeg ikke lade være med at citere en lille smule fra en rubrik i (tror jeg) Berlingske Tidende med titlen ”Ugens Portræt”. Her står bl.a.: *”Rasmus Hansen hører ikke til dem, der har nemt ved at blive afholdt, og det skal siges til hans ros, at han fornemmelig heller aldrig har gjort forsøg derpå. Derfor er hans forhold til selv de nære medarbejdere i Ministeriet aldrig bedre end korrekt...”*. Artiklen indeholder mange flere barske udtalelser, som jeg skal undlade her, men det er helt klart, at der skulle en mand af Rye-Andersens støbning til at klare et sådant job.

Til gengæld så jeg tit departementschefen, Erik Lindgren, idet indgangen til mit/vores kontor var gennem det kontor, hvor departementschefens sekretær sad og vogtede over adgangen til ham. Erik Lindgren forlod Forsvarsministeriet med udgangen af 1954, og da havde jeg fået et nyt kontor et andet sted. (Hans datter, Malin Lindgren, var en kendt journalist og forfatter, og vi blev begge en del år senere medlemmer af undervisningsminister Ritt Bjerregaards ”Sektorråd for de videregående uddannelser – og et andet medlem, udpeget af Ritt Bjerregaard, var den senere meget ”berømte” Amdi Petersen.)

Der var utroligt meget nyt at lære. Ikke mindst effektiv sagsbehandling, d.v.s. at finde alt relevant om en sag, skrive et sagsnotat herom og komme med forslag til løsning, således at den chef, som skulle underskrive sagen, havde et solidt grundlag, når han underskrev. I vore dage ville man nok kunne finde det meste frem via computeren, men dengang var det anderledes. En omtale af, hvordan det skete, kan måske være nødvendig for at forstå den udvikling, der er sket siden dengang.

Enhver skrivelse, der ankom til kontoret, blev naturligvis journaliseret. Derefter blev den gennemgået af en meget grundig, ældre kontorassistent, som via et kæmpekartotek kontrollerede alle de navne, der var nævnt i den omhandlede skrivelse. Dette kartotek indeholdt henvisninger til alt, hvor den pågældende person havde været omtalt tidligere. Her må nævnes, at der i kartoteket var nogle specielle markeringer, som kunne henvise til personfølsomme sager. Selv på den tid, 10 år efter afslutningen af besættelsen, var der ting, man skulle have med i betragtning ved stillingtagen til særlige ting. F. eks. kan det nævnes, at det stadig kunne have betydning,



*Et vigtigt led i den indledende sagsbehandling var en grundig navnekontrol.*



*Dernæst fandt arkivaren andre relevante sager*



*Der blev dikteret til stenografering*



*Det endelige forslag til svarskrivelse blev renskrevet i skrivestuen, hvoraf en del ses her.*

hvis en person stod omtalt i det såkaldte ”Bovrup” kartotek, som var en afskrift af medlemskartoteket for DNSAP, som var udkommet i bogform i tiden efter befrielsen. Men at være nævnt i dette kartotek, betød jo ikke nødvendigvis, at der så ikke var mulighed for, at sagen måske havde andre indfaldsvinkler. Der var en del officerer i kartoteket. En af dem, premierløjtnant Schjødt-Eriksen, var anført med et medlemskab i 1940 på fem måneder. Han blev under besættelsen en del af den illegale ”lille generalstab” og sluttede sin karriere som oberst i hæren (udnævnt 1956), og han blev ridder af 1. grad af Dannebrog. Så oplysninger om, at en person var nævnt i dette kartotek, skulle behandles med forsigtighed.

Når sagen derefter havnede hos sagsbehandleren, var der derfor eventuelle bemærkninger, som skulle trækkes frem, og den var bilagt nødvendige referencer, og oftest var der også vedlagt en lignende sag, således at man havde et ”fortilfælde”, hvilket var uhyre nyttigt. Så kunne man gå i gang med sagsbehandlingen/vurderingen, og det skulle nedfældes i et notat, og forslag til svarskrivelse skulle udfærdiges. Dette kunne man jo gøre ved håndskrevne notater m.m., men i Forsvarsministeriet var man mere moderne. Vi havde en stor skrivestue, og hver sagsbehandler havde en ”skrivendam”, som specielt skrev for ham. Men nu skulle jeg til at lære noget nyt, for disse skrivendamer var alle perfekte i stenografi, udover at de var lynhurtige på skrivemaskinen. En ting er at kunne stenografere, noget andet er, at den, der dikterer det, der skal skrives, også skal lære at gøre dette, for der er jo ikke sparet noget ved, at man først selv skriver det, der skal dikteres!! Men også dette kan man lære, således at når man havde sat sig ind i sagen og vidste, hvad man ville ende op med, så var det bare at kalde på stenografen og så ud fra ganske få notater diktere sine beslutninger. Nu må også tilføjes, at vores ”skrivendamer” var fantastisk dygtige, og de skulle ikke have særlige informationer om, hvordan skrivelserne skulle sættes op, det kunne de bare!!

Det kan synes at være en lang beskrivelse om noget ganske almindeligt, men det var virkelig nye tider og fremskridt, som en ung, uerfaren flyverløjtnant af 1. grad skulle vænne sig til i 1954.

En anden ting, som man også skulle vænne sig til, var, at selv om jeg kom fra *Flyvevåbnet*, så var jeg ikke *Flyvevåbnets forlængede arm*, når sager fra *Flyverkommandoen* skulle behandles. Man kunne godt af og til få den fornemmelse, at dette forventedes, og det var vist en udbredt holdning i værnenes ledelser, at det var sådan. En af mine kollegaer fra Hæren har fortalt, at han ved afgang til Forsvarsministeriet fik den let skjulte advarsel: ”....husk, at du skal tilbage til Hæren”. Det vigtige i dette problem er, at man selvfølgelig skal være loyal overfor

det arbejdssted, man nu har. Hvis en sag fra ens eget værn ikke var godt nok begrundet eller belyst eller måske ikke var helt i overensstemmelse med Forsvarets generelle bestemmelser, så måtte dette jo frem i sagsbehandlingen, og dette kunne selvfølgelig ofte klares med telefonsamtaler, men det må indrømmes, at der var tilfælde, hvor det var vanskeligt, og det kunne godt opfattes som manglende forståelse for, at den udsendte officer ikke var loyal nok overfor sit værn!! Dette var noget, som de fleste sagsbehandlere oplevede, men det blev heldigvis ikke et problem; jeg vil dog ikke udelukke, at enkelte chefer huskede sådanne sager i meget lang tid!!

En af de sager, som havde betydning for Flyvevåbnets fremtidige virke, drejede sig om at få overført et antal reserveofficerer fra Hæren. I Flyvevåbnet var man i fuld gang med opbygningen af Kontrol- og Varslingstjenesten, og det krævede en del ledere, som skulle have specielle uddannelser på radarsystemer m.m. I ministeriet fik man gennemført forhandlinger med Hærkommandoen, og der blev opnået enighed om, at man ville tillade 17 løjtnanter af reserven at søge forsættelse til Flyvevåbnet, hvor de blev lovet fast ansættelse, muligheder for gode specialuddannelser og gode forfremmelsesmuligheder. Der blev overført i alt 18, idet Flyvevåbnet efter særlig forhandling fik en ekstra. Det var et godt arrangement for alle parter, og de fleste af de overførte steg hurtigt i graderne og blev majorer. En del blev chefer for de radarstationer, der blev bygget rundt omkring i landet. Det var gode stillinger, som de heldige beklædte i mange år og opnåede en god status i de lokale samfund.

Det var 2. kt., som stod for arbejdet med alle de kongelige udnævnelser. Efter indstillinger fra værnskommandoerne, og efter nødvendig sagsbehandling, blev der på et stort dobbeltark i A-4 format udarbejdet en såkaldt ”Forestilling” til majestæten med de nødvendige begrundelser. Samtidig blev der udfærdiget flotte ansættelsesbreve for de enkelte personer. Da jeg var i FMN, havde vi en ældre kaptajnløjtnant af specialgruppen, som mestrede en rigtig flot håndskrift, så han udfyldte alle de nødvendige rubrikker i ansættelsesbrevene med smuk håndskrift. Dernæst sendtes det hele videre til forsvarsministeren, som underskrev, inden det hele blev bragt til Amalienborg, eller hvor nu majestæten befandt sig på det pågældende tidspunkt.

I Forsvarsministeriet var det almindeligt, at sagsbehandlere med grad af kaptajnløjtnant blev udnævnt til fuldmægtig. Dette gav de pågældende en lønmæssig fordel. Jeg afslog at blive udnævnt – det ville nemlig medføre, at jeg ville miste mit faste flyvertillæg på kr. 450 om måneden, og det var alligevel mere end lønfremgangen til fuldmægtig!!

Det er også værd at nævne, at vores arbejde generelt var præget af, at det meste var personfø-

somme sager på en eller anden måde, så der var ikke meget, man kunne tale om med venner uden for ministeriet.

Mulighederne for at komme til at flyve var meget begrænsede, men det lykkedes mig i både 1955 og 1956 at blive stillet til ”rådighed for flyverkommandoen, med tjeneste ved flyvestation VANDDEL for øje”. Opgaven var at være slæbepilot med en KZ VII under danmarksmesterskaberne i svæveflyvning de to år. Det krævede selvfølgelig lidt fravær fra ministeriet forud for mesterskaberne, for jeg skulle først have ”autorisation som fører af slæbefly under flyslæb af svæveplaner” ( Flyverkommandobefaling A 77 af 11. jul 1955). Begge perioder var rigtig spændende, og det gav en masse god erfaring. Når de daglige konkurrenceflyvninger skulle starte, så gjaldt det om, at de konkurrerende svævefly blev trukket op til starthøjden, hvorefter piloten i svæveflyet kunne frigøre sig fra wiren. Wiren skulle derefter droppes på pladsen og landing foretages lynhurtigt, således at det næste svæveplan kunne komme op, o.s.v., o.s.v. Det skete, at et svævefly landede ret langt væk fra Vandel. Så blev der normalt sendt en transportvogn af sted for at hente det. Men det skete af og til, at der ikke var nok transportkapacitet, og at det derfor ikke var muligt at nå at få svæveflyet tilbage til næste dags start. Derfor blev slæbepiloten ved en del lejligheder spurgt, om det var muligt at hente det strandede svævefly med KZ VII. Det krævede selvfølgelig, at den mark, som svæveflyet havde valgt at lande på, var af en sådan art, at KZ VII’eren kunne lande, og især, at startforholdene var sådanne, at man kunne komme i luften med et svæveplan på slæb. Jeg husker enkelte meget ”interessante” starter, hvor det var nødvendigt at forkorte slæbetovet, og hvor der også af og til stod nogle generende træer i startretningen. Men heldigvis lykkedes det hver gang. Medens jeg var i Forsvarsministeriet, lykkedes det mig på en eller anden måde at blive deltager i nogle interessante rejser til udlandet:

- Deltog i en flyvning til Paris og Chatreaux i Frankrig. Til Paris havde vi officerer med, der tidligere havde gennemgået NATO Defence College (Tidligere elever kaldes ”Ancien”, og sådanne inviteres hvert år til at deltage i et særligt Ancien-møde), og besøget i Chatreaux gjaldt afhentning af diverse materiel fra det store NATO-depot.

- 11.-13. oktober 1954 deltog jeg sammen med oberstløjtnanterne P. Zigler og T.H.K. Wichmann og kaptajn A.K.Hovgaard i et besøg på den amerikanske base i Furstenfeldbruck i Tyskland. Formålet var at blive orienteret om de træningsmuligheder, der var til rådighed for de lande, som modtog støtte under det amerikanske MDAP (Military Defence Assistance Program). Rejsen blev gennemført i en USAF C-47 Dakota.

- I 1955 og i 1956 var jeg også med som deltager i en lille delegation, der fløj til England for at overvære det kæmpestore Airshow og udstilling på Farnborough. Efter besøget i 1955 skrev jeg en længere artikel om det i den publikation, som Flyvevåbnet udgav dengang under navnet ”Luftmilitære Meddelelser”. Og også enkelte dage blev det muligt for mig at tage til Værløse og flyve lidt med Harvard eller Chipmunk, men der var godt nok længe imellem sådanne dage!!

Tiden for, at jeg skulle afgå fra tjeneste i Forsvarsministeriet og de særlige forhold i forbindelse hermed, har jeg valgt at beskrive i næste afsnit.

De tre år, jeg tilbragte i ministeriet, var i enhver henseende meget positive, og jeg lærte en masse, som helt klart erstattede den formelle stabsuddannelse, jeg aldrig fik mulighed for at få. Noget meget vigtigt var at lære at arbejde sammen med kolleger fra de øvrige værn, og de venskaber, man knyttede i den periode, kunne man i årene fremover drage stor nytte af. For som Rye-Andersen så fint udtrykte det: *”De fugle, der har fløjet rundt i ministeriet, falder aldrig helt til jorden!”*

## Afsnit 9

# Forbindelsesofficer til Royal Canadian Air Force (RCAF), 1957–1960.

Min fortælling om denne del af mit liv starter egentlig på den sidste arbejdsdag før jul i Forsvarsministeriets 2. kontor. Det var dagen for julefrokosten, og jeg stod for arrangementet. Midt på formiddagen blev jeg kaldt ind til kontorchefen, OL Thorsen (HRN). Han sad med en skrivelse, som samme dag skulle sendes til Flyverkommandoen, og heri stod:

*”Kaptajnløjtnant A. V. Rasmussen beordres til tjeneste i Canada som dansk forbindelsesofficer ved RCAF fra den 15 marts 1957 at regne”.*

Dette kom som en meget stor og glædelig overraskelse. Ingen i 2. kt. – og heller ikke min gode ven i Flyverkommandoen, major Lannø – havde på noget



tidspunkt antydet noget om denne mulighed. Senere fik jeg at vide, at Flyverkommandoen i en skrivelse af 29/11 1956, klassificeret FORTROLIGT P, havde indstillet om dette. Selv om det principielt burde have været min opgave at behandle en sag om personel fra Flyvevåbnet, så var denne sag fuldstændig mørkelagt for mig, indtil min kontorchef meddelte mig beslutningen. Dette viser også, hvor alvorligt sagsbehandlere/chefer i 2. kontor behandlede personsager!

Det er vel ikke nødvendigt at sige, at det blev en herlig julefrokost.

Men en sådan tjenesteændring, med forholdsvis kort varsel, satte fart i nogle helt personlige planer, som nu skulle gennemføres på meget kort tid. Situationen var den, at jeg i begyndelsen af 1956 endelig havde fået taget mig sammen til at søge skilsmisse og var blevet skilt ret hurtigt. Men der kan jo hurtigt ske noget, og jeg havde været så heldig at træffe en ung sygeplejeelev, Edel, og vi blev hurtigt enige om, at vi ønskede at få et liv sammen. Vi havde ingen hast, men blev alligevel ringforlovet den 15/12 1956. Men den nye stilling i Canada lagde et alvorligt pres på os, for hvad skulle vi nu gøre. Vi var imidlertid så sikre på hinanden, at vi besluttede, at Edel skulle stoppe sin uddannelse, at vi skulle giftes og rejse sammen til Canada og her starte vores liv langt fra eventuelle efterdønninger fra mit tidligere ægteskab.



Nu gik alt meget stærkt, og vi blev gift den 16. februar 1957, og den 3. marts gik rejsen via Gedser til Bremerhaven og derfra med skib til New York og videre pr. fly til Winnipeg i Canada.

*På billedet fra vores bryllup den 16/2 1957 kan det ses, at jeg bar en helt ny uniform med tre brede striber, der viste den midlertidige grad af kaptajn, som jeg først var berettiget til i Canada.*

Danske piloter var siden begyndelsen af 1951 blevet uddannet i USA, vistnok gratis under det amerikanske våbenhjælpprogram, og jeg havde været flyveinstruktør for det første hold, som blev sendt til USA. Men fra 1954 blev uddannelsen af vores piloter og navigatører flyttet til Canada.

I 1953-54 havde Canada startet uddannelse af piloter og navigatører fra NATO-landene under be-

tegnelsen "NATO Aircrew Training in Canada".

Uddannelsen var gratis, og den blev betragtet som Canadas tilskud til NATO, som den 4. april 1949 var blevet dannet af 10 europæiske stater samt USA og Canada. Canada havde både erfaring og uddannelsesfaciliteter fra den omfattende pilot- og navigatøruddannelse, som Canada havde gennemført for de allierede under 2. verdenskrig. Denne uddannelse er kendt som "British Commonwealth Air Training Plan", og der blev uddannet ca. 130.000 under denne plan. Mange af uddannelsesstederne blev lukket ned efter afslutningen af krigen, men i begyndelsen af 1950'erne blev et antal af dem reetableret for at modtage elever fra NATO-landene. Der blev ikke etableret særlige uddannelser for de udefra kommende elever, idet de blev indpasset i det eksisterende uddannelsesmønster, som RCAF brugte til at træne deres egne piloter efter. Den gratis uddannelse opførte i 1959, og det blev markeret ved en stor parade i Winnipeg den 19. juli 1958. Dette betød ikke, at uddannelse af elever fra NATO-landene dermed sluttede, men det betød, at uddannelsen fortsatte efter særlige aftaler med de enkelte lande. Så vidt jeg husker, var der tale om, at Danmark symbolsk betalte 5000 canadiske dollars pr. elev. (Dette blev ændret igen i begyndelsen af 1960'erne, men nu til et væsentligt højere og mere realistisk beløb.

Jeg erindrer ikke, at der forelå en egentlig stillingsbeskrivelse for funktionen som forbindelsesofficer, men som navnet angiver, var opgaven at skabe og vedligeholde den nødvendige kontakt m.m. mellem RCAF (d.v.s. de forskellige skoler og stabe), det danske flyvevåben (d.v.s. FLK og Træningskommandoen (TRK)), og vigtigst af alt, sørge for en god kontakt med de mange danske elever (en overgang ca. 120), som var fordelt over det meget store land, som Canada jo er.

Forbindelsesofficeren var tildelt kontor i RCAF Training Command, som var placeret i en del af den internationale lufthavn i Winnipeg, Manitoba. Eleverne gennemgik de forskellige faser af deres uddannelse på nogle af de otte baser, som RCAF brugte til uddannelsen.

Klimaet i Canada er ret forskelligt afhængigt af, om man bor ved østkysten, inde midt i landet på prærien, eller man bor i den vestlige del med de meget store bjergområder, Rocky Mountains. I prærieområdet, hvor vi boede, var det typisk fastlandsklima. Vinteren var streng – og lang, med temperaturer nede på omkring minus 30 grader Celsius hver nat, men om dagen var det kun minus 10 – 15 grader, så det var ikke så galt. En af de vintre, vi oplevede, havde mere end 100 dage i træk, hvor temperaturen ikke kom over frysepunktet. Det kunne i ekstreme tilfælde, især hvis det også blæste kraftigt, bevirke, at flyvning blev indstillet. I Winnipeg havde vi en





øst-vestgående hovedgade, Portage Avenue. Når vinden en bidende frostdag susede ned igennem Portage Ave til det sted, hvor den krydsede Main Street, fik man så verdens koldeste gadehjørne. Forår og efterår var

overstået på et par uger. Sommeren var god og varm, og næsten hver aften blev der bygget kraftige tordenbyger op.

Alle elever fra NATO-landene startede på RCAF Stn. LONDON, Ontario, med gennemgang af en sprogskole. Her tilbragte eleverne minimum tre uger til at opnå et tilfredsstillende kendskab til og brug af det engelske sprog. Det var heldigvis en hovedregel, at danske elever var klar til videre uddannelse efter tre uger. Men der var mange, specielt fra de sydeuropæiske NATO lande, som måtte bruge mange gange tre uger for at komme videre.

Næste trin på uddannelsen var Primary Flying Training School (PFTS), som var placeret på RCAF Stn. CENTRALIA i Ontario. Her fløj man med Chipmunk, og da de danske elever havde fløjet med

denne type på den danske flyveskole på Avnø, så gav opholdet her ikke anledning til væsentlige problemer. Man kan sige, at den gode danske forberedelse var med til at give dem en værdifuld indføring til at gennemgå uddannelse i de nye omgivelser og et godt grundlag forbedring af deres sprogkundskaber, som især var meget væsentligt for den videre uddannelse.

Fra Chipmunk gik uddannelsen videre på den gode, gamle Harvard, som vi – lidt ældre piloter – var blevet uddannet på i Danmark. Uddannelsen på Harvard fandt sted på en af følgende RCAF stationer:

- RCAF Stn. Penhold, Alberta,
- RCAF Stn. Claresholm, Alberta (lukket igen 1958) og
- RCAF Stn. Moose Jaw, Saskatchewan.

Når Harvard-fasen var vel overstået, fortsatte uddannelsen på jetflyet T-33 på en af følgende RCAF stationer, som alle var placeret i Manitoba i en afstand af op til 100 km fra Winnipeg:

- RCAF Stn. Gimli,
- RCAF Stn. Macdonald (lukket igen 1959) og
- RCAF Stn. Portage la Prairie.





Der er ingen tvivl om, at genåbningen af en del af de lukkede flyvestationer, som havde været meget aktive under 2. verdenskrig, betød rigtig meget for lokalsamfundene. Da det allerede i 1958 og 1959 blev fundet nødvendigt at nedlægge enkelte baser igen, skabte det helt naturligt store lokalpolitiske problemer, idet det bevirkede større arbejdsløshed i disse områder.

Forbindelsesofficerens daglige arbejde bestod af administrative opgaver, såsom nødvendig korrespondance til FLK og TRK, og det var let at overkomme. Det vigtigste var forbindelsen til de danske elever. Canada er, set med dansk målestok, et land med store afstande, men stort set kom jeg rundt til alle baserne hver 4. eller 5. uge. Det foregik med en af RCAF's 2-motorede C-45 Beechcraft, stillet til rådighed af RCAF Stn. Winnipeg, inkl. en pilot. Vi startede fra Winnipeg en mandag morgen. Turen til Harvard-stationerne ude vestpå ved foden af Rocky Mountains gik normalt først til Penhold, hvor flyvetiden var ca. 4½ time. Derfra til Claresholm, som "kun" var 2 timers flyvning fra Penhold. På hjemturen var der stop i Moose Jaw, og i løbet af fredagen var vi tilbage i Winnipeg.

Et besøg startede altid med, at jeg hilste på stationschefen, og derefter blev der holdt møder med de forskellige holds chefer og instruktører, hvor jeg blev orienteret om status for hver enkelt elevs fremskridt. Derefter mødtes jeg under afslappede former med eleverne, normalt om aftenen. En praktisk, men ikke officiel opgave blev også løst ved disse møder med eleverne. De havde jo ret til at indkøbe cigaretter uden afgifter, og det administrative bøv, det ville have været for hver enkelt elev, blev løst, ved at forbindelsesofficeren modtog deres bestillinger, samlede dem og fik varerne bestilt og leveret i Winnipeg, hvor jeg afhentede dem. De blev derefter pakket om og blev medbragt i flyet, når jeg aflagde baserne besøg. En sådan opgave ville aldrig være at finde i en stillingsbeskrivelse!!

De to baser i Ontario blev besøgt på lignende måde.



Officielt RCAF-billede, der viser flyverelever med deres nationale flag.

Bemærk, at billedet er med det gamle canadiske flag.



RCAF C-45 Beechcraft.

Her var der 5½ - 6½ timers flyvning fra Winnipeg til Centralia. Turen gik ind over de store søer Lake Superior og Lake Huron, hvor vi næsten berørte grænsen til USA ved Sault Ste. Marie. På denne tur var det nødvendigt med et stop ved Port Arthur (Thunder-bay) for at få tanket op.

Når eleverne nåede til den sidste fase i uddannelsen, jetflyvning med T-33 (fremragende træningsversion af F-80 Shooting Star), kom de til en af de tre baser "nær" Winnipeg. Her var det nemmere at besøge dem. Til transport brugte jeg normalt min egen bil. Det var først i slutningen af min tjeneste i Canada, at det gik op for mig, at jeg da ikke selv burde betale for disse transporter. En anmodning om at kunne beregne kilometergodtgørelse for sådanne ture blev

også behandlet af Forsvarsministeriet med det resultat, at kilometergodtgørelse trådte i kraft fra den dato, min afløser tiltrådte tjeneste. Men det var da var en slags godt resultat – for dem, der kom efter mig! Ved samme lejlighed gjorde jeg opmærksom på den udvikling, der var sket de seneste år med hensyn til leveomkostninger. Også dette tog man op til vurdering, og det medførte en del forbed-

ringer i de forskellige tillæg – alt sammen også med virkning fra min afløseres tiltræden!!

Sidste fase af uddannelsen i Canada sluttede altid med en Wing-parade, hvor det ofte var en officer med en høj grad eller position, der var inviteret til at forestå overrækkelsen af den eftertragede flyvervinge og evt. andre trofæer. I min tid som forbindelsesofficer havde der endnu ikke været inviteret en dansk officer til denne ceremoni, så derfor var det med stor tilfredshed, at det lykkedes at få vores flyverattaché i Washington, oberstløjtnant Wichmann, inviteret til at foretage denne overrækkelse, da et hold bestående af syv NATO elever samt tre canadiske elever afsluttede deres uddannelse. Efter paraden var der altid en middag i officersmessen, og som forbindelsesofficer var Edel og jeg altid placeret ved



*Graduation på Portage la Prairie 23. oktober 1959. Den danske flyverattaché i Washington, OL Wichmann, overrækker nr. 1 på holdet, en af de danske elever, et særligt Schroll of Honor*

hovedbordet. Edel, som var nogenlunde jævnaldrende med eleverne, ville hellere have siddet sammen med dem, og det havde nok også været morsommere end ved hovedbordet.

Desværre var der også rejser, som faldt uden for disse mere rutinemæssige besøg. Det var primært, når en elev havde nået det punkt, hvor skolen bedømte, at han godt nok kunne flyve, men hans standard levede ikke op til de forventninger og krav, der stilles til en kamppilot. Han blev derfor indstillet til et såkaldt "CT-board" (Cease Training = ophør af uddannelsen). Som forbindelsesofficer blev jeg altid inviteret til at overvære disse CT-boards. Min stilling tillod ikke, at jeg kunne gøre indsigelser eller andet, ligesom det også her må nævnes, at forbindelsesofficeren i realiteten ikke havde myndighed eller kommando over de danske elever. Alligevel tror jeg, at tilstedeværelsen af forbindelsesofficeren var en støtte for eleven. Ikke mindst bagefter, især når beslutningen blev, at den pågældende skulle afgå fra uddannelsen. Det er altid ualmindelig hårdt at få meddelelse om, at det, der har været en livsdrøm, nu er slut, og den bliver jo ikke mindre af, at man sidder langt fra hjem og familie. Ved sådanne lejligheder var det (håber jeg) en stor hjælp for den pågældende at kunne få en god lang snak med en ældre kollega – der blev drukket mange kopper kaffe eller chokolade og snakket meget. Og så var der selvfølgelig også de mange praktiske ting, som jeg skulle hjælpe til med i form af bl.a. hjemrejse.

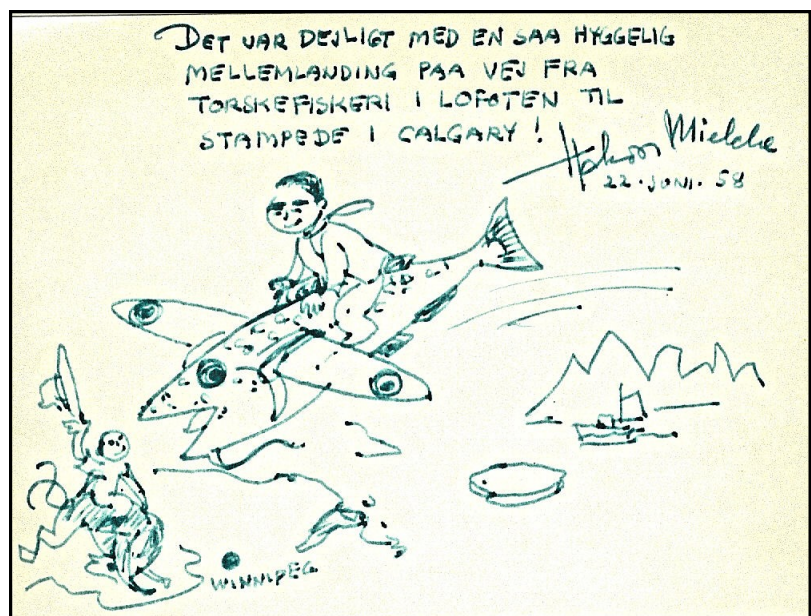
Det kunne ske, at en dansk elev fik lidt problemer med politiet, specielt i form af nogle overtrædelser af de den-

gang i Canada gældende regler for køb og indtagelse af spiritus og øl – regler, som med danske øjne var temmelig uforståelige. De kunne medføre bøder på 25 – 50 dollars. Jeg modtog indberetninger om disse ting, men må tilstå, at jeg i disse sager anlagde et dansk synspunkt på forseelsen, hvorefter jeg arkiverede indberetningen lodret i det runde hjørnearkiv. Forholdene til disse ting dengang kan bl.a. belyses ved et skilt, jeg observerede ved en bar: "Ingen adgang for kvinder og indianere". Det var heller ikke almindeligt på den tid, at der kunne sælges vin og spiritus på restauranter, men fremskridtet lurede lige om hjørnet, idet visse restauranter havde opnået tilladelser med en bestemt prøvetid.

Ved ulykker, der involverede danske elever, måtte der også med meget kort varsel foretages rejser. Heldigvis var jeg kun udsat for et par stykker i løbet af de 3½ år, mit ophold i Canada varede. Det første var en elev fra Penhold, der kom alvorligt til skade i en automobilulykke og blev indlagt på et hospital i Calgary. Desværre var der også en nedstyrtning med en T-33 fra Gimli, hvor eleven blev dræbt. Her er der mange administrative problemer, som skal løses ud over de helt personlige som forbindelser til myndigheder og familie i Danmark. I et sådant tilfælde inddrages både den lokale konsul og den danske ambassadør i Ottawa vedrørende hjemtransport af den afdøde.

Som forbindelsesofficer var man jo det centrale punkt for henvendelser fra specielt pressen, som viste en del interesse for uddannelsen af de danske piloter i Canada. Der var besøg fra bl.a. Se og Hør og Politiken, og vi havde også besøg af den kendte rejseforfatter Hakon Mielche. Året efter besøget hos os udgav han en bog: Canada.

*Hakon Mielches tegning og tekst i vores gæstebog.*







*Typisk arrangeret billede taget af SE og HØR, der besøgte RCAF Stn. Gimli.*

*Billedet viser "sergent Kirkegaard fra Odense, der får en hjælpende hånd af kaptajn Arne Rasmussen fra Glumsø".*

dersom de unge – sjældent – geråder i kærligheds-vunde, så er det fruens råd, de søger".

Dette citat fortæller indirekte, hvilken betydning det har for unge i udlandet, at de har et sted, de kan henvende sig. Lige fra starten af vores ophold i Canada begyndte vi at invitere elever fra de forholdsvist nærliggende jetbaser til middag hos os, hvor vi kunne hygge om dem med et rigtig dansk måltid mad. Det var, som nævnt ovenfor, specielt frikadeller, der var det store hit, men også rigtig flæskesteg med svær kunne vi præstere. Det var nemlig lykkedes for Edel at lære vores gode slagter at skære svinnekød ud med "huden" på!! Det havde godt nok væ-

*Det var oftest en afslappet atmosfære, der kendetegnede mine møder med flyvereleverne.*



Politiken skrev i en artikel 29. maj 1959, at forbindelsesofficeren er "de unge piloters formynder og støtte her langt fra hjemlandet", og der fortsættes "men kaptajnens frue, der har vendt tusinder af frikadeller i sit køkken til de unge, som kommer på besøg, ved at fortælle om, at samtalerne uomgængeligt altid ender i flyvningen. Somme tider snakkes der også lidt om fremtid og om piger, og



*Den danske journalist Axel Thøgersen optager julehilsener, som CBC sørgede for kom til udsendelse over Danmarks Radio.*

ret svært for ham at forstå dette ønske. Det var selvfølgelig primært de hold, som kom og fejrede juleaften hos os, som nød godt af flæskestegen.

Når nu juletiden bliver nævnt, så må det også nævnes, at RCAF gav tilladelse til, at en dansk og norsk journalist fra CBC kunne besøge de danske – og norske – elever på nogle af baserne. Her blev optaget radiohilsener, som blev udsendt i Danmarks Radio sammen med hilsener fra søens folk. Det var nogle festlige ture, vi havde med denne opgave, som havde stor betydning for eleverne og deres pårørende langt borte i Danmark. Enkelte gange har jeg selv optaget disse julehilsener og sendt båndene til CBC.

Her vil det så være naturligt at nævne lidt om, hvordan man holdt forbindelse til sin familie i Danmark. Man klarede sig med rigtige håndskrevne breve, og var man heldig, havde man svar indenfor ca. 14 dage. Der var selvfølgelig telefon, som kunne anvendes. Vi telefonerede én gang i de 3½ år, vi var i Canada. Det var for at sige til lykke ved mine svigerforældres sølvbryllup. Vi bestilte samtalen 8 – 10 timer i forvejen. Da telefonen så ringede, kunne vi følge telefondamerne, som talte sammen for at forbinde videre over Halifax, Irland, London til København.

Telegrammer kunne selvfølgelig også anvendes, og det gjorde vi to gange for at fortælle, at vi havde fået et par drenge!!

Vi havde endvidere en ganske speciel forbindelse til Danmark gennem tre – fire af mine holdkammerater fra Flyveskolen. De havde forladt Flyvevåbnet efter deres indledende kontrakt på fem år og fløj nu som styrmænd på SAS-ruten til Los Angeles. Denne rute havde et teknisk stop i Winnipeg, og her stod styrmanden af for at få en overnatning på hotel og for så flyve videre med næste dags fly. Vi hentede derfor disse gode venner og havde dem hjemme til middag. De havde gerne nogle småting med fra Danmark, og så fik vi jo nogle friske, danske nyheder.

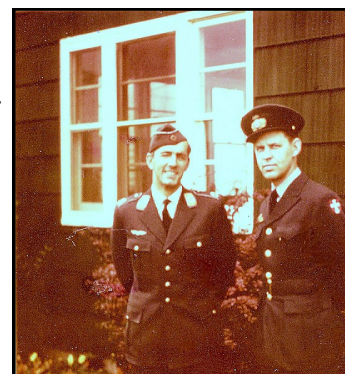
Inden dette afsnit slutes, vil jeg nævne et par personer, jeg mødte. Den ene var en Flying Officer, der gjorde tjeneste i Training Command. Vi mødtes en dag, og han sagde, at han havde et billede af København i sin logbog. Da jeg besøgte ham på hans kontor, viste det sig, at han havde været pilot på en af de RAF Mosquitos, som bombede Shellhuset den 21. marts 1945. Selve angrebet og de katastrofale følger af et i øvrigt fremragende angreb skal ikke omtales her. Det, der for mig var interessant, var, at det billede, han havde fra angrebet, viste et lille udsnit af København med Vesterbrogade. Jeg pegede på billedet og fortalte ham, ”at dér stod jeg!” – jeg var passager på en linie 6 den dag og stod ved sporgovgnens åbne fordør. Vi hørte motorstøjen fra maskinerne, og vognstyren sagde: ”...de flyver noget lavt i dag”. Jeg kiggede op og kunne konstatere, at det var engelske maskiner. Så hørte vi bomben ved Sdr. Boulevard, og først da kom luftalarmen. Sporgovnen stoppede, og vi søgte ly i en port ved Saga Bio.

En anden person, som gjorde stærkt indtryk på mig, var Wing Commander Joe McCarty, som var chef for flyveskolen på RCAF Stn. Penhold. Han var en af de piloter, som i maj 1943 bombede tre store dæmninger i Ruhr-distriktet. Dette angreb er der skrevet en bog om, og det er filmatiseret, så det falder uden for denne historie. Men han var en gemytlig fyr og en meget vellidt chef for flyveskolen på Penhold. Der var selvfølgelig også forbindelsesofficerer fra andre lande, men de havde slået sig ned på andre baser. I 1959 sendte Norge en forbindelsesofficer, og vi delte i en periode kontor i Winnipeg. En interessant udvikling kom i 1958/59, efter at Vesttyskland i 1956 var blevet optaget som medlem af NATO. Vesttyskland gik straks i gang med opbygning af et forsvar, som indebar at deres flyvevåben skulle etableres. Der var jo mange piloter, som havde fløjet

*Fra et af mine besøg hos Wing Commander Joe McCarty på Harvardskolen på Penhold.*



under 2. verdenskrig. De, der ønskede at fortsætte som militære piloter, blev meget omhyggeligt kontrolleret for deres holdninger m.m. under deres tid i det gamle Luftwaffe. Nogle af disse piloter blev udvalgt til at komme til genoptræning ved RCAF. De havde også en forbindelsesofficer med, som blev stationeret på Portage la Prairie. Det var major R.



*Besøg hos den vesttyske forbindelsesofficer på Portage la Prairie, major R. Cescotti.*

Cescotti, som blev en rigtig god ven, og som for øvrigt senere blev general og chef for AIRBALTAP. En interessant, og lidt pinlig hændelse kan nævnes, idet der også var en kaptajn som hjælper for forbindelsesofficeren. Men han blev efter kort tid returneret til hjemlandet, idet hans fortid tilsyneladende ikke var blevet kontrolleret godt nok!! Men ellers havde det tyske forsvar sørget for en god bemanning af deres ”Forbindelsesstab”, idet Cescotti var tildelt fem hjælpere, inkl. en civil regnskabsfører.

Men alt får en ende, så den 1. august 1960 sagde vi farvel til Canada. Vi var rejst til Canada som nygifte og medbragte kun et par kufferter og en kasse med, hvad vi havde af få ejendele. Vi rejste hjem med to børn, tolv kufferter og to store containere, som flyttefirmaet byggede til lejligheden. Vi fløj til New York, hvor vi ventede i fire døgn inden afgang med Svensk-Amerika Liniens skib *Kungsholm*. Vi var berettiget til første klasse (!), og vi var det eneste danske par på første klasse. Det blev en skøn tur hjem over et stille Atlanterhav. Lørdag den 13. august 1960 sejlede vi så – i strålende sol – ind i Øresund med Kronborg om styrbord. Det er en fantastisk fornemmelse og en skøn oplevelse efter at have været væk fra Danmark i 3½ år. Og hele familien stod selvfølgelig og ventede, og Edel glædede sig til at vise vores to drenge frem – tænk på, hvordan det har været for en ung mor, at der ikke har været familie og venner, man har kunnet vise sine guldklumper frem til.

Som det var skik dengang, stod der ofte (i Berlingske Tidende tror jeg) en notits om ankomst af en Amerika båd. I notitsen om Kungsholms ankomst var bl.a. nævnt: ”Major A. V. Rasmussen vender hjem fra studier i Canada”. Dette var jo en lidt misvisende oplysning, men en sådan notits er jo en del af tidsbilledet fra dengang.



## Afsnit 10

# Chef, Flyverstabens Uddannelsessektion

### 1/8 1960 – 15/7 1965

De opgaver, som denne sektion varetog, var, som navnet siger, uddannelsesforhold for hele Flyvevåbnet. I princippet alt lige fra uddannelse af nye værnepligtige og frivillige til alle forskellige former for efter- og videreuddannelser for fast personel.

En væsentlig opgave var planlægning og forvaltning af de mange forskellige uddannelser, der var mulighed for at få tildelt gennem den amerikanske støtte til Danmark. Denne blev formidlet gennem MAAG (Military Assistance Advisory Group), der var placeret på Østerbrogades kaserne. Samarbejdet med MAAG var ikke nyt for mig, idet jeg allerede i min tid i Forsvarsministeriet (1954-57) havde haft en del samarbejde med dem.

Min første tid i funktionen var naturligt præget af, at jeg i 3½ år havde været i Canada, og derfor var der meget på hjemmefronten, jeg kun havde et sporadisk kendskab til. På den tid var kommunikation og oplysning om lokal dansk udvikling ikke noget, man læste meget om på den anden side af Atlanten, så der var meget, der skulle indhentes.

Det var for eksempel helt ukendt for mig, at der i de sidste år af 1950'erne var startet en strid om, hvad der skulle ske med Hærens NIKE-enheder i fremtiden. I korthed kan det belyses ved, at chefen for Flyvertaktisk Kommando, general Ramberg, så tidligt som i maj 1957 havde rejst spørgsmålet om,

hvor raketluft-forsvaret burde høre hjemme. Men chefen for Flyvevåbnet, general Tage Andersen, var af den opfattelse, at Flyvevåbnet *kun* skulle have den operationelle kontrol. Da general Ramberg den 1. juli 1959 blev chef for Flyvevåbnet, ønskede han fortsat, at raketluftforsvaret blev fuldt integreret i Fly-



*General  
Tage Andersen*



*General  
Kurt Ramberg*



vevåbnet.

Hærens nye enhed for NIKE-Hercules raketterne var blevet oprettet den 29/9 1959 på Fort Bliss i Texas, og det er vel ganske naturligt, at et sådant nyt og meget teknisk avanceret våbensystem gav Hærens personel en vis stolthed og korpsånd. Den store forskel mellem tradition og uddannelse i det gamle værn Hæren og bl.a. manglen på tradition

i det nye flyvevåben førte dengang til mange gnidninger og skarpe diskussioner.

På et tidspunkt i 1961 gav CH/FLV besked (ordre) til Personelafdelingen om at udarbejde en analyse af muligheden for, at FLV kunne overtage NIKE-systemet, også selv om der ved overførsel til FLV ikke fulgte specialuddannet personel fra Hæren med. Det var

Uddannelsessektionen og Planlægningssektionen, som i fællesskab måtte løse denne opgave. Man kan vel nok sige, at det lå i luften, hvad resultatet skulle vise – og heldigvis var vi i stand til, på helt ærlig vis, at nå frem til, at FLV i givet fald ville kunne skaffe personel og få dem uddannet, uden at det fik væsentlig indflydelse på FLV's øvrige aktiviteter.

CH/FLV kunne således orientere Forsvarsministeriet om, at FLV var klar til at overtage NIKE-systemet, også selv om ingen af Hærens NIKE-uddannede skulle ønske at blive overflyttet fra HRN til FLV sammen med systemet.

Beslutning om overførsel af NIKE-Hercules systemet fra Hæren til Flyvevåbnet blev truffet af Forsvarsministeriet den 25/9 1961, og den formelle overførsel til FLV skete den 2/7 1962.

Forud for den endelige beslutning i september 1961 blev der (*er usikker på tidspunktet*) afholdt



en orientering i Avedørelejren for alt personel fra 10. Luftværnsafdeling (NIKE-enheden) om vilkår og muligheder for det personel, der havde mulighed for at følge med systemet til FLV, hvis de ønskede det. Det var chefen for Planlægningssektionen (daværende major K. Bendix) og jeg selv som chef for Uddannelsessektionen, der stod for orienteringen. Der var blandt Hærens personel nogen undren over, at det "kun" var to majorer, som havde fuldmagt til at forelægge alt vedrørende de fremtidige muligheder for de forskellige personelgrupper. Men jeg husker tydeligt, at vores orientering blev meget positivt modtaget.

Efter vores orientering, samlede oberst Enevoldsen (Hæren) alt det tilstedeværende personel fra Hæren til en afsluttende orientering (uden repræsentanterne fra FLV), og efter hvad vi bagefter fik at vide, var der tale om en "dunder"tale, hvor obersten talte om faneflugt og andre grimme ting!! Resultatet var, at de, der måske havde vaklet lidt om, hvilken beslutning de skulle tage, herefter ikke mere var i tvivl – faktisk valgte alle at følge med systemet over i FLV.

Nogenlunde på samme tid som dette møde i Avedørelejren fandt sted, fik CH/FLV underretning om, at NIKE-enheden havde aftalt et møde med det norske luftforsvar om mulighederne for noget fælles dansk/norsk raketuddannelse. General Ramberg, der jo havde det overordnede ansvar for luftforsvaret, blev meget irriteret over, at man helt havde undladt at orientere ham om disse planer, og han ønskede at have en personlig repræsentant med som observatør på dette møde. Desværre var generalen

I skydeperioden er postadressen følgende:

Grad, initialer, efternavn,  
10. Luftværnsafdeling (obs),  
General Delivery,  
Fort Bliss, Texas, USA.

"Biographical Dates and Security Statement" udfærdiges  
Vaccination imod kopper udføres og internationalt vaccinationscertifikat medføres. (Cyldighedsperioden er for tiden kun eet år).

Politipass medføres. (Cyldigt til 01 JUN 1962).

Følgende uniformer og udrustningsgenstande medføres:

1 stk. amerikansk sommeruniform,  
2 stk. amerikanske lærredsskjorter og  
2 par amerikanske lærredsbeklæder.

Nationalitetsmærkerne er påsøyet ved udlevering fra FMI.

Endvidere:

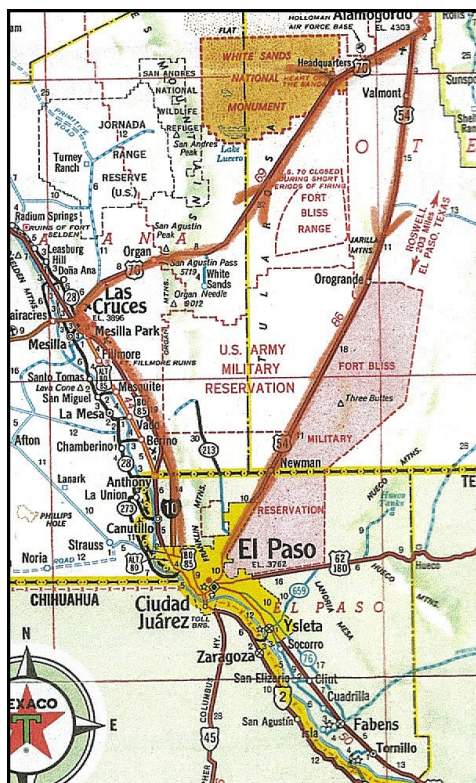
1 stk. garnisonsuniform M/47, (eller stationsuniform)  
1 stk. garnisonsbælte M/47,  
1 par brune snøresko,  
1 stk. slips,  
1 stk. bukseren, (khaki eller blå)  
3 stk. undertroje,  
3 par underbenklæder,  
1 sæt civilt tøj,  
1 stk. badehåndklæde,  
1 stk. alm. håndklæde,  
identitetsmærke,  
toiletsager og  
bepakningsager (pudse- og sygrej, knapper n.v.).

*Forberedelser og udstyr skulle være i orden, når man rejste ud i verden for Flyvevåbnet.*

først blevet orienteret om dette møde samme dag, som repræsentanterne fra Hærens NIKE-enhed afsejlede med skib til Oslo. Det faldt i min lod, at jeg blev udpeget som observatør, og i løbet af et par timer samme eftermiddag blev jeg gjort til "ekspert" på området, og der blev købt togbillet til samme aften. Vores norske kollegaer, som jeg havde haft andre møder med tidligere, blev underrettet om min ankomst. Så da jeg næste morgen mødte de danske repræsentanter i Luftforsvarets Overkommando i Oslo, blev de mildt sagt meget overraskede. Jeg blev naturligvis ikke mødt med åbne arme, men jeg deltog i mødet som observatør, hvilket de jo ikke kunne forhindre.

Da beslutningen om overførsel af NIKE-systemet til FLV var taget, blev det min sektion, som kom til at stå for alt det praktiske, administrative

arbejde, der var forbundet med, at hele NIKE-enheden i april 1962 skulle til USA for at gennemføre en årlig skydning med de store raketter. Dette kaldes *Annual Service Practice (ASP)*, og sådanne skydninger kunne på det tidspunkt kun ske fra McGregor Range, der er beliggende lidt nord for El Paso i Texas. Det praktiske bestod bl.a. i forhandlinger med MAAG og at sørge for transport af alt personalet til El Paso. Min sektion forhandlede med SAS om transporten, og SAS var i stand til at arrangere en direkte flyvning til og fra El Paso med en DC-8. Det var første gang, jeg skrev under på en kontrakt på mere end en million kroner!! Med en sådan ordre fulgte en invitation fra SAS til en



frokost, men for at have rene linier betingede vi os, at også Forsvarsministeriet blev inviteret!!

Der var plads til, at nogle observatører fra Flyvevåbnet kunne følge med på turen og overvære enhedernes skydning med skarpe raketter. Som chef for Uddannelsessektionen var jeg blandt de udvalgte observatører, og mit ophold blev tilrettelagt lidt anderledes end de øvrige observatørers. Jeg fik mulighed for at få specielle orienteringer om de uddannelser for operatører, som gennemførtes på Fort Bliss, ligesom jeg fik mulighed for at flyve til Huntsville, Alabama, for at blive orienteret om de tekniske uddannelser, der foregik på Redstone Arsenal. Disse besøg var en stor hjælp for mit fremtidige arbejde i sektionen.

Skydningerne, som også var en operativ prøve for enhederne, foregik ude i et enormt øvelsesområde, McGregor Range, som ligger i en god afstand fra Fort Bliss. Der var tilskuerpladser for dem, der ikke aktivt deltog i dagens skydning, og derfra kunne man, bl.a. via højttalere, følge aktiviteterne, se ramperne med missilerne blive rejst, følge affyringen og se rakettenes vej højt op i den blå himmel for til slut at ramme målet.

På grund af min særlige observatørstatus havde jeg et specielt privilegium. Jeg var tildelt en escort-officer og en bil (!), og det havde selvfølgelig mange fordele. En morgen, da vi stod i kø for morgenmad, kom major Glarborg fra FLV, som var på et NIKE officerskursus, hen til mig og fortalte, at han var blevet ringet op fra ambassaden i Washington, som havde fået et telegram, som havde det glædelige budskab, at min kone var nedkommet med en datter, en nedkomst vi egentlig havde ventet inden min afrejse til USA. Så den morgen havde jeg god brug af en lokalkendt officer og en bil, som kunne lægge turen om, så vi kunne standse ved en blomsterforretning, så jeg kunne sende en buket via ”Sig det med blomster”. Den morgen havde jeg oberstløjtnant Holst-Sørensen med som passager, så han måtte vente på, at jeg fik sendt blomster!!

Vi havde en lidt ubehagelig episode under denne ASP. En aften spiste observatørerne middag sammen med en del officerer fra NIKE enhederne. Snakken kom helt naturligt til at dreje sig om den forestående overførsel af NIKE-systemet til FLV, og i denne diskussion kommer OL H.G.Hansen, som var chef for NIKE-enheden, med en meget nedsættende bemærkning, som jeg husker som ”...skide pindholdere...”. Dette satte punktum for den gode stemning og for middagen, idet OL Holst-Sørensen rejste sig og forlod selskabet, som herefter meget hurtigt opløstes.



Opholdet på Fort Bliss var selvfølgelig ikke tjeneste hele tiden. Der blev arrangeret fodboldkamp mellem de danske soldater og et lokalt hold, men det mest attraktive var jo nok besøg i den mexicanske grænseby Ciudad Juarez, i daglig tale Houarez!. For at komme dertil skulle man passere en bro over Rio Grande, og så vidt jeg husker kostede det 2 cents for at komme til Mexico og 1 cent for at komme tilbage. Det var absolut en syndens by, hvor der var masser af barer, damer og souvenirforretninger. Man burde aldrig medføre flere penge, end man havde råd til at miste. Hvis politiet stoppede en for et eller andet, blev bøden lig det, man havde på sig. Der var en udbredt korrupsion. Man skulle også passe meget på lommetyve. De danske NIKE-folk havde fået en fin aftale med en lokal souvenirhandler, Mauricio. Han snød ikke med priserne, og hvis man ønskede det, kunne han opbevare vores indkøb, til dagen før vi afrejste. Så tog man over grænsen med det nøjagtige beløb, satte kursen direkte mod hans forretning, betalte og så direkte tilbage til en sidste passage af ”syndfloden”.

Men arbejdet i Uddannelsessektionen drejede sig jo heldigvis også om mange andre forhold omkring Flyvevåbnets øvrige personel og deres uddannelse.

På den tid var uddannelsen af Flyvevåbnets mange specialister og teknikere stort set kun fokuseret på deres specialuddannelser. Således var det faktisk kun jordforsvarspersonellet, som kunne få en regulær lederuddannelse i form af en sergentskole, og det var næsten udelukkende værnepligtigt personel, som fik denne uddannelse. Det tekniske personel fik deres uddannelse på Konstabelskolen, som indtil 1960 havde navnet Mathskolen. Deres videre karriere var baseret på et system, som tillod, at de efter et fastsat tidsrum blev udnævnt til oversergenter, men uden at de havde fået en uddannelse, som kunne give



dem den nødvendige ballast og viden til at fungere i en mellemliderstilling.

Det blev min sektions lod at deltage i ændringen af dette forhold og etablere en regulær sergentuddannelse for specialister/teknikere, så de kunne opnå en befalingsmandsgrad med en uddannelse bag sig, så de havde et reelt grundlag for at virke som mellemledere. Denne nye policy var – vel nok helt naturligt – ikke særligt populær for de personer, som havde forventet den automatiske udnævnelse til oversergent.

Også i uddannelsen af officerer skete der ændringer i denne periode. I 1951 var uddannelsen af linjeofficerer startet, og i de første 10 år var denne uddannelse kun åben for personel med pilot- eller navigatøruddannelse. Men overførslen af NIKE-systemet til Flyvevåbnet gjorde det nødvendigt, at der også blev uddannet linjeofficerer til fremtidig bemanning af de nye raketenheder, og det var ikke alene til NIKE-enhederne, der var brug for linjepersonel, også den forventede tilgang af HAWK-enheder ville kræve flere linjeofficerer. Derfor blev optagelsesbetingelserne ændret fra og med det hold, der startede i 1962.

Som nævnt skulle der også tages hensyn til de kommende raketenheder af typen HAWK. Allerede i 1961 var Danmark blevet tilbudt en afdeling af disse raketter over den amerikanske våbenhjælp. Det blev også en stor opgave for min sektion, som stod for udvælgelse og udsendelse af personel til de mange forskellige kurser i USA. Allerede i august 1963 kunne vi sende de første af sted, og de færdiguddannede enheder kom tilbage til Danmark i 1965. Desværre havde man ikke fra højere niveau sørget for, at Bygningstjenesten på det tidspunkt havde færdiggjort de områder, hvor de fire nye enheder skulle placeres. Det gav en masse problemer, men det fortæller der mere om i næste afsnit, da min næste stilling netop blev ved Luftværnsgruppen!

Også videreuddannelse af de linjeofficerer, der allerede var tjenstgørende i Flyvevåbnet, var en opgave, som skulle løses. Her var det store problem vel nok, at lige såvel som man havde behov for at få videreuddannet en del officerer, så havde man også vanskeligheder med at undvære disse officerer i den daglige tjeneste. I denne periode blev der tilvejebragt mulighed for at sende enkelte officerer til stabs-

kurser i USA, England og Norge. Jeg husker, at man på det tidspunkt var nødt til at beslutte, at de ældste majorer måtte afskrives fra at få denne uddannelse, idet man mente, at de med deres hidtidige tjeneste og erfaring måtte klare sig med dette. Vi trak faktisk en linje i ”Håndbog for Flyvevåbnet”, og alle dem, der stod over denne linje, ville ikke komme på tale til stabsuddannelse. For mit eget vedkommende betød det, at jeg kom til at stå nogle numre over denne streg

I min tid som forbindelsesofficer til RCAF havde jeg ofte ærgret mig over, at der ikke på noget tidspunkt havde været en dansk general til stede ved de wing-parader, der blev afholdt, når et flyvehold havde afsluttet deres uddannelse og fik overrakt den attraktive og længe ventede flyvervinge. Derfor forelagde jeg dette for Flyverstaben, og det lykkedes at få tilrettelagt en tur til Canada med general P. Ziegler som hovedperson.

Turen blev gennemført med Flyvevåbnets C-54 transportfly, og da der var en general med, var det rigtig dejligt, at vi fik lov til at tage en særlig ”steward” med, som på de lange flyvestræk sørgede for passagererne. Foruden de officerer og ingeniører, som fik lejlighed til at deltage i turen, benyttede vi også lejligheden til at tage et hold flyverelever med, som skulle begynde uddannelse i Canada.

Starten gik fra Værløse d. 21/5 1963 med første stop på Keflavik på Island, hvor vi havde en god aften i Officersmessen (jeg vandt en flaske whisky i et bingospil). Næste stop skulle have været RCAF Stn. Centralia i Ontario, men på grund af dårligt vejr og streng modvind, besluttede piloterne, at vi måtte stoppe i Goose Bay, hvor vi så, til RCAF’s store overraskelse, landede uanmeldt om eftermiddagen. Men canadierne er dejlige mennesker, og de benyttede straks lejligheden til en lille fest i Officersmessen,

hvor de med få timers varsel arrangerede ”Dinner in Honor of Major General Ziegler”. Jeg har stadig menukortet fra den aften (der var bl.a. grillet T-bones). Før vi gik til midt dagen, inviterede general Ziegler til et lille møde i hans kvarter, og jeg blev ”beordret” til at medbringe den flaske whisky, jeg havde vundet aftenen før.

Næste dag fløj vi til Centralia, hvor vi fik afleveret de nye flyverelever og selvfølgelig også blev beværtet på passende vis. Næste stop var RCAF Stn. Portage la Prairie, hvor ge

*Fra opholdet på Centralia ses her bl.a. i forreste række som nr. 3 fra v. OL. P. Thorsen og derefter general Ziegler, CH/Centralia, MJ Folmer Hansen og MJ A.V. Rasmussen. I bageste række er det som nr. 1 fra v. MJ Ledertough, nr. 3 MJ Weng og nr. 5 MJ Th. Petersen.*







*Herover: General Zigler hilser paraden, og på billedet t.h. tages der afsked med chefen for flyvestationen i Winnipeg.*



neral Ziegler var æresgæsten ved Wingparaden. Derefter fløj vi den korte tur til Winnipeg, hvor vi kunne slappe af og holde weekend. Det var ikke tilfældigt, at det blev her, vi fik et par dage fri. Det var her, jeg havde boet i 3½ år, så der var venner, der skulle besøges, og Training Command havde sørget for nogle specielle udflugter og middage for alle de danske deltagere.

Om mandagen startede vi igen med et stop i Edmonton og RCAF Stn. Penhold, inden vi fløj til en afsides liggende flyvestation i Cold Lake. Denne base blev først åbnet i 1954 under den Kolde Krig. Her fløj man med den amerikanske jager F-104 Starfighter, et fly som Danmark senere fik et antal af. Nogle af de danske besøgende fik lejlighed til at få en tur i en to-sædet F-104. Efter et meget interessant ophold startede vi vores hjemrejse. Første stop var i Portage la Prairie, hvor vi samlede de elever op, som havde afsluttet deres uddannelse ugen før, og så gik turen til Ottawa. Her havde vi et møde med repræsentanter for RCAF og deres forsvarsministerium. Vi forhandlede om de fremtidige vilkår (betalingsmæssigt) for fortsat uddannelse af piloter i Canada. Derefter var der, i hvert fald med en gammel C-54, nogle lange stræk hjem med mellemlandinger i Goose Bay og Keflavik.

Det var en meget udbytterig tur, men også ret anstrengende. Næsten alle de steder, hvor vi havde ærinder, blev der arrangeret forskellige middage, frokoster eller cocktail parties, så vi var efterhånden taknemmelig for, at der var så langt imellem destina-

tionerne i det store land Canada, at vi fik lejlighed til at slappe lidt af på flyveturene.

I begyndelsen af 1965 blev jeg rigtig glad, fordi chefen for Flyverstabten, generalmajor E.C.T.

Jensen, meddelte mig, at han ønskede, at jeg blev chef for Flyveskolen. Personligt syntes jeg selvfølgelig, at det var en god idé, idet jeg jo havde flere års erfaring som flyveinstruktør, havde tilbragt 3½ år i Canada udelukkende beskæftiget med uddannelsen af vores piloter, og derefter næsten fem års stabstjeneste i uddannelsessektoren. Løftet var så kontant, at jeg, sammen med min familie startede sondering efter bopæl i nærheden af Avnø. Men man skal ikke sælge skindet, før bjørnen er skudt, som man siger. Denne udmærkede beslutning blev ændret af chefen for Flyvevåbnet, general Pagh – han ønskede, at chefen for Flyveskolen skulle være oberstløjtnant og ikke ”kun” major.

Det var derfor spændende, hvad min næste stilling kunne blive, for tiden for et skifte var meget nær. Nu viste det sig, at man godt kunne bruge en major i en oberstløjtnantstilling, idet min næste stilling blev som chef for Luftværnsgruppens Administrationsafdeling, men det blev så klaret ved, at jeg fik funktionsvederlag (som er et vederlag svarende til lønforskellen mellem en major og en oberstløjtnant), indtil jeg fik min udnævnelse til oberstløjtnant.

Derfor sagde jeg farvel til Flyverstabten og goddag til Luftværnsgruppen d. 15/7 1965.

## Afsnit 11

# Luftværnsgruppen, Chef Administrationsafdelingen 1965-1968

Som begrundelse for, at det nu blev mig, der skulle til Luftværnsgruppen (LVG), fik jeg at vide, at "man" ønskede at få LVG's administration tilpasset FLV's måde at gøre tingene på. Dertil kom, at jeg i mit hidtidige arbejde med personel- og uddannelsesmæssige forhold i den nye Luftværnsgruppe allerede havde et godt kendskab til mange af de personer, der havde ledelsesfunktioner. Det var alligevel med en vis spænding, jeg så frem til mit nye arbejde, som også indebar, at jeg blev direkte leder/chef for et større antal personer.

Indledningsvis nogle bemærkninger om LVG. Placeringen var i den gamle kaserne Avedørelejren, hvor chefen, Oberst K. W. Hansen, holdt til med sin stab, som bestod af en stabschef og tre afdelinger: Operation, materiel og administration. Det var specielt for LVG, at der også var en stabschef. Denne funktion var vist nok etableret for at skabe grundlag for en ekstra oberststilling. Min afdeling var opdelt i et antal sektioner: personelsektion, intendantursektion, kørselstjeneste og jordforsvarssektion. Og de havde igen hver for sig et antal personer og forskellige funktioner, som de var ansvarlige for.

Men ledelsen i Avedørelejren var jo kun toppen af en meget stor enhed.

Under LVG var en del selvstændige enheder i form af flyverdetachementer (FLD) og eskadriller (ESK):

FLD 530, som var en kommandobunker placeret i Københavns gamle vestvold ved Ejby. Chefen her var oberstløjtnant,

4 NIKE eskadriller, som var placeret med ESK 531 i Gunderød, ESK 532 i Kongelunden, ESK 533 på Stevns og ESK 534 i Tune.

De 4 nye HAWK eskadriller blev placeret med ESK 541 på Middelgrunden, ESK 542 ved Aflandshage, ESK 543 i Højerup på Stevns og ESK 544 i Svælgsgård ved Tune.

Min tjeneste i LVG startede 15/7 1965. På det tidspunkt var den helt store opgave, både operationelt og administrativt, at få styr på de fire nye HAWK eskadriller. Personellet var blevet uddannet i USA, og efter at de fire eskadriller havde afsluttet

deres uddannelse ved at gennemføre skydninger med skarpe missiler mod mål i det store skydeområde nord for El Paso i Texas, kom de hjem til Danmark i løbet af januar 1965. Her ventede der dem en meget vanskelig periode. Der var store forsinkelser i levering af udstyr, og de bygninger, de skulle placeres i, var slet ikke færdige. Der blev etableret midlertidige opstillinger, telte blev brugt, og vinter og forår gav mange praktiske problemer, idet de udvalgte områder nogle steder blev lidt plaget af

mudder. Det gjorde ikke sagen nemmere, at man i sin visdom havde fundet det hensigtsmæssigt at placere en af enhederne på Middelgrunden. Denne kunstige ø ligger godt nok og dækker et hul i den forsvarsring omkring København, som HAWK skulle være en vigtig del af. Men når det nye system også var et mobilt system, så var det meget u hensigtsmæssigt at placere dette system på en ø! Medens



*ESK 541 på Middelgrunden.*





Middelgrunden blev udbygget, således at de mobile enheder i eskadrillen kunne køres op til de valgte placeringer, så brugte man i en periode Flakfortet som midlertidig placering af enheden.

Det værste var imidlertid, at det nye materiel slet ikke var til rådighed for de nyuddannede enheder. Derfor blev der opnået aftaler med amerikanske HAWK-enheder i Tyskland. Disse var placeret i nærheden af München, ikke så langt fra grænsen til Østzonen. Vores eskadriller rejste derfor derned på skift for at vedligeholde deres operative standard. Transport til- og fra München foregik med Flyvevåbnets C-54 Skymaster. Jeg deltog i en flyvning dertil med et nyt hold og hjemflyvning af et andet hold. På vejen hjem sad hovedparten af enhedens personel og sov efter en rigtig god afskedsfest med deres amerikanske kollegaer. Pludselig, nede midt i Tyskland, lyder der et brag, flyet går ind i et dyk, og alle vågner selvfølgelig. Vores pilot, den garvede C-54 pilot major Clemmensen, får hurtigt flyet på ret køl og får kontrolleret, at flyet lyster alle bevægelser fra roret, og at motorerne går, som de skal. En flytekniker går ned igennem flyet og med en lommelygte kontrollerer han motorerne (vi spurgte, om han talte dem). Da alt tilsyneladende fungerer, som det skal, valgte ”Clemme” at fortsætte flyvningen til Værløse. Efter landing kunne vi konstatere, at det havde været et lynnedslag og at der var store huller i højde- og sideror. Det tog flere måneder at få denne maskine repareret!

Placeringen af en HAWK eskadrille på Middelgrunden gav nye udfordringer til Flyvevåbnets. Det blev nødvendigt at fastsætte, at daglig mødested var Isbjørnen på Langelinie, hvorfra vores nye transportmiddel, specialbyggede motorbåde, afgang. Der måtte etableres en ny funktion, idet vi hidtil havde kunnet klare os med chauffører med store kørekort til de mange specialkøretøjer – men vi havde ingen bådførere. I starten lånte vi fra Søværnet, men fik selvfølgelig uddannet vores egne bådførere.

Når en enhed som LVG har så mange store etableringer spredt over Sjælland, var der ofte behov for, at vi fra ledelsens side ”viste flaget” de forskellige steder, og rutinemæssige chefmøder blev afholdt på skift ved de forskellige eskadriller.

Der har altid været et behov for, at der lejlighedsvis udføres kontrolvirksomhed, og i Flyvevåbnets havde man i en del år haft en helt speciel kontrolvirksomhed overfor de operative enheder. Det blev kaldt ORI'er

(Operational Readiness Inspektion), og de blev udført som uanmeldte inspektioner i de operative enheder. Da LVG var en ny enhed i Flyvevåbnets og måske i nogen grad levede med, hvordan man plejede at gøre i Hæren, så opfandt jeg en speciel form for inspektion på det administrative område. Meget opfindsomt kaldte vi dem for ARI'er (Administrative Readiness Inspections). De blev udført af et lille hold fra min afdeling, bestående af specialister indenfor administration, intendantur, motorkøretøjer og jordforsvar. Når vi kom til et detachment eller eskadrille uanmeldt, så opsøgte jeg chefen og fortalte ham, at mine folk var gået i gang med inspektionen. Det voldte aldrig nogen problemer og blev heldigvis opfattet som en hjælp – hvilket også var hensigten – og der skulle ikke mange inspektioner til, før alle områder fungerede optimalt.

I min tid som officer i Flyvevåbnets var det meget sjældent, at vi fik lejlighed til at gå på skydebanen og gøre sig bekendt med den udleverede pistol. Men nu var jeg i LVG og en af de meget få fra det gamle flyvevåben, og nu mærkede jeg hurtigt, at det at kunne betjene sit våben var noget, man gik meget op i. Besøg på skydebanen blev noget, vi gjorde ret ofte, og det endte med, at jeg blev en rigtig god skytte. For at blive en god skytte skal man have noget undervisning og øvelse. Jeg var så heldig, at jeg i Jordforsvarssektionen havde en rigtig god skydeinstruktør. Han var ikke selv en specielt god skytte, men han kunne lære andre, hvordan man skulle gøre. Det er det, der er karakteristisk for en god lærer/instruktør. Det endte med, at jeg fik guldmærke i pistolskydning, og at jeg deltog i en del skydekurrencer med godt resultat. Det må her nævnes, at der på Middelgrunden blev indrettet en pistolskydebane med skiverne placeret på den ydre mole og standpladser på selve øen, selvfølgelig forbundet med en let

bro over voldgraven. Denne bane blev rammen om en konkurrence, hvor vi var en hel del officerer og befalingsmænd, som mødtes en lørdag formiddag hver måned. Efter konkurrencen sluttede vi af med en rigtig god frokost. Dette var også en god funktion for det sammenhold, der var i LVG.

I januar 1967 var det tid for at sende de nye HAWK enheder til den rigtige test på deres formåen. Det kunne kun ske på særlige arealer som dem, de havde i USA ved El Paso, og som havde været benyttet adskillige gange af NIKE enhederne. Turen i januar 1967 foregik med Flyve-

*På McGregor Range i samtale med ESK 544's første chef, major F.C.E. Peitersen.*





våbnets C-54 Skymaster, og denne gang var det ikke med den ”luksus” indretning, der var brugt, da jeg i 1963 fløj til Canada med general Ziegler. Her var der tale om meget enkle sæder, som gør de smalle pladser i charterfly til luksussæder. Hertil kom, at vi på turen medbragte en del ammunition, og det medførte, at der var reduceret varme i flyet samt rygeforbud. Det blev en meget lang tur. Men vi kom til El Paso, og enhederne klarede deres opgaver perfekt, og der var ingen problemer. På returflyvningen havde vi selvfølgelig god varme i passagerkabinen, men allerede ved det første stop i St. Louis fik vi et problem. Det var blevet snestorm, så vi fik en ekstra dag her. Derefter fulgte nogle lange ture via Grønland og Island, inden vi nåede til Danmark – hvor der også var meget kraftigt snevejr. Landingen blev foretaget som instrumentlanding under betingelser, der må have været under det krævede minimum for skyhøjde og sigtbarhed. Min kone var i Værløse for at hente mig, og hun kunne fortælle, at de nok havde hørt maskinen, men intet set, før den rullede op foran hangaren. Efter sådan en tur er det en god følelse at mærke landjorden igen og få et kram af konen!!

Det næste, der skete for mig, var, at jeg pr. 1 marts 1967 blev udnævnt til oberstløjtnant, således at der nu var overensstemmelse mellem stilling og grad. Jeg husker også, at det for os som familie havde den betydning, at min afskedsalder nu blev ændret fra 52 til 60. At det ikke så mange år senere blev ændret til, at alle grader fik afskedsalder på 60 år, er så en anden sag, men på det tidspunkt betød det noget for os som familie!

Medens vi havde været i USA for at skyde med raketter, havde der fundet en del forhandlinger sted mellem de europæiske NATO-lande, som resulterede i, at man besluttede at etablere et skydeområde i Europa for missiler som NIKE og Hawk, som medlemslandene kunne benytte og derved spare de store udgifter til transport af enhederne til USA. Valget faldt på det område, som allerede var etableret af Grækenland nord for øen Kreta. Her blev der etableret en NATO enhed under navnet ”NATO Missile Firing Installation (NAMFI)”, og i oktober 1967 kunne de første enheder fra NATO-lande tage området i brug. Danmark skulle selvfølgelig også deltage i dette fælles foretagende, og der blev sendt nogle officerer derned for at indgå i den fælles ledelse. Men nu kom der alvorlige problemer, idet ”Oberstkuppet” i Grækenland den 21. april 1967 fuldstændig

ændrede den politiske situation. Det blev i løbet af året politisk besluttet, at danske enheder ikke kunne benytte skydeområdet, så længe styret i Grækenland var udemokratisk. De danske officerer, der var sendt til Kreta, blev kaldt hjem, og en planlagt skydning for nogle danske enheder blev annulleret i sidste øjeblik. Annulleringen kom så sent, at størsteparten af deltagerne allerede havde fået en krævet vaccination, som for de fleste havde medført nogle ubehagelige dage. Hvor ubehagelige de var, kan jeg ikke sige – jeg var nemlig ikke blevet vaccineret, da aflysningen kom. Hvordan de kommende årlige skydninger blev gennemført, ligger uden for min historie, men det kan da oplyses, at der blev indgået bilaterale overenskomster om benyttelse af et skydeområde ved Sardinien og senere et skydeområde syd for Bordeaux i Frankrig. Efter Oberstregimets fald den 24/7 1974 benyttede de danske HAWK-enheder igen NATO-basen på Kreta.

Her vil jeg lige tilføje en kort omtale af noget, som har med min hobby som frimærkesamler at gøre. Operationsofficeren på NAMFI havde henvendt sig til en af de danske officerer og spurgt, om de kunne hjælpe ham med at få forbindelse til en dansk frimærkesamler. De kendte til min hobby, og forbindelsen blev etableret. Den pågældende græske officer, oberst Lagarias, blev senere general og chef for NAMFI og endvidere kommandant på Kreta. Han var så heldig, at hans stilling var en NATO-stilling, så han kom igennem hele perioden med ”Oberststyret”, uden at han blev berørt af de politiske komplikationer før, under og efter dette styre. Jeg besøgte ham i 1977 i Athen, hvor jeg i april deltog i en EURO/NATO konference. Vi havde begge stort udbytte af vores venskab og bytte af frimærker, ligesom han også hjalp mig med oversættelse af græske tekster til brug i en bog, jeg skrev om NATO Postal History.

I mit sidste år ved LVG havde vi travlt med at planlægge og følge bygningen af et nyt hovedkvarter for LVG. Det blev placeret som nabo til Tune lufthavn og blev et fint sted, som jeg desværre kun stiftede bekendtskab med ved studie af tegningerne m.m. Og som det er i Forsvaret, så var det igen tid til at skifte tjenestested, og pr. 15. november 1968 tiltrådte jeg så som chef for Administrationsafdelingen på FSN Ålborg.

## Afsnit 12

# Flyvestation Aalborg, Chef Administrationsafdelingen 1968 – 1970

Den nye stilling på FSN Aalborg havde stort set det samme indhold og ansvarsområde som den stilling, jeg forlod. Men familiemæssigt indebar det en ret stor omvæltning. Vi var meget glade for det hus, vi havde i Skovlunde, og ønskede derfor ikke at skille os af med det, men fik det lejet ud. Vi købte et helt nyt hus i Åbybro, og så skulle familien indpasse sig i dette nye område. Men at slå sig ned i en lille by nord for Limfjorden er ikke noget, man bare gør – i hvert fald ikke i 1968. Hvis man er tålmodig og ikke maser for meget på, kan man i løbet af et års tid blive accepteret. Det lykkedes for os, men det er en helt anden historie.

Den nye stilling adskilte sig fra den i LVG ved, at der på en flyvestation ikke var en stabschef lige under stationschefen. Her var det den gradsmæssigt ældste af de tre afdelingschefer, der varetog chefens funktioner, når han af en eller anden grund var fraværende. Chef for flyvestationen var min holdkammerat fra EK-49-I, oberst P. Thorsen. Hans store interesse var flyvning og de operative opgaver, og i praksis måtte jeg så varetage de øvrige forpligtelser. På vores område var placeret en særlig afdeling af Hæren, nemlig Jægerkorpsen, og der var også en afdeling af Forsvarets Bygningstjeneste. Disse enheder havde stationen imidlertid et forvaltningsmæssigt ansvar overfor, idet de populært sagt boede til leje hos os. Da det var forskellige sektioner i min afdeling, som varetog disse forhold, gjorde jeg det til en vane at aflægge dem et besøg med visse mellemrum og over en kop kaffe høre, om alt var i orden. På tilsvarende måde havde vi også på nogle områder ansvar for den radarstation, som lå i Skagen, så også her kom jeg på tjenstligt besøg med visse mellemrum.

En flyvestation, ja ethvert militært anlæg, der ligger isoleret ude i et lokalområde, bliver meget ofte inviteret til at medvirke i lokale arrangementer, og det er normalt stationschefen, som repræsenterer ved sådanne lejligheder. Men som nævnt kan en chef være forhindret, eller han har ikke lyst til at stille op ved den pågældende lejlighed. Så er det, at hans stedfortræder må på banen. Jeg kom til adskillige sådanne funktioner, bl.a. ved en faneoverrækkelse til et spejderkorps i en mindre by i området, hvor jeg slog det andet søm i fanen. Og så må juleaften heller ikke glemmes. På en flyvestation er der adskillige funktioner, som kræver en døgnbemanning/vagtjeneste, og det gælder selvfølgelig også juleaf-

ten. Det blev min opgave at køre rundt juleaften til alle disse steder og ønske god jul og få en kort snak med dem, der var på vagt. Det var nogle hyggelige ture, men det betød selvfølgelig, at vores egen julemiddag blev lidt forsinket!

Når man kommer på et nyt tjenestested, vil der altid være noget, man ikke er stødt ind i tidligere, selv om stillingen principielt er den samme. I den første tid bemærkede jeg, at der hver morgen blev lagt forskellige indberetninger eller rapporter om forskellige ting på mit skrivebord. Efter en kort tid begyndte jeg at stille spørgsmål om, hvad det egentlig var, hvorfor de kom og specielt: hvad blev de brugt til. I langt de fleste tilfælde var det svært at få et svar. Det var noget, ”man altid havde gjort”, og det værste var, at de blev ikke brugt til noget. Vi fik luget godt ud i alle disse overflødige rapporteringer og kunne stoppe de fleste.

På den tid var der også uniformsbestemmelser, som i dagligdagen syntes unødvendige. Når man havde uniform på til arbejdsbrug, f. eks. som chauffør på tankvogne eller andet, var det svært at se fornuften i, at der var et krav om at have slips på. En bestemmelse om, at man lokalt, i arbejdstiden ikke behøvede at anlægge slips er i realiteten en meget lille ting, men denne bestemmelse blev modtaget med stor glæde.

Personellet på en flyvestation som Aalborg følte virkelig, at her hørte de hjemme. Og det var med god grund. De havde næsten alle været der, lige fra flyvestationen var blevet åbnet, og nyankomne kom for at blive. Og man ønskede ikke at komme til andre steder, ikke engang inden for stationens område. Det var i realiteten kun stationschefen, cheferne for Administrationsafdelingen og Operationsafdelingen samt eskadrillechefer, der kom og gik. Jeg prøvede ved mange lejligheder at drøfte dette med forskellige personelgrupper og påpegede det ønskelige i, at de, for deres egen skyld, burde forsøge at udvide deres horisont og muligheder ved at prøve andre funktioner. Men ikke engang at komme til et nyt job indenfor flyvestationens område kunne rokke dem fra det, der var deres dagligdag, og som de var trygge ved. En enkelt gang fik jeg trumfet en flytning igennem. Det drejede sig om en oversergent, som sad på et kontor, hvor han var startet som værnepligtig og senere var fortsat, da han blev konstabel og igen som oversergent. Hele tiden samme arbejde, og han var selvfølgelig god til det. Han blev flyttet til en



anden funktion med mere indhold og endte med at overtage en funktion som velfærdsofficer. Han blev god til det – og glad for det.

Efter at jeg i de foregående tre år var blevet præget af omgang med de militære vaner, som var karakteristisk for de ”gamle” hærofficerer og selv havde indset betydningen af, at man f. eks. har et rimeligt kendskab til sit personlige våben, så ville jeg selvfølgelig forsøge at gøre det samme på FSN Aalborg. Jeg fik arrangeret, at samtlige officerer i min afdeling kom en tur på skydebanen, medbringende deres pistoler.

Første gang var en hårrejsende oplevelse. Der var flere, der aldrig havde prøvet deres våben, og da de skulle til at lade, var deres håndtering af våbnet direkte livsfarligt, så der skulle en del instruktion til, før man kunne føle sig nogenlunde sikker på skydebanen. Det er egentlig svært at forstå, at så mange havde et så ringe kendskab til betjening af deres våben. Der fandtes gældende bestemmelser for, at alt personel skulle gennemføre årlige duelighedsskydninger, og der var oven i købet fastsat bestemmelser for udlevering af gaver til de bedste, selvfølgelig betalt af Forsvaret. Disse præmier blev normalt indkøbt af den sektion, der var ansvarlig for arrangementet. Og det må siges, at deres opfindsomhed i valg af gaver ikke var bemærkelsesværdig. I LVG havde jeg fået den idé, at det ville være meget bedre, hvis modtageren havde indflydelse på valg af gaven. Det blev indført på den måde, at vinderen selv kunne vælge sin gave inden for den beløbsramme, som var fastsat i bestemmelserne, under den forudsætning, at der enten kunne indgraves i gaven, eller at det f. eks. ved skrift kunne fremgå, hvad præmien dækkede. Dette blev en meget populær nyskabelse, og det vil være rigtigt at indføje her, at da jeg selv var blevet en habil skytte, så fik jeg personligt megen glæde af den. Det var derfor helt naturligt for mig at få det samme system indført på FSN Aalborg.

Det kan ikke forventes, at officerer altid er de bedste til alting, men på den anden side kan det i visse tilfælde være af betydning, at man kan demonstrere over for folk, man har kommandoen over, at man ved eller kan noget. Ikke fordi jeg har praktiseret dette ret ofte. Ved en slags inspektion i et skydeterræn i Nordjylland besøgte jeg stationens bevogtningssenhed, som var på feltskydning, og her kom jeg i snak med nogle menige, som havde lidt besvær med at ramme målene med deres geværer. Jeg spurg-



*Stationschefen, oberst P. Thorsen overrækker mig en præmie for duelighedsskydning.*

te en soldat, om jeg kunne låne hans gevær og prøve, og det kunne han jo kun sige ja til. Jeg kravlede ned i grøften, sigtede og ramte plet, hvorefter jeg afleverede geværet med et ”Tak for lån”, og så gik vi videre. Soldaterne kiggede, og man kunne se, at de tænkte: ”Den gamle ku’ sgu ramme!”. Det er jo en billig – og effektiv måde – at inspirere på, men det forudsætter selvfølgelig, at man *kan* ramme!

Mange små ting har betydning i hverdagen. Et eksempel herpå er, at jeg foreslog, og fik gennemført, at Administrationsafdelingen indkøbte det, der vist nok hed en

”stencilbrænder”. Alt, hvad der skulle reproduceres dengang, blev skrevet på det, der hedder en stencil, som er et særligt fremstillet ark, hvor man med skrivemaskinen laver nogle aftryk af bogstaverne, som tillader tryksværte at passere igennem, når stencilen bliver anbragt i duplikatoren. Med den nye stencilbrænder og nogle særlige plader var man i stand til at overføre billeder og tegninger og selvfølgelig tekst, og derved fik man større mulighed for at fremstille forskellige materialer. Vi kunne nu selv fremstille f. eks. brochurer om flyvestationen, program for BIG CLICK og selvfølgelig masser af andre ting. Underligt at tænke på i dag (2014), hvor de fleste har egne pc’er og printere.

#### **Øvelse BIG CLICK 28/8 – 4/9 1970.**

AFORTH havde bestemt, at der i 1970 skulle afholdes en Air Reconnaissance Konkurrence for enheder i regionen, der havde fotorecognoscering som speciale, og det var bestemt, at det skulle være FSN Aalborg, der skulle være vært for denne konkurrence. Tilsvarende konkurrencer var blevet gennemført i NATO’s Centralregion siden 1956 under betegnelsen ”Royal Flush”. Da der var programsat en øvelse Royal Flush til maj 1970 på Deelen-basen i Holland, blev det arrangeret, at jeg kunne tage til Holland for at studere hele det administrative arrangement, som er nødvendigt for at gennemføre et så stort og ressourcekrævende projekt. Besøget var meget inspirerende og lærerigt og fik stor betydning for mig i planlægningen af BIG CLICK.

For at forstå omfanget af de opgaver, som flyvestationen skulle løse, vil det være nødvendigt at fortælle, hvem, hvad og hvor mange deltagerne var.

I øvelsen deltog i alt 6 eskadriller:

Norge, Esk. 717. Flytype: RF-5,  
 Danmark, Esk. 729, Flytype: RF-84-F,  
 Tyskland, Esk. 522. Flytype: RF-104F,  
 Tyskland, Esk. 411. Flytype G-91,  
 Tyskland Marine, Esk. NAW 2. Flytype RF-104 og  
 England, 2 Sqdn. Flytype Hunter.

Hver af disse enheder (hold) bestod af:

Leder,  
 4 piloter + en reserve,  
 5 flyvemaskiner,  
 4 fototydere + 3 assistenter,  
 Jordpersonel teknikere m.m. (40 – 50 personer) og  
 Mobilt fotolaboratorium.

Der var altså tale om ca. 360 personer, 30 flyvemaskiner og adskillige specialkøretøjer. Det er en i enhver henseende stor udfordring for hele det logistiske system og for personalet, og det krævede et snævert samarbejde mellem alle berørte dele af flyvestationen.

Selv om de deltagende eskadriller alle var selvforsynende med personel, laboratorier o.s.v., så var der mange opgaver, som flyvestationen skulle løse. Indkvartering og forplejning er vigtige ting. Forplejning kunne købes i de respektive messer og cafeteriaet, men der var behov for, at der i operationsområdet også var mulighed for forplejning. Her blev opgaven delegeret til sergentmessen, som var et meget velfungerende og kreativt foretagende. Ved gode forbindelser (Landbrugets Afsætningsråd) kunne de låne et perfekt udstyr, men det skulle hentes i København, så vi sendte en lastbil af sted udstyret med den nødvendige køreseddel (jeg har aldrig undersøgt, om det var helt i overensstemmelse med reglerne, men det medførte et meget værdsat og fremragende resultat – og det er sommetider nemmere at få tilgivelse end tilladelse).

*Sergentmessens specielle og velforsynede kantine, som var opstillet i operationsområdet.*



I den informationsfolder, som alle deltagere fik udleveret, er der mange interessante oplysninger, såsom om spising, transport, busservice (flyvestationens transport) og meget andet. Priserne for måltider var følgende:

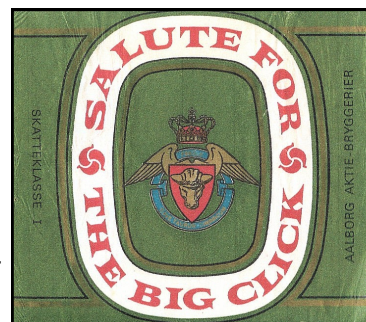
Morgenmåltid.....d. kr. 1,85  
 Frokost.....d. kr. 4,25 og  
 Middag.....d. kr. 4,25.

Med hensyn til salg af spiritus var anført følgende:

*I overensstemmelse med danske bestemmelser kan der i normal arbejdstid **ikke** sælges spiritus/vin/øl fra messer eller kantiner.*

*Der vil i messer og kantiner blive opsat skilte med angivelse af tidspunkter for salg af øl m.m.*

Der var således god kontrol med salg af og indtagelse af øl m.m. Alligevel havde vi fra ledelsens side forudset, at der ville blive et noget højere forbrug end under normale tilstande. Vi indgik derfor en aftale med det lokale bryggeri om fremstilling af en særlig etiket til de øl, der blev leveret under øvelsen, og den blev meget populær – og er nok en etiket, som samlere af sådanne ting sikkert mangler i deres samlinger. På tilsvarende vis fik vi også fremstillet særlige BIG CLICK etiketter til den vin, der blev solgt og serveret ved afslutningsfesten!



De daglige konkurrencer var centralt ledet, og eskadrillernes resultater blev bedømt af en dommerstab under ledelse af en amerikansk oberst. Hvis der var tvivlsspørgsmål, blev det forelagt "Chief Umpire" (Umpire = dommer, mægler), som var en herlig, farverig engelsk Wing Commander. Han var tildelt et hensigtsmæssigt køretøj, en flot cykel!



*Chief Umpire, Wing Commander Redfern på vej på sin tjenestecykel.*

Det blev det engelske hold, der vandt konkurrencen. Aalborg by, med borgmester Marius Andersen i spidsen, afholdt i den anledning





en reception i Aalborgshallen for at hylde det sejrende hold.

Den officielle afslutning blev holdt på flyve-stationen, og præmier for de forskellige discipliner blev overrakt af chefen for Nordkommandoen, general Sir Walter Walker. Og derefter var der en passende afslutningsfest.



*Den smukt pyntede scene, hvor præmieoverrækkel-sen fandt sted. (et billede, der burde have været i farver).*

BIG CLICK blev i realiteten afslutningen på et par dejlige år på flyvestation Aalborg. I en skrivelse af 26. juni 1970 havde Forsvarsministeriet bestemt, at jeg skulle fratæde stillingen og pr. 1. oktober 1970 ansættes ved Forsvarsstaben. For os som familie betød det igen et opbrud. Vi fik opsagt dem, der havde lejet vores hus i Skovlunde, og solgt vores hus i



*Tid var et af parametrene ved bedømmelsen, så det gik stærkt, når filmen blev bragt fra fly til fotolaboratorium, hvor den blev fremkaldt og overdraget til analyse hos fototyderne.*



*Chefen for Nordkommandoen, General Sir Walter Walker, blev modtaget af stationschefen, OB J.A.F. Jørgensen (som havde afløst OB P. Thorsen)*

Aabybro så hurtigt, at vi, eller rettere Edel og børnene nåede at komme på plads i Skovlunde, inden skoleåret begyndte, og jeg blev alene tilbage på Aalborg. Det passede rigtig godt ind i min tjeneste, for den forestående BIG CLICK havde krævet arbejdstimer lidt ud over det normale.

Opholdet i Nordjylland havde været en herlig tid. Vi var i løbet af det første år blevet accepteret i den lille by, og vores børn havde meget stor gavn af at gå i skole i Åbybro, hvor der var væsentligt andre forhold end i Skovlunde, hvor børnenes skole bl.a. var kendt for deres provo-lærere. Jo, børnene kom tilbage til deres skole med en meget værdifuld ballast.

## Afsnit 13

# Forsvarsstaben, CH/Uddannelsessektionen (PP-3)

### 1970—1977

I forbindelse med at Forsvarskommandoen flyttede ud til en ny, meget stor kontorbygning i Vedbæk, placeret lige overfor den gamle Flyverkommando, skete der også nogle reorganiseringer. Min placering blev i Personelafdelingen, hvor jeg skulle være chef for Uddannelsessektionen. Efter hvad jeg fik oplyst, var valget faldet på mig, efter at henholdsvis oberst Rye-Andersen og kommandør Heise havde bragt mig i forslag.

Arbejdsområdet var generelle uddannelsesområder, som berørte alle tre værn. Min sektion var derfor bemanded med officerer fra alle tre værn i graderne kaptajn og major og endvidere med et par civile kontorassistenter. For mig var dette ikke nyt, da jeg tidligere havde været i Forsvarsministeriet, hvor bemanningen også var fra alle tre værn. For personer, som ikke tidligere har arbejdet i en værnssfælles enhed, kan der nok i begyndelsen være lidt tilpasningsproblemer. Jeg husker, at en lidt ældre major fra Hæren udtrykte lidt undren over, at jeg bare gav ham de sager, der var hans område, uden at jeg samtidig fortalte ham, hvordan jeg ønskede sagen behandlet. Jeg fortalte ham, at jeg forventede, at han som sagsbehandler fandt ud af, hvad sagen drejede sig om, og dernæst analyserede, hvad der kunne og skulle gøres, og derefter forelagde det for mig. Hvis han så havde gjort sit arbejde grundigt nok, kunne jeg på et solidt grundlag træffe en afgørelse. Det blev heldigvis hurtigt accepteret som måden, vi arbejdede på.

Der kunne også blive tilkommanderet yngre officerer, som kun havde erfaring fra f. eks. flyvestationsniveau, og som derfor ikke havde megen erfaring i at formulere nogle klare skriftlige besvarelser. I sådanne tilfælde er det nødvendigt, at man som chef ikke bare retter skrivelsen til i mindste detalje – det lærer den pågældende ikke meget af, og det giver ikke megen selvtillid eller lyst til arbejdet. Det fører let til: *Jeg skriver bare et eller andet, han retter det jo alligevel.* Derfor er det nødvendigt at bruge nogen tid på en sådan ny sagsbehandler, og man må også sommetider acceptere og underskrive svar, som måske ikke er så godt formuleret, som man kunne ønske; men hvis indholdet kan forstås og er korrekt, så må man gøre den slags.

Meget af vores tid gik med at være deltager i eller formand for forskellige arbejdsgrupper, som berørte alle værn. Det var for os alle meget spændende, men også meget krævende, idet det kræver meget forarbejde at gå til møder i arbejdsgrupper, i hvert fald hvis man har et ønske om at yde en indsats og

præge resultatet. De fleste af disse arbejdsgrupper var nationale, men det blev især de internationale arbejdsgrupper, som kom til at tage meget af min tid. Og netop i de internationale arbejdsgrupper var det sektionschefen, der blev udpeget som medlem.

#### Eurogruppen

Eurogruppen var en gruppe, som var startet i 1968 som en uformel sammenslutning af de europæiske forsvarsministre indenfor NATO for at imødekomme et generelt ønske og pres for, at der kunne skabes et bedre samarbejde mellem de europæiske NATO-lande. Dette blev forstærket af den voksende trussel fra Warszawapagt-landene, og især invasionen i Tjekkoslaviet var medvirkende hertil. Eurogruppen etablerede et antal undergrupper, som skulle studere bedre samarbejde landene imellem, og en af disse grupper var Eurotraining, der blev etableret i 1970.

Formålet med Eurotraining var:

- At forbedre og udvide eksisterende bilaterale og multilaterale arrangementer samt i muligt omfang at skabe nye arrangementer,
- At udvide disse arrangementer i et sådant omfang, at en enkelt nation kunne tage ansvar for træning/uddannelse indenfor særlige områder for alle eller nogle af de europæiske medlemmer.

Eurotraining var etableret med en tysk formand (admiral el. general) og et sekretariat med en tysk oberstløjtnant som leder. Gruppen var opdelt i fem undergrupper: en værnssfælles, en for hær, søværn, flyvevåben og en for finansielle anliggender. Fra dansk side deltog vi altid i de fire første undergrupper (Sub Groups). Det første møde blev holdt i Bruxelles i september 1970, og det deltog jeg ikke i, da jeg først kom til Forsvarsstaben den 1. oktober 1970. Derefter deltog jeg i alle møderne med undtagelse af det i London på grund af sygdom (operation for galdesten).

Allerede på det andet møde i Bonn i december 1970 blev jeg udpeget som formand for Joint Services Sub Group (værnssfælles), og den position havde jeg i flere år. På disse møder var der masser af gode diskussioner om, hvilke områder der havde potentiale til at blive udviklet til et fælles uddannelsesområde, og allerede på det første møde havde man på den liste, som Joint Services Sub Group fremlagde, nævnt: ”Basic Helicopter Training”. Det-



te blev foreslået igen på de næste tre møder. I september 1971 blev der holdt et møde i Kastellet i København, og da jeg, som formand for Joint Services Sub Group, forelagde vores anbefalinger, sagde jeg bl.a., at ”nu er det fjerde gang, vi anbefaler fælles helikopteruddannelse, men ikke det snart er på tide, at vi gør noget ved det”. Min gode ven, den amerikanske repræsentant, oberstløjtnant Anderson (Andy), påstod senere, at jeg skulle have sagt: ”why the hell aren't we doing something about it”, men jeg er nødt til at sige, at det kan ikke være rigtigt citeret.

I 1971 besluttede NATO, at der også indenfor NATO burde være en gruppe, der skulle arbejde med træning/uddannelse. En sådan gruppe blev etableret, og formålet med denne gruppe var næsten identisk med det, der var fastsat for Eurotraining. Det må bemærkes, at ved alle de første møder i Eurotraining havde der været repræsentanter for USA og Canada med som observatører, og da de forskellige landes repræsentanter i de to grupper helt naturligt var de samme personer, så gav det i praksis ikke anledning til problemer. Men i de højere politiske cirkler var der et behov for, at der var nogle klare retningslinjer mellem de to grupper, som nu blev slået sammen til EURO/NATO Training Group (ENT). Men efter nogen tid blev der enighed om en flot skitse, som angav alle mulige forbindelser mellem de to grupper, og som klart placerede ansvarsveje, kommandoveje o. m. a. Denne skitse blev faktisk fremstillet af en norsk kommandørkaptajn Bakke og mig selv, medens vi efter et møde Bruxelles sad i lufthavnen og ventede på, at vi kunne komme hjem. Det er en flot skitse, som i praksis ikke har haft nogen betydning, men den stillede det politiske system tilfreds.

*I august 1972 holdt helikopter-gruppen møde i Rom. På billedet t.v. ses den samlede gruppe, og t.h. er det fra venstre den danske repræsentant, MJ A.H. Ovesen, formanden OL A.V. Rasmussen og sekretæren OL R.D. Anderson*



*Billedet er fra min tid som formand for Helikopter Arbejdsgruppen, og jeg er fotograferet sammen med min sekretær og gode ven OL Anderson fra USAF.*

## **EURO/NATO Basic Helicopter Pilot Training.**

Som nævnt tidligere blev det i september 1971 foreslået, at man nøjere skulle undersøge mulighederne for fælles uddannelse af helikopterpiloter, og nu vedtog man dette forslag. Det blev bestemt, at Joint Services Sub Group skulle overtage ansvaret for et sådant projekt, og de forskellige medlemslandes repræsentanter skulle fremskaffe en masse oplysninger, således at der på næste møde, som skulle afholdes i London i marts 1972, var fornødent grundlag for at tage bestemmelse om, hvad der skulle gøres. Dette medførte selvfølgelig en masse ekstra arbejde ud over alt det daglige arbejde med de nationale problemer. Men

oplysningerne kom ind, blev bearbejdet og sat i skema, således at der kunne fremlægges et gennemarbejdet forslag i London.

Men i stedet for at tage til London måtte jeg tage et ophold på Glostrup hospital for at få fjernet galdeblæren. Det var jo i ”de gode gamle dage” – før man brugte kikkertoperationer - så det blev til et omfattende indgreb og kostede mig vel ca. en måneds sygefravær. Så det blev nødvendigt, at min ældste sagsbehandler, en major fra Hæren, deltog i mødet i London og fremlagde det forslag, der var blevet udarbejdet, inden jeg blev indlagt. Han må jo have gjort det godt nok, for han kom tilbage og fortalte, at det var besluttet, at der skulle nedsættes en arbejdsgruppe af eksperter for at undersøge projektet nærmere, samt at den nye arbejdsgruppe skulle fremlægge nogle resultater på det næste ENT møde i Haag i oktober 1972. De havde i mit fravær endvidere bestemt, at jeg skulle være formand for arbejdsgruppen.



*Til mødet på Fort Rucker fløj vi i denne RAF VC 10 fra den britiske base Brize Norton.*

Det var en ret kort frist, så i april sendte jeg, som formand, invitation ud til de forskellige nationer om at udpege en ekspert til at deltage i arbejdsgruppen. Følgende udpegede repræsentanter: Canada, Danmark, Tyskland, Italien, Holland, Norge, United Kingdom og USA. At Danmark også skulle udpege en repræsentant, skyldtes, at jeg *ikke* var national repræsentant (og i hvert fald heller ikke ekspert på helikoptere, men udpeget af ENT og derfor udelukkende ham, der skulle lede og fordele arbejdet).

Belgien, Tyrkiet og Grækenland meddelte, at de ikke ønskede at deltage.

Vi nåede at holde to møder, det første på Fassberg basen i Tyskland, hvor der lå en national helikopterskole ret tæt på grænsen op til Østzonen, og derefter et møde i Rom i det italienske forsvarsministerium. Vi nåede frem til et foreløbigt resultat, som viste, at en multinational helikopteruddannelse både var ønskelig og praktisk mulig, men vi var nødt til at anbefale, at en mere tilbundsående undersøgelse var nødvendig.

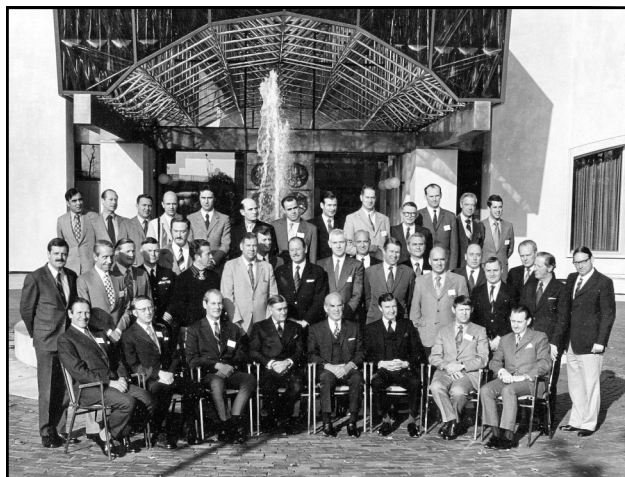
På ENT mødet i Haag i september 1972 blev den foreløbige rapport godkendt, og vi blev pålagt at fortsætte arbejdet og skulle nu lægge hovedvægten på at skaffe flere præcise oplysninger om de økonomiske forhold.

Vi fortsatte arbejdet med et møde i København i januar 1973, det næste på Fort Rucker i Alabama, USA (hvor der var en meget stor helikopterskole) og et sidste møde i juni 1973 på en engelsk helikopterskole i Middle Wallop.

Det arbejde, som helikopterarbejdsgruppen skulle

*ENT-møde i Ottawa i oktober 1973.*

*Bemærk, at alle på nær én er i civil ved denne lejlighed.*



udføre, indeholdt mange og forskelligartede problemer. Der var selvfølgelig det grundlæggende om, hvordan uddannelsen skulle opbygges (sylla-bus), men der var først og fremmest nogle overordnede områder, som skulle tages i betragtning, bl.a. følgende:

Vejrforhold: Sigtbarhed, vejrforhold skulle være acceptable i 75% af et år.

Luftrum: Der skulle være et stort område, som kunne tillade instrumentflyvning, og hvor et stort antal træningsfly kunne operere uden indblanding fra civil flyvekontrol.

Landområde: Det var nødvendigt at have et stort landområde til rådighed for at træne de mange helt specielle vilkår for anvendelser af en helikopter.

Geografisk placering: Området skulle være forholdsvis afsides og øde for at minimere omfanget af de gener, der ville være for den civile befolkning.

Administrativt område: Der skulle være plads til ca. 200 helikoptere og 200 elever på samme tid, hvortil kom instruktører, teknikere og andet personel samt hangarer, værksteder, indkvarteringsmuligheder og sportsfaciliteter.

Men dette var ikke de eneste forhold, som fik betydning, og her kan blot nævnes udgift til anskaffelse af helikoptere, flyveinstruktører, national kontrol over eleverne, udgifter til transport og ophold og kendskab til sprog.

Der var altså masser af problemer, som arbejdsgruppen nu skulle forsøge at samle i nogle mulige løsninger. Vi fik opstillet syv forskellige muligheder, som jeg ikke vil komme ind på her. Flere af forslagene centrerede sig om US Army Aviation School i Fort Rucker, Alabama. Den opfyldte stort set alle vores krav, idet den havde været centret for uddannelse af tusindvis af helikopterpiloter under Vietnam-krigen. Derfor blev vi i arbejdsgruppen enige om følgende forslag:

”Hver nation skulle indgå kontrakt med US Army Aviation School og samtidig stille 50% af de ekstra instruktører, som ville blive nødvendige.”

Nu manglede vi bare at få udarbejdet den endelige rapport, som skulle forelægges ENT på en konference i Ankara i oktober 1973. Arbejdsgruppens sekretær, den amerikanske oberstløjtnant Anderson (Andy), kom til Danmark fra sit tjenestested i Tyskland, og vi udarbejdede den endelige rapport



på mit kontor i Vedbæk. Han var en stor hjælp og blev en kendt person på vores etage, fordi han i sit afslappede amerikanske tøj ofte bevægede sig rundt mellem kontorerne i strømpesokker (hvide) – det var godt nok lidt usædvanligt, men han var en herlig ven og hjælper.

Som ventet var der ingen af landene, der på konferencen var klar til at give et endeligt svar, så det blev udskudt til næste møde i Oslo i maj 1974. På

det møde kom alle nationer, undtagen United Kingdom, med et endeligt svar. Englændernes problem var økonomiske forhold, som primært (tror jeg) hang sammen med, at de ønskede at beskytte deres egen industri og produktion af helikoptere. Den engelske forsvarsminister kom i august med et svar, som sagde, at konsekvenserne af at sige ja til den fælles helikopteruddannelse ville være, at de tre engelske helikopterskoler skulle lukkes, at projektet ville blive for dyrt, og at det ville betyde en forringelse i standarden af uddannelsen i forhold til den engelske. Disse (politiske) udtalelser fik Holland til at antage, at arbejdsgruppens forslag dermed ikke ville blive til noget, så de tegnede en kontrakt med Canada; men senere, i 1977, tilsluttede Holland sig projektet.

Norge, Tyskland, Danmark og USA tilsluttede sig projektet i oktober 1975. Men arbejdet var endnu ikke slut. De amerikanske myndigheder ønskede nemlig ikke, at de, når det drejede sig om betaling for uddannelsen, skulle forhandle med de enkelte deltagerlande. Det blev derfor bestemt, at Tyskland skulle varetage denne forbindelse, og derfor skulle de øvrige deltagerlande nå frem til nogle aftaler med de tyske myndigheder. Dette medførte, at jeg måtte deltage i nogle møder i Bonn med det tyske forsvarsministerium. De norske myndigheder bad om, at jeg ved disse forhandlinger også varetog de norske interesser. Alt faldt på plads, og jeg fik senere et pænt takkebrev fra den norske Forsvarets Overkommando.

I begyndelsen af 1976 startede de første elver på den nye skole ”EURO/NATO Basic Helicopter Pilot Training”, og samtidig startede træning af de piloter, der skulle være instruktører. Formelt startede uddannelsen ved en parade den 9. april 1976 på Fort Rucker. Her overrakte formanden for ENT, som nu var den tyske general J. Brandt (han blev senere tysk forsvarschef) en NATO-fane (banner) til skolens



*ENT-møde i Ankara i maj 1974.*

*Bemærk, at nu er alle i uniform. Det var et ønske fra det tyrkiske forsvarsministerium.*

chef, Major General William J. Maddox, Jr. Til stede var repræsentanter for Norge og Tyskland, og jeg repræsenterede Danmark.

Den 1. februar 1977 blev jeg flyttet igen til stillingen som chef for Flyvevåbnets Sergeant- og Reserveofficersskole på Flyvestation Værløse, og så burde min deltagelse i dette internationale samarbejde være slut, men i april 1977 var jeg igen med som dansk repræsentant i et ENT-møde i Athen.

### **Andre opgaver.**

Som det fremgår af de foregående sider, så optog det internationale samarbejde en meget stor del af min tid, og også andre af mine medarbejdere blev plaget lidt af alt dette. Men der var jo masser af andre opgaver på det nationale plan, som min sektion var involveret i. Heldigvis havde jeg en række gode og meget selvstændige sagsbehandlere, som kunne deltage i adskillige nationale arbejdsgrupper. Det vil ikke her være muligt at komme ind på det hele (*jeg kan alligevel ikke huske ret mange detaljer*), men jeg vil blot nævne nogle få:

#### Forsvarets pædagogiske principper.

Dette arbejde blev iværksat i begyndelsen af 1970'erne med chefen for Hærens Officersskole, oberst N. Berg, som formand og med repræsentanter for Forsvarsstaben og de tre værn. Det var et ambitiøst arbejde og absolut nytænkning i Forsvaret. Det endelige forslag blev godkendt og udsendt som ”Direktiv vedrørende pædagogiske principper for Forsvaret”. (I 1984 udsendtes 2. udgave, revideret).

#### Serien Forsvaret i Samfundet.

Det var Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste (FOV), der var drivkraften i dette arbejde, som Forsvaretskommandoen havde godkendt. Der blev nedsat en arbejdsgruppe til at styre det, og som chef for Uddannelsessektionen blev jeg udpeget som formand, men det har jeg altid betragtet som en formalitet, for i praksis var det chefen for FOV, direktør Watt Boelsen, der var den store initiativtager og arbejdshest. Der blev udarbejdet en række hæfter om sikkerhedspolitiske spørgsmål, om Forsvaret og dets relationer til samfundet og mange andre emner. Arbejdsgrup-

pen bestemte emner, og derefter blev der udpeget eksperter, som kunne skrive de forskellige hæfter.

#### Orienteringskurser for afskedigede reserveofficerer.

I foråret 1973 blev indgået et forsvarsforlig, som indebar, at et stort antal officerer i de tre værn ville blive afskediget. Naturlig afgang på grund af alder o. a. bevirkede, at tallet blev reduceret fra 700 og helt ned til 370, som nu stod overfor at skulle skaffe sig et civilt erhverv.

Der blev nedsat et udvalg, hvor jeg blev formand, til at undersøge mulighederne for at skaffe arbejde til de mange, som nu skulle afskediges. Vi arbejdede tæt sammen med forskellige organisationer, specielt Dansk Arbejdsgiverforening. Der blev oprettet en række kurser af en uges varighed på Forsvarets kursusinstitution Gurre i Nordsjælland, og det skete i tæt samarbejde med Dansk Arbejdsgiverforening. Formålet med kurserne var at give så bred en orientering som muligt om erhvervslivet og om de muligheder, det private arbejdsmarked kan byde på. Det var ikke særlig morsomt at skulle byde velkommen til de enkelte kurser, for stemningen var jo naturligt ret negativ, men heldigvis blev de fleste glade for de anstrengelser, der blev udfoldet, og det lykkedes en meget stor del af de berørte at få nye og gode job.

#### Sektorrådet for de videregående uddannelser.

Det var undervisningsminister Ritt Bjerregaard, der nedsatte nogle sektorråd for at få kulegravet forskellige områder. Igen var det min stilling, som var grund til, at jeg blev udpeget som Forsvarsministeriets repræsentant. Ud over repræsentanter for forskellige ministerier havde ministeren udpeget nogle personer, som hun ønskede at få med i rådet, bl.a. den senere så kendte Amdi Petersen. Han var på det tidspunkt ret ung. Han havde været befalingsmand (sekondløjtnant tror jeg), så vi snakkede selvfølgelig om hans soldatertid. Det endte med, at jeg skaffede ham en af Forsvarets fremragende publikationer, som netop var udkommet: ”Ledelse og uddannelse”. Den var uklassificeret, så det var i orden. Men mange år senere har jeg af og til tænkt, at den skulle jeg nok ikke have givet ham. Der blev holdt et specielt møde på Hotel Hvide Hus i Køge, hvor ministeren var med. Jeg erindrer ikke, at der kom noget særligt ud af dette eller de andre sektorråd. Men jeg husker, at jeg var irriteret ved hvert mødes start, idet repræsentanter for de forskellige ministerier, som alle var ret tæt på mødestedet, næsten aldrig kunne få taget sig sammen til at møde på det fastsatte starttidspunkt for mødet. Det er irriterende at skulle vente op til en halv time, inden de sidste ankommer.

Tiden i denne sektion var vel nok et af højdepunkterne i mit arbejdsliv, og det er en god fornemmelse at tænke tilbage på, at den helikopteruddannelse, der

blev etableret dengang, stadig kører efter så mange år, og så at tænke på, at det i realiteten startede med, at jeg på et møde i København sagde: *det er fjerde gang, vi nævner denne sag; M hvorfor gør vi ikke noget ved det...??*

#### **Lidt generelt om rejser**

Dette afsnit har omfattet rigtig mange rejser, og flere af dem til USA. Når der forelå en bestemmelse om, at en rejse skulle foretages, så var det altid Rejsekontoret, som fremskaffede billetter og normalt også hotel, alt efter de retningslinjer, som var gældende. Rejser over Atlanterhavet var med fly på 1. klasse. Jeg syntes dengang, at det var rigtig flot, måske i overkanten af, hvad der var nødvendigt, men det skal man bare acceptere, idet det jo er fastsat på grundlag af overenskomster. Havde man givet udtryk for andet, ville man være stemplet som en dårlig kollega. Og helt ærligt, det er dejligt, at der på en rejse på 8-10 timer bliver sørget godt for en. I 2013 tænkte jeg meget på dette, da medierne og andre gennemførte en ubehagelig hetz mod Løkke Rasmussen – men det er jo en helt anden historie.

Men en rejse behøver jo ikke at være så dyr. To gange benyttede jeg mine gode udenlandske forbindelser til at få et gratis lift til Washington med henholdsvis et Luftwaffe-fly (Boeing 707) og med et RAF fly (V.C. 10). Disse militære fly brugtes til regelmæssige transporter til USA, og mine tyske og engelske kollegaer i arbejdsgrupperne benyttede selvfølgelig disse militære transporter, hvor service i øvrigt var fuldt på højde med service i civile luftfartsselskaber (dog ikke 1. kl.!). Men selv om danske regler uden at blinke påbød dyr 1. kl. billet, så undrede det mig, at jeg ikke kunne få 100 kr. refunderet for køb af en æske chokolade som værtindegave til ENT-sekretærens hustru, da de stillede overnatning til rådighed for mig i tilslutning til rejsen fra Bonn til Washington. Det syntes jeg godt nok var småligt, men den slags udgifter stod der jo ikke noget om i bestemmelserne!!

Det var helt klart økonomi, der bestemte. Da vi (fire officerer) skulle til et ENT-møde i Athen, som medførte udrejse mandag og retur fredag, fik jeg at vide, at der var helt særlige priser, hvis vi ventede med at rejse hjem til om søndagen. Besparelsen var så stor, at hvis Forsvaret betalte vores hotel og dagpenge for fredag og lørdag, ville der alligevel blive sparet penge. Vi fire blev hurtigt enige om, at vi da gerne ville ofre vores weekend på et sådant ophold. Derfor skrev jeg et notat om de besparelser, der under disse vilkår fremkom, og notatet blev godkendt af Økonomiafdelingen. Hvis vi ikke havde haft denne godkendelse på forhånd, tror jeg ikke, at man bagefter ville have godkendt vores weekend i Athen!



Det blev igen skiftedag, og pr. 1. februar 1977 fratrådte jeg stillingen og blev beordret til tjeneste som chef for Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole i Værløse.

## Afsnit 14

# Chef Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole 1977



*Chefskifte efter de gamle militære traditioner.  
Herover ankommer CH/FLV, og skolechefen, OL  
Harder, er klar til at aflevere skolen.  
Og til højre overdrager general Holst-Sørensen  
skolen til den nye chef.*



Det var selvfølgelig en forandring at komme fra en stab til en selvstændig enhed, og specielt var det en udfordring, at det var en skole, for nu blev der lejlighed til at arbejde i praksis med alle de ting, vi på sagsbehandlerplan havde været så kloge på.

Første store forskel var, at her var et chefskifte noget, der skete efter de gamle militære traditioner. På dagen for tiltrædelse mødte chefen for Flyvevåbnet, generalmajor Holst-Sørensen, op; alt skolens personel og dens elever var stillet op, og den gamle chef, oberstløjtnant Harder, afleverede skolen til CH/FLV, hvorefter han trådte tilbage. Så kaldtes den nye chef frem, og CH/FLV overdrog skolen til den nye chef. Det var en god oplevelse efter så mange år i stabe.

De første dage gik med at lære alle ansatte at kende. Der var en hel del lærere og andre befalingsmænd samt nogle civile medarbejdere. Og dertil kommer eleverne, som jo var dem, det hele drejede sig om. Lige fra start indførte jeg ugentlige møder med lærerne, hvor vi kunne drøfte status og forhold i forbindelse med undervisningen. Det var en overraskelse for mig at konstatere, at mange af lærebøgerne var i en dårlig stand (mere end dårlig) og tilsyneladende ikke havde fulgt med den udvikling, der var sket indenfor det pædagogiske område, ligesom bø-

gernes layout efter min mening var håbløs. Lærerne var enige med mig og meget ivrige efter at komme i gang med at udarbejde noget nyt.. Desværre fik vi et problem, da vores konto for trykning af nye ting (som blev foretaget af Konstabelskolen i Jonstruplejen) allerede var blevet udnyttet i det indeværende finansår til produktion af ting, som ikke havde noget med undervisning at gøre. Men da næste finansår startede, var vi klar med en del nyt materiale til undervisningsbrug.

Et nyt tjenestested betyder som oftest ændringer i den daglige transport til- og fra arbejde. I de mange år, jeg hidtil havde tilbragt i Vedbæk, havde vi nogle gode kørepuljer fra Herlev, Skovlunde, Ballerup-området, så det var kun en enkelt dag om ugen, at man var nødt til at bruge sin egen vogn, hvilket blev meget værdsat af vores koner. Men til Værløse var der ikke mulighed for kørepulje, så jeg valgte at tage min gamle cykel i brug til de ca. 12 km til den nordlige del af FSN Værløse. En dejlig tur gennem Hareskoven og gennem mosen langs med hegnet ind til flyvestationen. Og når man som chef var så heldig, at der i forbindelse med kontoret var et lille ekstra rum med en sofa samt et lille badeværelse, så var det en god måde at starte dagen med et bad og skift til uniform og derefter få kaffen serveret af den flin-



*Nødhjælpstasken var en afskedsgave fra Forsvarsstabens U-sektion. Den blev prøvekørt med succes på Sergeant- og Reserveofficersskolen.*

ke sekretær. Så kunne det ikke blive bedre.

I sammenligning med de tidligere stillinger i forskellige stabe, hvor arbejdstempoet ofte kunne være højt, så var denne chefstilling væsentligt mere afslappet. Der var dog nok at se til i form af møder med instruktører og mange besøg i elevernes forskellige undervisningssituationer, både i klasselokale, gymnastiksal og på øvelsespladserne. Første gang jeg var ude for at overvære en del af en natøvelse i et nordsjællandsk øvelsesområde, besluttede jeg, at min afskedsgave fra Forsvarsstabens uddannelsessektion skulle prøves. Så da jeg midt om natten i et gammelt hus havde en pause med instruktørerne, tog jeg førstehjælpstasken frem og skænkede en Gammel Dansk til hver. Det blev godt modtaget, men konsekvensen var, at når jeg derefter dukkede op på inspektion/besøg, var det første, instruktørerne spurgte om: "Hvor er nødhjælpstasken?" Denne nødhjælpstaske dukker op senere i denne historie!

Tidligt i foråret dukkede imidlertid en ny opgave op, idet Flyverkommandoen bestemte, at jeg skulle være chef for Flyvevåbnets kontingent til Nijmegenmarchen 19. – 22. juli 1977. På det tidspunkt må jeg ærligt tilstå, at jeg vidste meget lidt om denne march, og derfor vil det nok være på sin plads her at fortælle lidt om, hvad det egentlig var og er, især da denne march dukker op i min beretning et par gange.

### **Nijmegenmarchen, Holland.**

Denne march gennemføres med 40 km hver dag i fire dage. Den har en lang og meget interessant historie bag sig, som starter helt tilbage i 1907 med den første gennemførelse i 1909. Betingelser for deltagelse og hvem og hvor mange der deltager, har selvfølgelig ændret sig i den forløbne tid, ligesom der har været nogle år under de to store krige, hvor det ikke har været muligt at gennemføre marchen.

Danske militære personer har i mange år delta-

get i disse marcher, men det er vigtigt at anføre, at de marcherende deltager frivilligt i deres ferie og for egen regning. Derimod har der i mange år været tradition for (bestemmelser herfor fastsat i en FKO bestemmelse) at Forsvaret stiller personel og materiel til rådighed for de marcherende. Det sker ved, at der stilles en stab og en del hjælpere, telte og biler/lastbiler til rådighed. Det personel, som på denne måde udpeges, er stillet som ved almindelige tjenesterejser.

Selve marchen er styret af K.N.B.L.O. = Det kgl. Hollandske Forbund for Legemskultur. Masser af detaljer kunne her fortælles om marchen, men en del af det vil blive omtalt i relation til omtale af de tre marcher, jeg har deltaget i, først som kontingentchef for FLV og to gange som chef for hele delegationen, som kunne omfatte ca. 800 personer.

Medens jeg selv havde travlt med at sætte mig ind i pligter m.m. for en kontingentchef, så var der et hold elever fra Sergentskolen, som var i gang med at træne til marchen under ledelse af vores idrætsinstruktør, SSG Halberg. De ydede en fremragende præstation under marchen, og dette hang bl.a. sammen med, at Halberg havde indstuderet et helt specielt nummer, som holdet viste, hver gang de passerede en såkaldt honnørby. Jeg kan ikke i dag forklare, hvad det var, de gjorde, men det var noget med, at de under taktfast march samlet foretog skridt til siden, så baglæns og frem og noget mere, og så fortsatte de bare derefter. Det så flot ud, og publikum klappede. De daglige 40 km gik ad dejlige ruter gennem det hollandske landskab, over broer, på diger langs floder og gennem landsbyer, og ruterne var forskellige hver dag. På ruterne var der etableret rasteplasser, hvor der var sørget for drikkevarer m.m. Og så noget meget nødvendigt: lægetjeneste, hvor vabler og andre genvordigheder kunne blive behandlet. I løbet af de tre gange, jeg var i Nijmegen, har jeg på disse rasteplasser set vabler af sådanne dimensioner, at jeg





*Kontingentchefen møder holdet på en rasteplass.*



*Tilbage i lejren. Her er det "skolechefen", der deler øl ud efter 40 km's march.*

ikke anså det for muligt at fortsætte, men det gjorde de næsten alle sammen.

Dagen før marchen startede, blev der på det lokale stadion gennemført en åbningsceremoni med indmarch med hold fra de deltagende lande med fane i spidsen. Det var meget flot og var i mindre stil lidt i retning af åbning af de olympiske lege. Og marchen sluttede på fjerdedagen, hvor holdene havde en sidste særlig rasteplass 3-4 km fra bymidten. Her kunne de restituere sig og gøre klar til den sidste indmarch. Marchen var slut, lige efter at de i byens midte havde passeret og aflagt honnør ud for det sted, hvor alle de særligt indbudte gæster, chefer m.fl. var placeret.

At få lov til at deltage i sådan en international begivenhed, som i mange henseender var meget anderledes end det daglige liv i Flyvevåbnet, er en oplevelse, som ikke glemmes.

Men herefter havde jeg kun en måned tilbage, inden jeg igen skulle skifte tjeneste. Der var i Flyvevåbnet et ønske om at få nogle stillinger klassificeret som oberstløjtnant-stillinger, og det er jo ikke så let at få ændret normen med én eller to mere. Så derfor

havde man fundet, at stillingen som chef for Sergent- og Reserveofficersskolen kunne nedgraderes til en major-stilling, bl.a. ud fra den kendsgerning, at der faktisk ikke mere blev uddannet reserveofficerer. Så beslutningen må vel siges at være OK, selv om det trods alt var underligt, at netop den stilling hidtil havde været placeret i den bedste OL-lønramme (OL-A).

Derfor måtte jeg pr. 31. august 1977 sige farvel til skolen efter en alt for kort tid i et spændende job. Men..... der var heldigvis også sket en del andre overvejelser i de højere niveauer, som omfattede, at man planlagde at sende mig til tjeneste i 1978 i SHAPE, Belgien, samt at jeg forud for denne tjeneste skulle gennemgå NATO Defence College i Rom. Det er mit indtryk, at min gamle ven fra tiden i Forsvarsministeriet, oberst Almar (Hæren), som nu var chef for Forsvarsstabens Personelfdeling, havde en finger med i spillet. Da jeg sagde farvel til Flyvestabens stabschef, fortalte han mig i hvert fald, at det ikke var hans ønske, at jeg kom på kursus i Rom, idet han selv havde ønsket at få den plads, som jeg nu fik!

## Afsnit 15

# NATO Defense College, Rom

## 1977 – 1978

NATO Defense College (NDC) har en historie, der går helt tilbage til 1951. General Eisenhower, som på det tidspunkt var chef for Europakommandoen, meddelte NATO's Standing Group, at der efter hans opfattelse var behov for, at de officerer, der i fremtiden skulle virke i vigtige stillinger indenfor NATO, burde have en uddannelsesinstitution, hvor disse personer kunne få et godt indblik i såvel politiske, militære og økonomiske faktorer.

Eisenhower's forslag blev godkendt, og den 19. november 1951 blev det første kursus etableret i Paris. Da Præsident De Gaulle i foråret 1966 besluttede, at Frankrig ikke skulle deltage i den militære del af NATO, blev NDC (og alle andre militære NATO-enheder) flyttet væk fra Frankrig og flyttede ind i en moderne bygning i Rom. Denne bygning lå i den nye bydel, EUR, som blev bygget under Mussolini.

Der gennemføres to kurser á fem måneder

hvert år, og fra Danmark er der normalt tre deltagere pr. kursus. Ingen af kurserne er helt ens, idet de tilpasses den situation, som verden befinder sig i på det pågældende tidspunkt. Men da det generelle indhold m.m. sikkert ikke er alment kendt, har jeg valgt at fortælle hovedtrækkene af de mange oplevelser, som dette kursus gav mig.



*NATO Defense College.*

Mit kursus var nr. 51 i rækken af kurser. Fra Danmark var vi tre deltagere: Kontorchef Mogens Flemin fra Civilforsvaret, oberstløjtnant O. R. H. Jensen fra Hæren og så AVR fra Flyvevåbnet. Der var deltagere fra 12 NATO-lande på dette kursus, og i alt var vi 53. Mange af deltagerne havde deres hustruer med, og de havde derfor indlogeret sig i lejligheder. Jeg var alene, idet vi havde en datter, som endnu gik i skole, så jeg boede på et nærliggende hotel. Dette hotel var anbefalet mig af chefen for Forsvarsstaben, generalløjtnant G. K. Christensen. Jeg kendte ham rigtig godt fra min tid i Forsvarsstaben, hvor jeg havde været medlem i en arbejdsgruppe, som han var formand for, da han som oberstløjtnant var chef for Forsvarsministeriets 2. kontor. Vi havde været sammen på talrige møder og studiebesøg både i Danmark og også i Stockholm og Oslo. Han havde været deltager på et tidligere NDC-kursus, men blev kaldt hjem i utide, da han meget overraskende blev udnævnt til generalløjtnant og ansat som chef for Forsvarsstaben. Dette var en politisk udnævnelse, som ikke kunne undgå at skabe mange dønninger af forskellig art. Men jeg havde et fint forhold til ham og fandt det naturligt at bede ham om nogle gode råd.

Hotellet, jeg boede i under hele opholdet, hed "Residence Garden", og det var bemærkelsesværdigt ved, at hver "lejlighed" var i to etager. Nederst var der et stort rum med balkon og et lille køkken, og øverst var der et par værelser og bad, så det var ren luksus, men prisen var indenfor de økonomiske rammer, som var tildelt.

*Hotel "Residence Garden".*



Kursus indeholdt to lange ture á tre ugers varighed til de fleste af NATO-landene. Den ene tur gik til Nordamerika og omfattede både Canada og USA. Den anden tur var enten til lande i den nordlige del af Europa eller til de sydlige lande. Derudover var der korte ture i Italien. Dertil kommer, at NDC med medlemrum arrangerede weekend-ture til histo-

riske steder i Roms omegn. Her kunne familiemedlemmer tage med, og vi betalte et beløb pr. person for at deltage.

En almindelig dag på kursus startede gerne med en times undervisning i fransk. Derefter var der en præsentation af et aktuelt emne af en foredragsholder af høj standard, hentet fra forskellige NATO-lande. Derefter var der resten af formiddagen mulighed for at stille spørgsmål og diskutere med foredragsholderen. Om eftermiddagen var der arbejde i studiegrupper, såkaldte komiteer, hvor de enkelte komiteer havde fået tildelt forskellige emner, som skulle diskuteres og disseskeres og resultatet til sidst forelægges det samlede kursus af den valgte komiteeformand. I dette arbejde var det en stor hjælp, at NDC havde et meget omfattende bibliotek.

Når dagens foredrag m.v. var forbi, så var der et ret spændende socialt liv, hvor såvel de "enlige" som dem, der havde deres familie med, fandt sammen i større eller mindre grupper til middage, små fester eller vi gik ud sammen og spiste noget god mad.

I slutningen af september, midt i et møde i en komité, blev vi pludselig afbrudt af lederen af administrationskontoret. Han medbragte et stort anbefalet brev til mig. Jeg havde ingen idé om, hvad det kunne dreje sig om, men det viste sig at være fra chefen for Flyvevåbnet, generalmajor Holst-Sørensen, og det indeholdt et rid-



derkors af Dannebrogordenen. Det blev selvfølgelig nævnt i NDC's daglige befaling. Det var en overraskelse af de glædelige, og så må det nævnes, at dette brev slog en rekord: det tog kun fire dage at komme fra Danmark til Rom, normalt var postgangen ualmindelig langsom og særdeles ustabil.

### Turen til Nordamerika, 22. okt. – 10. nov. 1977.

Dette blev en uhyre interessant tur med masser af besøg i ministerier, stabe, skoler, private hjem o.s.v. Og man konstaterede meget hurtigt, at NATO Defense College overalt blev betragtet som en særdeles vigtig institution, idet vi alle steder havde VIP-status. Det medførte, at vi deltog i talrige receptioner, frokoster, middage og alle steder fik orientering af højtstående civile eller militære personer. Det vil blive for omfattende at fortælle om alt, men enkelte ting vil blive nævnt. Rejsen foregik primært med civile fly, og her må nævnes, at NDC ikke brugte samme rejsekriterier som gældende for dansk militært personel: alle flyvninger var på turistklasse.

Vores første stop var Halifax i Canada, som vi nåede sent om aftenen efter at have skiftet fly i Montreal. Vores første dag var en søndag, og her var det *Halifax Board of Trade*, som var værter for os. Vi blev splittet op i grupper på 2-4, og så var der et medlem af Board of Trade, som tog sig af os. Vi kørte rundt i det meget særprægede landskab, og nåede helt ud til noget der hed "Peggy's Cove", og om aftenen var vi alle gæster ved en fin buffet. Vi fandt ud af, at den vært jeg havde, havde jeg mødt engang

medens jeg var forbindelsesofficer til RCAF. Det viste sig, at på både denne tur og den senere Europatur, mødte jeg adskillige personer, som jeg havde arbejdet sammen med i de internationale arbejdsgrupper, jeg havde deltaget i.

Mandagen var sat af til diverse militære besøg og orienteringer, og inkluderede selvfølgelig også en fin buffet til frokost.

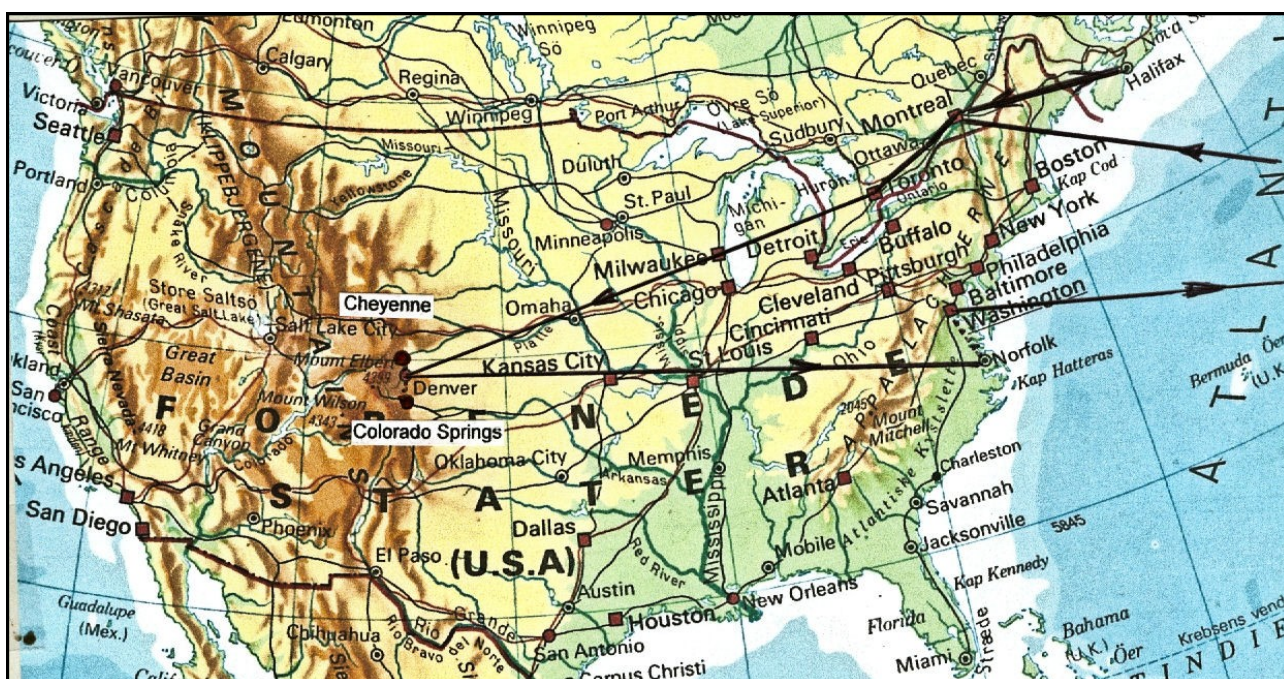
Turen gik videre til Ottawa, hvor der var besøg i Parlamentet. Her blev vi mødt af formanden for Parlamentet, og for en gangs skyld mødte vi en person, som ikke havde fået at vide, hvem det egentlig var, hun skulle møde. Lidt pinligt for hende – og hendes medarbejdere.

Om aftenen var jeg til middag hos en gammel ven fra EURO/NATO Training møderne.

Så ventede en lang flyvetur ud til Denver, hvor vi blev afhentet i bus og kørt til Cheyenne, og så snart vi var indkvarteret på et lækkert hotel, skulle vi til middag m.v. i "F. E. Warren Air Force Base Officers Club". Den aften havde jeg en begyndende halsbetændelse, eller noget der lignede, og selv om jeg forsøgte at kvæle det i starten med lidt spiritus, så hjalp det ikke.

Næste dag måtte jeg til læge og fik nogle meget stærke piller – så stærke, at jeg ikke måtte røre alkohol! Så medens alle de andre kørte ud for at besøge en missilenhed med underjordiske interkontinentale missiler, så måtte jeg blive på hotellet. Efter en god søvn om eftermiddagen, var jeg nogenlunde rask igen og kunne deltage i et af de private besøg, der var arrangeret med middag m.v. – og jeg havde en dejlig aften uden alkohol. Lørdag morgen kørte hol-

Ruten for Nordamerika-turen





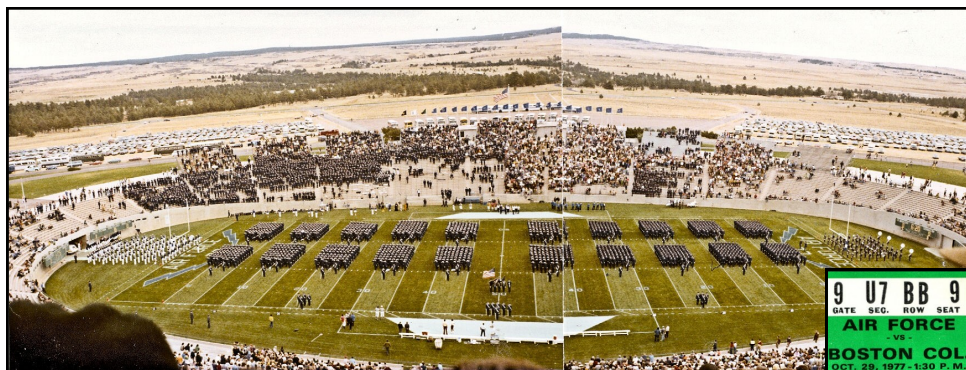
det fra Cheyenne til Air Force Academy i Colorado Springs, hvor vi var tilskuere til en fodboldkamp på akademiets kæmpestadion. Tilbage til et hotel i Denver, hvor vi igen om aftenen var fordelt til besøg i private hjem.

Søndag morgen forlod jeg det øvrige selskab, idet jeg blev hentet af en gammel ven fra Canada-tiden. Det var Squadron Leader Sweanor, som havde været Chief Ground Instructor på

RCAF Stn. Centralia. Under 2. verdenskrig fløj han som navigatør på bombemaskiner, blev skudt ned over Tyskland og tilbragte et par år i Stalag III. Han havde gjort tjeneste i HQ North American Air Defense Command i Colorado Springs og havde valgt at blive der, da han blev pensioneret. Vores fortsatte forbindelse var primært baseret på vores fælles hob-

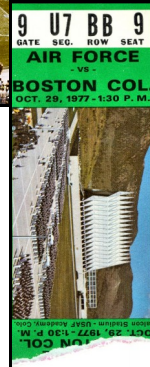


*Klar til at modtage Halloween-gæster. Det er mig til højre.*



*To billeder er her sat sammen for at vise det fulde omfang af stadion på Air Force Academy, hvor vi om aftenen overværede en fodboldkamp.*

*På billettens bagside bliver det slået fast, at "Alcoholic beverages are not permitted at the Falcom Stadium".*



by: frimærker. Vi kørte til hans hjem i Colorado Springs, hvor jeg tilbragte en pragtfuld søndag. Var på en skøn køretur op i bjergene til Pike's Peak og så gamle, forladte guldgraverbyer.

Den aften jeg var der, var Halloween-night, og på det tidspunkt var dette noget helt nyt for mig, og en spændende oplevelse. Vi klædte os ud, så vi på passende måde kunne modtage de mange børn, som ringede på.

Næste morgen blev jeg afleveret ved indgangen til AirForce Academy, hvor jeg så sluttede mig til turen igen. Dagen gik med besøg i NO-RAD, med våbendemonstration og besøg i den meget specielle kirke, som hører til akademiet. Tilbage til en overnatning i Denver, hvorfra vi næste dag fløj den lange tur til Norfolk via Chicago.

Norfolk er byen, hvor NATO kommandoen SACLANT (Supreme Allied Commander Atlantic) har sit hovedkvarter. Desuden er den hjemsted for flere US NAVY enheder og talrige krigsskibe. Vores besøg indledtes med en spektakulær modtagelsesceremoni med faner og taler, og derefter fulgte forskellige orienteringer og besøg ved enheder og sejlskibe med specielle enheder. Den følgende dag var helliget besøg på rigtig mange forskellige skibstyper, inkl. et besøg på det kæmpestore hangarskib USS Dwight D. Eisenhower. Det var et af de største krigsskibe på den tid. Det var udstyret med to atomreaktorer, som kunne give skibet en fart af mere end 30 knob. Der

*Vores hold samlet foran kirken ved AirForce Academy*

*Dette frimærke blev udgivet i anledning af AirForce Akademiets 50 års jubilæum, og billedet viser kirken.*







*Modtagelsesceremonien ved SACLANT HQ, Norfolk.*



*Dækket på USS Dwight D. Eisenhower.*

var en besætning på 6.287 personer, og der var hangarplads til ca. 100 kampfly. Vi nåede den dag at blive vist rundt i fem forskellige krigsskibe, hvor vi kravlede op og ned ad trapper og lejdere og steg ind i og ud af busser, og det blev i længden lidt trættende, og hele tiden fik vi demonstreret og forklaret alle mulige mærkelige tingester og våbensystemer. Om

*Parade i Williamsburg med et orkester iført tøj fra kolonitiden.*



aftenen var der heldigvis intet arrangement, så vi fik tid til lidt shopping i den lokale NAVY-butik, og kunne derefter selv bestemme, hvor og hvad vi ville spise til middag.

Den følgende dag gik turen i bus fra Norfolk til Washington DC. Der var et turist-stop i den gamle by Williamsburg. Det var i 1927, at Rockefeller blev inspireret til at restaurere denne gamle by, som var Virginia's hovedstad i tiden 1699 – 1780. Det er fantastisk flot restaurering, og hver dag gennemføres der foredrag, parader og forskellige optrin til glæde for de talrige turister. Det er absolut et sted man bør besøge, hvis man kommer på de kanter af verden.

Sent på eftermiddagen ankom vi til Washington DC, og fik anvist vores hotel. Medens jeg pakke- de ud besluttede jeg, at jeg hellere måtte starte med at opfylde et ønske fra Edel om at telefonere til hendes gamle kollega fra Socialforskningsinstituttet, fru. Hollensen. Hendes mand var blevet ansat som en af direktørerne i Verdensbanken, og de boede nu i Washington. Jeg fik telefoneret, og resultatet var, at jeg blev inviteret ud til dem for at deltage i en lille skandinavisk sammenkomst, som lige netop var startet med en dejlig middag i Georgetown!

De næste tre dage var fyldt med forskellige foredrag, besøg i Pentagon og i Capitol og møde med nogle medlemmer af kongressen. Men flere aftener var til vores egen disposition, og den ene aften var jeg til middag hos en gammel ven fra EURO/ NATO Training perioden, og den anden aften gik vores komite fra NDC ud og spiste sammen.



*Et internationalt selskab på en fri aften i Washington., hvor "den gamle komité" mødtes til middag.*

*Omkring bordet er der elever fra England, Canada, Tyskland, Danmark og Grækenland. De 2 damer er gift med hhv. en tysk og en græsk elev.*

Den sidste formiddag på denne tur blev brugt i State Department og sluttede med en officiel frokost, hvorefter vi blev kørt til J. F. Kennedy lufthavnen, hvor vi gik ombord på flyet til Rom. Vi fløj hele natten og landede næste formiddag i Rom, og var så



tilbage på vores hoteller midt på dagen. Her ventede der de danske elever en lille overraskelse, idet der lå en invitation fra Danmarks Ambassadør i Italien til at deltage i en modtagelse i ambassadørboligen af Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsen – og det var vel at mærke samme eftermiddag kl. 17:45. Så der blev ikke tid til hvile, tværtimod. Uniform og skjorter skulle pakkes ud og klargøres, men vi nåede det. Det var en fin oplevelse, og da vi kendte Dronningens adjutanter, blev det arrangeret, at vi tre danske NDC-deltagere fik 5-10 minutters snak med Dronningen – til nogen irritation for ambassadesekretærene, som havde forbindelser, der også skulle have lidt tid til en præsentation for Dronningen. Da jeg efter hjemkomst fra Rom skulle til Dronningen for at takke for tildelingen af Ridderkorset, så var modtagelsen i Rom et godt emne for den lille snak, man traditionelt har med Dronningen, når man er i audiens.

### Tilbage i Rom....

Det blev igen hverdag på College i et stykke tid med forelæsninger og arbejde i komiteer. Når jeg kigger i mit fotoalbum for denne periode, så er samtlige billeder fra festlige sociale sammenkomster med undtagelse af nogle få, der viser, at NDC havde arrangeret en fælles udflugt til Vatikanmuseet. Den næste store tur stod for døren, så en del af undervisningen var derfor koncentreret om forholdene i de lande, vi skulle besøge.

### Turen til Sydeuropa, 1 – 21 december 1977.

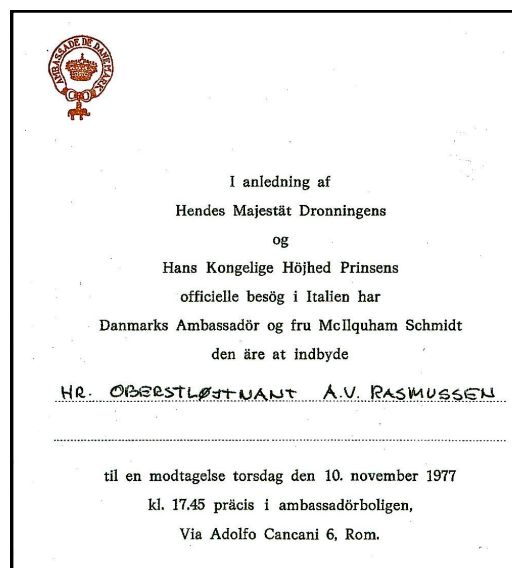


Første stop var i Athen. Her fik vi orienteringer om græsk udenrigspolitik, økonomi og forsvarsanliggender ved et besøg i Forsvarsministeriet. Også et besøg i et stort skibsværft i Piræus var inkluderet. På alle vores ture var vores busser eskorteret af en politibil, og det var noget, der gentog sig i flere af de andre lande, vi besøgte. Der var også indlagt kulturelle besøg, som selvfølgelig inkluderede Akropolis og Arkæologisk Museum.



Den første aften holdt den gamle komite igen en fælles middag. Vores græske medlem inviterede os alle til en dejlig middag på en restaurant (han var søn af en skibsreder), og her oplevede

vi



den ægte græske stemning med Zorba dans og knuste tallerkener på gulvet.

Næste stop var Tyrkiets hovedstad Ankara. Her oplevede vi meget markant, at militæret virkelig havde styr på tingene. Hvor vi end bevægede os hen, var vi ledsaget af flere militærpolitibil, og da vi skulle ud til det store mausoleum for Atatürk, oplevede vi, at langs hele ruten var der opstillet soldater ved alle sideveje for at stoppe trafikken, så vores busser kunne komme igennem uden at stoppe.



*De må have brugt mindst et par bataljoner for at stoppe trafikken!*

Ude på mausoleet blev der under fuldt honnør nedlagt en krans fra NDC. Og da vi forlod Ankara, var der i lufthavnen opstillet en lille æresgarde, da vi gik ud til vores fly – det var bare lidt for meget, men vi måtte jo vænne os til det.





*Et flot show ved "Sultanahmet Moskeen" i Istanbul*

Efter Ankara var der et kulturelt stop i Istanbul. Her var der ingen politiske eller militære orienteringer, men besøg i Den Blå Moske. Her måtte vi tage skoene af, og selv om der var masser af tæpper på gulvet, så var det en meget fodkold oplevelse, for vejret i Istanbul var absolut på den kolde side. Den følgende dag besøgte vi "Sultanahmet Moskeen", hvor der var arrangeret et meget flot show med et militærorkester i gamle uniformer – meget flot. Derfra til "Topkapi Paladset" og dets museum, hvor vi fik en fin frokost. Om eftermiddagen havde vi mulighed for at besøge den berømte basar i Istanbul.

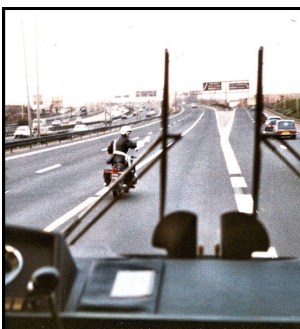
Her er det meget praktisk at være i selskab med tyr-

*Overalt var der barske soldater, som passede på os.*



kiske officerskollegaer, som både kunne oversætte samt sikre, at sælgerne ikke snød os alt for meget. Vores tyrkiske venner havde også givet os det råd, at når vi pakkede vores kufferter, så skulle vi sørge for, at vores militære kasket lå øverst, således at det var det første, en tolder så, hvis han åbnede vores kufferter. Det virkede; bare synet af en sådan kasket var nok til, at kufferten straks blev lukket igen!

Turen fra Istanbul til Paris gik via Rom, hvor vi skiftede fly. Fra lufthavnen i Paris til hotel i centrum af Paris blev vores bus eskorteret af to politibetjente på motorcykler. Det var en oplevelse at se dem dirigere de øvrige trafikanter, så de ikke



kom i vejen for os, så vi nåede hotellet på rekordtid! Hotellet "L'Hôtel Inter Continental" var vist nok meget dyrt, men ikke særligt fremragende. Der var et besøg på militærakademiet og ved OECD, men ellers var det et kulturelt besøg, hvor vi så Versailles, og så var der selvfølgelig arrangeret en fin frokost i en nærliggende officersklub.

Vores ophold i den næste by, London, var præget af, at den indeholdt en weekend, men der var også de sædvanlige besøg og orienteringer.

14.-17. december var vi i Bruxelles, som er centret for NATO og for europæiske organisationer. Besøget indledtes med en frokost arrangeret af den belgiske regering i "Château Sainte-Anne". Ved besøget i NATO-hovedkvarteret mødte vi medlemmer af Militærkomiteen, hvor det overraskede mine holdkammerater, at den militære repræsentant, en admiral kom hen til mig og sagde: "Hello Rasmussen" – det var den tidligere formand for EURO/NATO Training, admiral Trebesch, som jeg havde arbejdet sammen med i ca. tre år.

Besøg og orienteringer i EU-bygningen var der flere af, og selvfølgelig kørte vi også til det militære hovedkvarter SHAPE, som ligger ca. 80 km syd for Bruxelles. Dette blev mit næste tjenested i fem år, så mere om dette sted senere.

Næste stop på turen var Holland. Vi kørte i bus om lørdagen mod Haag. Turen gik langs kysten ud over et kæmpe delta-projekt, som skal sikre en stor del af Holland mod oversvømmelser, og som også har betydning for det bagved liggende lands friskvandsforsyninger. Det var et projekt, som jeg i hvert fald ikke havde hørt noget om, men det var en oplevelse at køre ude på disse dæmninger og især at komme ind til nogle virkelig gode orienteringer om dette projekt. Da vi kom til vores hotel i Haag, blev vi budt velkommen af en general fra den hollandske hær, og derefter havde vi fri, for det var en lørdag aften. Også om søndagen var der taget hånd om os. Der var arrangeret bådtur på byens kanaler om formiddagen, og om eftermiddagen var der et interessant besøg på et museum.

Mandag formiddag var der de sædvanlige orienteringer om udenrigspolitiske forhold, og dernæst om forsvarspolitik. Efter en buffet-frokost var der afgang til vores næste stop, som var Bonn i Tyskland, og denne gang var transporten også pr. bus.

I Bonn besøgte vi det tyske forsvarsministerium, og her blev vi mødt af den tyske forsvarschef. Det var også en gammel bekendt, general Jürgen Brandt, som havde været formand for EURO/NATO Training, og som jeg sidst havde været sammen med, da vi startede helikopteruddannelsen på Fort Rucker i USA. En af dagene blev vi i et tysk transportfly fløjet til Münster, syd for Hamburg, hvor der var et meget stort øvelsesterræn med skole for kamptropper. Her overværede vi en meget realistisk øvelse





*På vej til det tyske transportfly*



*--- og på vej med det tyske transportfly.*

med masser af kampvogne, bl.a. Leopard, og der blev skudt med skarpt i denne øvelse, som selvfølgelig sluttede med, at vi fik en rigtig god frokost.

Dette var afslutningen på en rigtig god tur rundt i Europa, og så var det tid til at tænke på juleferie. Vi var nogle stykker, som valgte at flyve direkte hjem fra Düsseldorf lufthavn i stedet for at tage med tilbage til Rom. Det var virkelig dejligt at være hjemme og holde jul med familien på sædvanlig vis. Men det fik også en ende, og så var det igen tilbage til Rom til ”fortsatte anstrengelser”, indtil kursus sluttede.

### **Weekendture, arrangeret af NATO Defense College.**

Som nævnt i begyndelsen af dette afsnit, så arrangerede NDC et antal weekendture for elever og pårørende, hvor vi selv betalte for udgifterne. Disse ture gik til meget spændende steder, som er kendt fra Italiens historie og specielt dets kulturhistorie.

Besøg i Tarquinia. Området er berømt for de mange underjordiske grave fra Etruskernes tid, og de var i

*Nedgangen til Etruskernes grav med de flotte vægmalerier.*



enhver henseende meget specielle.

Allerede på denne tur startede de tre danske og tre norske elever en tradition. Ved første stop (toiletstop eller, som det hed dernede, ”change horses”) fandt vi et passende sted

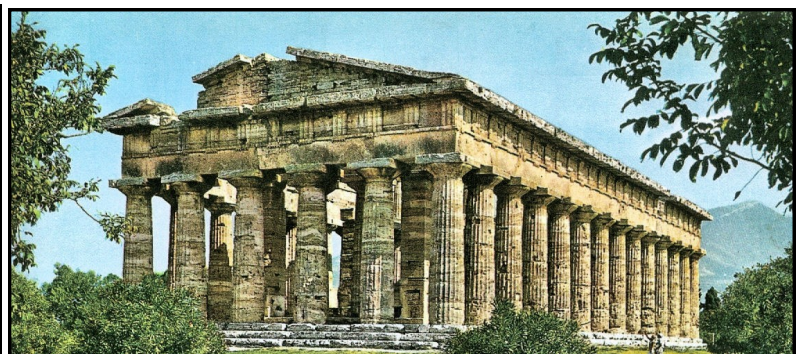


*De norske og danske elever får ”nødhjælp”*

(oftest en affaldsbeholder med et solidt låg), hvor min nødhjælpstaske kunne placeres, og vi kunne fylde seks glas med Gammel Dansk, hvorefter vi afsang den nordiske hymne ”Helan går”. Det vakte selvfølgelig lidt opsigt – i hvert fald første gang!

Tur til Herculaneum og Paestum. Denne tur inkluderede en overnatning på hotel i Paestum. Det var så heldigt, at denne tur foregik, medens Edel og vores datter Anette besøgte mig i sko-

*T.v.: Ved indgangen til Herculaneum. Og herunder det græske kapel ved Paestum*





lernes efterårsferie, så vi deltog alle tre i turen. Det var en turisttur, når den er bedst. Alle kender til, at Vesuv i år 79 havde et kæmpeudbrud, som begravede flere byer i aske. Det bedst kendte sted er Pompeji, som nu er helt udgravet og målet for de fleste turister. Men den lille by Herculanium, som lå helt ude ved kysten, er mindre besøgt, men det er et uhyre interessant sted. Meget af den udgravede by ligger stadig som en underjordisk ruin, fyldt med flotte vægmalerier og andre ting. Vi overnattede i byen Paestum, som blev grundlagt af grækerne i det 7. århundrede før vor tidsregning. Her finder man det største og mest velbevarede tempel uden for Grækenland og mange andre ruiner fra den tid.



*Fra modtagelsen hos Paven*

### Den sidste tid på NATO Defense College.....

Januar og begyndelsen af februar fulgte den normale rytme for os, og fredag den 3. februar 1978 afholdt NDC et officielt "Farewell Party". Alle militære deltagere mødte op i noget, der lignede galla, hvilket for mig betød hvid skjorte og sort butterfly. Menu og vine var selvfølgelig perfekte. Efter de sædvanlige taler blev der af særligt talentfulde elever fremført nogle rigtig sjove sketches, som vakte megen jubel.



*Fra "Farewell Dinner".*

*Fra v. ses Vivian (gift med engelsk elev), AVR, general Bjørn Egge (NK på NDC) og Inger (gift med den danske elev O.R.H. Jensen).*

Inden kursus helt sluttede, var der endnu en markant begivenhed ud over det sædvanlige. Der var tradition for, at Paven modtog alle fra NDC, chef og stab, elever og personale, i en speciel audiens i Vatikanet, og vores hold blev modtaget lørdag d. 4. februar. Det var selvfølgelig en meget speciel oplevelse at overvære og høre Pave Paul VI tale til os. Der var ikke tale om en audiens, som vi kender det fra det danske kongehus, hvor hver enkelt personligt hilser på.

Her kan så tilføjes, at Peterskirken og Vatikanstaten nok var det sted i Rom, som jeg besøgte de fleste gange. Ikke alene fordi det er et usædvanligt og smukt bygningsværk, hvor man ved hvert besøg får øje på nye seværdigheder, men også fordi jeg hurtigt fandt ud af, at breve til Danmark kunne sendes via Vatikanets postvæsen med normal postgang, idet post blev kørt direkte til lufthavnen. Det var mindst fem gange hurtigere end at benytte det italienske postvæsen (og det var jo længe før mobiltelefonens tid).

Den formelle afslutning fandt sted den 10. februar 1978 med taler, overrækkelse af diplomer og en speciel medaljon og afsluttet med Vin d'Honneur og farvel-frokost.

Hjemrejsen foregik med tog, hvor vi havde selskab af et par tyske familier indtil Basel, og så, den 12. februar 1978, var jeg endelig hjemme i Skovlunde igen, og et nyt kapitel skulle til at starte.

Efter at have brugt fem måneder på et ret kostbart kursus kan man nok spørge sig selv, om det var omkostningerne værd. Min umiddelbare vurdering er, at det var det. Men som med mange af den slags uddannelser er det vanskeligt at måle værdien af den. Men den filosofi, som general Eisenhower fremførte for at få dette kursus oprettet, er yderst relevant. Det er min opfattelse, at den dybtgående orientering, vi fik om politiske, militære og økonomiske forhold, og det nære kendskab, vi fik til en masse mennesker fra alle lande i NATO, havde en meget stor betydning for det arbejde, jeg i de følgende fem år skulle udføre i den internationale stab, SHAPE i Belgien. Man kan aldrig lære nok!

## Afsnit 16

# Flyverstaben, Chef/Uddannelsessektionen

### 1978

Da jeg pr. 31. august 1977 fratrådte som chef for Sergent- og Reserveofficersskolen, blev jeg formelt ansat ved Flyverstaben, men da jeg rejste direkte til NATO Defense College, fik jeg i realiteten ikke noget med Flyverstaben at gøre, før jeg i midten af februar 1978 returnerede fra Rom. Det var allerede bestemt, at jeg pr. 1. august 1978 skulle flyttes til SHAPE i Belgien, og endvidere, at jeg i juli skulle være chef for Den danske Nijmegen-delegation. Der-til kom, at Edel og jeg følte, at vi trængte til lidt ferie sammen, hvorfor vi tog en ferietur til Mallorca i slutningen af februar. Med alle disse ting på plads var der ikke levnet tid til meget andet end rutinemæssigt at passe jobbet som sektionschef og undgå at tage for mange initiativer, som man alligevel ikke ville være i stand til at følge op på.

Der blev dog tid til, at jeg kunne deltage i et 3-dages Basic Helicopter Pilot Training- symposium, som blev afholdt i København i slutningen af maj 1978.

#### Nijmegenmarchen 1978

Forud for afgangen til Holland var der selvfølgelig en hel del møder med den stab, der var udpeget, og som bestod af repræsentanter for Hæren, Søværnet, Flyvevåbnet, Hjemmeværnet og Civilforsvaret. Året før, hvor det var Civilforsvaret, der havde ledelsen af staben, havde jeg fået kontakt med dem, der stod for kantineteltet i den lejr, hvor de fleste var indkvarteret i store telte. Den pågældende, Pallesen-Elberg, som

*Frokost med K.N.B.L.O. (Det kgl. Hollandske Forbund for Legemskultur) præsidium. I midten ses KN Eugen Olsen, der var kontingentchef for Hæren og senere blev Dronningens ceremonimester.*



var frivillig i Civilforsvaret, var ejer af restaurant "Kulkælderen" på Kulturvet, og han og hans kone meldte sig frivilligt til at stå for kantinen. De kunne virkelig hekse med de midler, der var til rådighed, og det nød alle i staben godt af. På en eller anden måde lykkedes det mig også at få Hæren til at befale min søn Henrik som chauffør på en lastbil – han var på det tidspunkt konstabel ved Livgarden.

Det var en speciel oplevelse at stille sig op foran 7-800 deltagere og byde dem velkommen til Nijmegen og de fire dages anstrengelser. Arbejdet som delegationschef adskilte sig ikke så meget fra at være kontingentchef, som jeg havde været året før. Det er jo de fem kontingentchefer, der klarer alle de værnsvise opgaver. Gennemførelsen af marchen og det, der blev oplevet, fulgte stort set det, som allerede er beskrevet for marchen i 1977.

Delegationens specielt indbudte gæster var dette år:

Hans Højhed Prins Georg, Militærattaché i London,

Generalmajor N. Holst-Sørensen, Chef for Flyvevåbnet og

Korpschef, oberst Else Martensen-Larsen.

Med sådanne gæster er det rart, at der var et fantastisk hold bag vores kantinetelt, så vi dér kunne afholde de nødvendige frokoster på et højt kulinarisk niveau. Om "Officielle gæster" skrev jeg følgende i den rapport, som blev fremsendt til Forsvarskommandoen:

"Det har meget stor betydning for såvel de marcherende som delegationsstabens, at de får lejlighed til at se, og i et vist omfang tale med, repræsentanter for

*Frokost i kantineteltet med generalmajor Holst-Sørensen og Prins Georg.*

den







*En kort instruktion af Prins Georg.*

øverste ledelse af værn/korps. Det må dog nævnes, at det for staben indebærer visse problemer, idet det er vanskeligt at udpege ledsageofficerer, som kan frigøres helt fra deres primære opgave, ligesom det også giver visse vanskeligheder for transporttjenesten. Det er imidlertid indtrykket, at det

i år lykkedes at tilgodese såvel gæsterne som øvrige opgaver i rimeligt omfang. Dette skyldes primært gæsternes forståelse for de anførte problemer, samt at antallet af gæster var reduceret til tre, som må anbefales som maksimum for kommende delegerationer”.

De udvalgte billeder fra Nijmegenmarchen og de anførte tekster, fortæller lidt mere om nogle af de aktiviteter, som fandt sted. Som sædvanligt var der mange receptioner med deltagelse af repræsentanter for mange af deltagerlandene. Det er noget, man bør deltage i, selvom det måske af og til kan være svært at passe ind i alle de øvrige ting, men det er lejligheder, hvor man ikke alene hygger sig, men får klaret mange små og store problemer.

#### **.....og så blev det skiftedag igen**

Hjemme igen søndag d. 23. juli 1978 startede en hektisk periode, idet jeg skulle begynde i SHAPE, Belgien d. 1. august. Og nu var det ikke bare mig, som skulle have nyt arbejde. Denne gang påvirkede det hele familien. Vores to sønner var begge i Forsvaret. Kenneth som konstabel i Flyvevåbnet (elektroniktekniker) og Henrik i Livgarden. Vores datter Anette gik fortsat i skole og skulle flytte med os til Belgien. Edel skulle stoppe sit arbejde ved Socialforskningsinstituttet, og vi skulle have huset lejet ud. Det lykkedes ret nemt at skaffe lejligheder til vores to drenge, og så skulle vi pakke til flyttelæsset. Lige før jeg drog af sted til Nijmegen, havde vi hentet vores nye bil, en Audi 100 5E-GL. Selv om vi glædede os til den nye tilværelse, så var det en svær periode for Edel, som følte, at vi nu tvang vores sønner til at flytte hjemmefra. Det tog ret lang tid for hende at komme over denne følelse.

Turen fra Skovlunde og til Mons i Belgien blev en dejlig tur i vores nye bil. Vi valgte at bruge et par dage på turen og overnattede på et hotel ("Gut Altona"), som jeg havde stiftet bekendtskab med på turene til Nijmegen. Den 1. august 1978 kunne jeg så



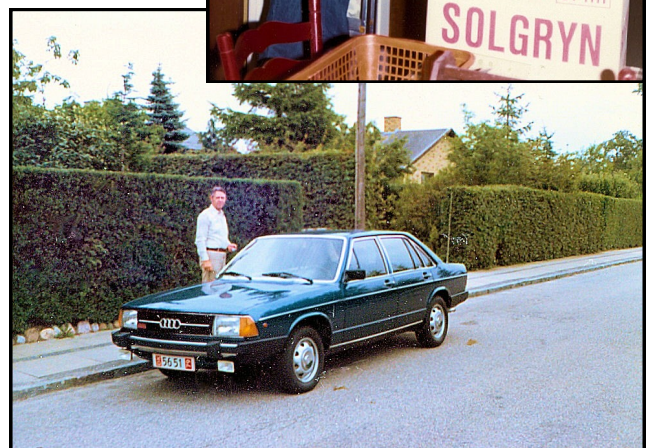
*VIP-tribunen ved marchens afslutning. Fra v. ses GM Holst-Sørensen, Prins Georg og AVR.*

melde mig til tjeneste ved SHAPE - - til fire års tjeneste, troede jeg, men det blev til næsten fem år!

*Klargøring til flytning. Ska-be tømmes, og der bliver dåsemad o.a. til Kenneth (t.v.) og Henrik (t.h.)*



*Vores nye bil med nummerplader til udførsel.*





## Afsnit 17

# SHAPE, 1978 – 1983

### SHAPE's historie, meget kortfattet...

Efter underskrivelsen af Atlantpagten 4. april 1949 blev NATO etableret som den organisation, der skulle stå for gennemførelsen af hensigten med den nye pagt. Det blev hurtigt vedtaget, at der skulle skabes et integreret forsvar af Europa, og derfor var det nødvendigt at skabe et hovedkvarter, som kunne styre en sådan integration. General Eisenhower blev udpeget som den kommende chef for dette arbejde. Hans betegnelse blev *Supreme Allied Commander Europe (SACEUR)*. Han fik hurtigt samlet det nødvendige personel til etablering af et hovedkvarter, som blev kaldt *Supreme Headquarters Allied Command Europe (SHAPE)*.

SHAPE's første "General order" blev udsendt 2. april 1951, som derfor er datoen for SHAPE's oprettelse. Der er en interessant overvejelse bag valget af denne dato. Man kunne have valgt 1. april, men man ønskede at undgå netop denne dato, som vi danskere jo bruger til aprilsnar, og på engelsk kendes som "April Fool's Day".

Hovedkvarteret blev etableret i Rocquencourt uden for Paris og var placeret her, indtil Frankrig i 1967 ikke ønskede at have NATO-enheder stationeret mere. Belgien var hurtig til at beslutte, at det ville være godt for landet at blive værtsnation og tilbød et område, hvor et nyt hovedkvarter kunne placeres (ligesom de også stillede plads til rådighed for NATO-hovedkvarteret). Det område, som Belgien stillede til rådighed for SHAPE, ligger lige ved siden af byen Mons – eller Bergen,



afhængigt af om der tales fransk eller flamsk. Valget af dette område skete, bl.a. fordi der her var stor arbejdsløshed på grund af, at mange kulminer var blevet lukket. Området omfattede dele af tre kommuner: Casteau, Maisières og Masnuys St. John. Man løste dette ved at give området officiel status som en by: SHAPE-BELGIQUE og give det et selvstændigt postnummer B.7010.

Med SHAPE som hovedkvarter var Europa blevet opdelt i nogle regioner: Nord-, Central- og Sydregionen. Endvidere var Middelhavet også oprindeligt en selvstændig region, men den blev senere inkluderet i Sydregionen. I hver af disse regioner blev oprettet et hovedkvarter og herunder igen et antal mindre enheder.

### Mit arbejde i SHAPE

Min placering i SHAPE blev i den afdeling, der kaldtes PANDA, som betyder *Personel and Administration*. Arbejdsområdet var bemanning og normering i alle de enheder, der hørte til Nordregionen, d.v.s. AFNORTH i Oslo, BALTAP i Karup, LANDJUT i Rendsburg samt enkelte andre enheder. For hver af disse enheder var der udarbejdet meget detaljerede lister over, hvordan organisationen var opbygget. Heri var fastlagt betegnelse for alle stillinger, den grad, der ønskedes, samt hvilken nation, der skulle sørge for, at stillingen altid var besat. Der var, da jeg ankom, tale om en velsmurt maskine, der kørte uden nogen problemer, så der gik ikke lang tid, før jeg

*Det er en misforståelse, når nogle er af den opfattelse, at både SHAPE og NATO HQ er placeret i Bruxelles.*





fik en fornemmelse af, at det var et meget nemt og behageligt job. Der var ikke de store udfordringer, og man kunne godt få den tanke, at det nok var i overkanten at benytte en oberstløjtnant til dette arbejde. Og det var vist ikke alene mit job, hvor man kunne anlægge den synsvinkel, så det var meget fornuftigt, at det danske forsvar i en del tilfælde udvalgte personer, der havde en grad under det krævede og så midlertidigt tillagde den pågældende den krævede højere grad.

Der var også en stabsofficer på samme niveau for henholdsvis Centralregionen (en hollandsk oberstløjtnant) og Sydregionen (en Commander fra US Navy), og vi tre delte kontor. Dertil kom, at vi alle tre havde en NCO (Non-commissioned Officer) som medhjælper. Jeg havde en Flight Sergeant fra England.

Den første "Flight", jeg havde, var pludselig væk. Det viste sig, at han var blevet sendt hjem til England, vist nok på grund af en sag med spiritus (slagsmål eller spritkørsel – det fik jeg aldrig en god forklaring på). Men resultatet var, at alle de detaljer i vores funktion, som han hidtil havde varetaget, dem måtte jeg hurtigt sætte mig ind i og selv varetage, indtil der kom en afløser. Det viste sig, at dette arbejde og kendskab til detaljer blev meget værdifuldt for mig i det senere arbejde. Og den nye "Flight", som kom, var af høj karat.

Endvidere var der også en engelsk Wingcommander til at varetage det tilsvarende arbejde for selve SHAPE samt visse direkte underlagte myndigheder. Ret hurtigt efter min start skete der (heldigvis) det, at den engelske Wingcommander blev sat til at arbejde med et helt andet projekt, så jeg blev spurgt, om jeg var villig til – midlertidigt – også at varetage hans funktion. Ret så hurtigt blev det derefter bestemt, at hans funktion permanent blev overført til min post, så jeg herefter skulle arbejde med både Nordregionen og SHAPE m.m., og dermed var der blevet tale om et noget mere udfordrende funktionsområde. Arbejdet medførte, at jeg lejlighedsvis skulle deltage i møder i de forskellige hovedkvarterer i Nordregionen.

Vores arbejdssprog var engelsk, selv om både engelsk og fransk er anerkendt som officielle NATO-sprog. Det voldte normalt ikke noget problem, men enkelte fransktalende lande insisterede på, at korrespondance til dem skulle være på fransk, ligesom det var nødvendigt, at meget andet skriftligt materiale blev oversat til fransk. Det bevirkede efter min mening en masse unødvendige udgifter til tolke og translatoer, men som sagt, i det praktiske liv arbejdede vi fint på engelsk. Jeg erindrer et møde i en forstad til Paris i en organisation "NATO-HAWK Management Office". Mødet blev ledet på fransk, og der var oversættere til stede, da de fleste mødedeltagere kun kunne engelsk. Det er besværligt, men hvis

man havde et rimeligt kendskab til fransk, havde man jo den fordel, at man fik alle oplysninger to gange, og så var der lidt mere tid til at tænke sig om. Heldigvis var næsten alle møder i øvrigt kun på engelsk. Det er selvfølgelig lidt af en overdrivelse, at alle i SHAPE talte, forstod og skrev et udmærket engelsk. Der var en del fra de sydeuropæiske lande, som ikke var ret gode til engelsk. Jeg ved, at disse nationer foretrak, at det var en dansker, en nordmand eller en hollænder, som stod for en eller anden orientering. Disse personer gjorde sig større umage med at tale et tydeligt engelsk i modsætning til en englænder eller en amerikaner, der ofte ikke havde sans for at tale til et publikum, som ikke havde engelsk som deres modersmål.

Selv om det følgende ikke har noget med mit arbejde at gøre, så vil jeg alligevel nævne en begivenhed, som optog os alle. Vores øverste chef, SACEUR, General Alexander Haig, blev udsat for et terrorangreb. På den tid var vi ikke særligt optaget af terror, men SACEUR havde altid livvagter med. Han var efter sigende et vanemenneske og kørte derfor sin daglige tur til og fra arbejde ad den samme rute. Dette var registreret af terrorister, som den 25/6 1979 sprængte en landmine, der var placeret under en lille bro, som han passerede hver dag. Den sprang lige midt imellem General Haigs bil og den efterfølgende vogn med sikkerhedsvagterne. Generalen slap med mindre skader på bilen, men bilen med sikkerhedsvagter blev ødelagt, og tre vagter blev såret. Ved et pressemøde senere på dagen indledte General Haig med at udtale, at han var meget glad og taknemmelig for, at han var i stand til byde pressen velkommen til mødet.... Det var tilsyneladende *Red Army Faction (RAF)*, som stod bag attentatforsøget. I 1993 blev et tidligere tysk medlem af "RAF" idømt livsvarigt fængsel for bl.a. dette attentatforsøg.



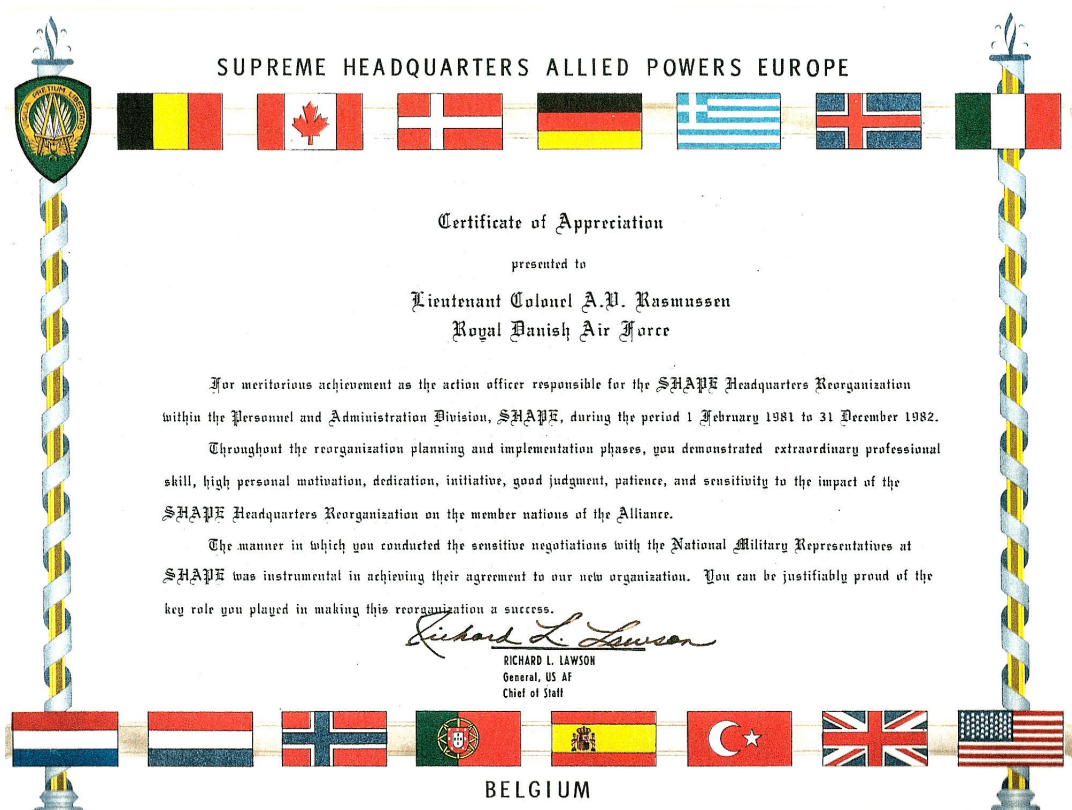
Billedet viser hullet i broen, hvor attentatforsøget mod Gen. Haig blev gennemført den 25. juni. 1979.

Billedet er taget i slutningen af september. Personerne i baggrunden er mine forældre.

I løbet af 1981 blev der iværksat en større undersøgelse af organisation og bemanding af SHAPE under ledelse af en general Clay (husker ikke detaljer om grad og nation). I undersøgelsesgruppen var der også repræsentanter for de forskellige lande, men de blev hentet fra hjemlandene. Fra Danmark var det oberstløjtnant Ahnfeldt-Møllerup. Da undersøgelsen var slut og resultatet godkendt af de forskellige medlemslande, så kom den spændende fase, hvor alle forslagene skulle implementeres. Og her faldt alt det praktiske arbejde på PANDA, som var ansvarlig for bemandingsreglementet (på engelsk kaldet Peacetime Establishment), og det blev primært mig og min "Flight", som stod for dette arbejde.

Der var ikke en afdeling eller sektion i SHAPE, som ikke blev berørt af forslaget, og det mest følsomme var, når stillinger blev op- eller nedgraderet eller helt udgik, og i disse tilfælde blev det nødvendigt at skifte nationalitet på nogle stillinger for at opnå en god balance mellem nationerne. Dette medførte utallige møder med de nationale militære repræsentanter (NMR = National Military Representative), som i de fleste tilfælde var på generals-niveau. Det var et kæmpearbejde og ofte meget følelsesladet, og det var ikke altid, at alle kunne blive helt tilfredse med resultatet, hvorfor det kunne ende med, at vi måtte til et møde med stabschefen for at få en endelig afgørelse. Dette arbejde, hvor jeg var en af nøglefigurerne, bevirkede, at SHAPE anmodede Forsvarskommandoen om, at min tjeneste ved SHAPE, som skulle slutte efter fire år, blev forlænget, således at arbejdet kunne færdiggøres. Og det blev bevilget, så min tid i SHAPE blev på næsten fem år.

Bagefter var det en stor tilfredsstillelse, at jeg fik overrakt et flot diplom for indsatsen af stabschefen, den amerikanske general R. L. Lawson. Generalen sendte endvidere et brev til den danske forsvarschef, general Knud Jørgensen, om min indsats, og heri skrev han bl. a.: "Had there been an Allied



*Fra diplomoverrækkelsen. Fra højre ses Chief of Staff, General Lawson, min afdelingschef, Col. Sparks, som ikke blandede sig ret meget i vores arbejde, AVR, en engelsk wingcommander, hvis navn jeg har glemt, og som ikke var med i vores arbejde, samt min "Flight".*

Command Europe decoration for outstanding achievement, I would certainly have presented it to this very deserving professional for his superb contribution to the NATO Alliance." At forsvarschefen derefter sendte mig et pænt, personligt brev om dette, varmer jo også.

Dette må så være nok om det arbejde, jeg havde i denne internationale stab, selv om det slet ikke



er en fyldestgørende omtale. Mange andre forhold i forbindelse med vores ophold i Belgien bør også omtales.

### Dagligdagen, uden for arbejdstiden

Et godt sted at bo, når man skal være der i en del år, er uhyre vigtigt. Da jeg allerede et år i forvejen fik at vide, at jeg skulle til SHAPE, og at jeg skulle afløse oberstløjtnant Bendix (som var fra samme hold på Officerssskolen), kontaktede jeg ham selvfølgelig, og Edel og jeg kørte til Belgien for at få mere at vide. De boede i et dejligt, stort boulevard-hus, hvor vi kunne overtage lejemålet efter dem. Det er en god fornemmelse at have sådan en vigtig ting på plads. Huset havde en kælder og tre etager og mange værelser samt en stor have med tre store ferskentræer og to store kirsebærtræer. Endvidere en stor garage med plads til to biler. Vi fik købt nogle nye møbler og det, vi manglede i vores sølvservice – og det kunne alt sammen leveres direkte til flyttefirmaet, så vi på den måde sparede moms!

Da vi i sin tid boede i Canada, havde vi ingen personlig kontakt med familien, men det blev der rettet op på i Belgien, som jo kun ligger 1000 km fra Danmark. Nu var det virkelig godt, at vi havde nok af værelser til gæsterne. Først og fremmest var det vores to sønner og deres kærester, som besøgte os ret ofte. Det var så heldigt, at Flyvevåbnet havde en transportflyvning hver uge til den militære flyveplads Zaventem i nærheden af Bruxelles; derfra fløj den videre til Luxembourg til NATO forryningscentret NAMSA, og næste dag returnerede den via Zaventem. Vores sønner og deres kærester (samt af og til en ”fætter” eller ”kusine”) kunne få en plads på disse flyvninger. Edel kørte rigtig mange ture til og fra Zaventem. Også vores forældre kom, og det kunne nemt gøres med Paris-ekspressen, som stoppede i Maubeuge, som ligger lige på den anden side af den belgisk-franske grænse, kun 18-20 km fra Mons. Det var dejligt at få besøg, men det var måske lige ved at blive lidt for meget de første par somre, hvor der var gæster hver eneste uge. Det kan være lidt hårdt at være husmoder, der skal købe ind og lave mad og køre ture for at handle med dem. Specielt ville alle jo gerne have lidt med hjem fra den billige SHAPE butik, vi havde. Vi måtte af og til låne lidt rationeringskort til spiritus og cigaretter!!

Huset var som sagt stort, og vi ”arvede” heldigvis en dame til ugentlig rengøring. En ældre, meget flink ”Madame”, som havde god brug for dette job, og som gav Edel en genvej til det franske sprog.

En anden del af dagligdagen var vores datters skolegang. Vi troede, vi gjorde det rigtige, da vi meldte hende ind i den internationale skole. Men det hele foregik på fransk, og samtaler med lærerne var ikke så nemme at gennemføre, for de kunne ikke

meget engelsk. Kort fortalt så havde hun et meget kedeligt år og var meget deprimeret. Vi traf derfor den beslutning, at hun skulle forlade den internationale skole, og vi fik hende tilmeldt American High School, og det ændrede alting for hende. Hun klarede det fint og fik sin eksamen, men havde trods alt spildt næsten et år – og det var ikke hendes skyld!

Fester og middagselskaber var der selvfølgelig også. Det var skik og brug, at de danske officerer med visse mellemrum inviterede hinanden til middag. Der var sædvanligvis 8 – 10 personer samlet til en god middag. Det var altid en udfordring for husets frue at skabe en god menu og dække et pænt bord, og det var, så vidt jeg husker, altid husmoderen, der lavede al maden. Ofte var der så en datter og en veninde, som stod for serveringen. Det var altid meget afslappet, men det var en regel, at værtindens bordherre holdt tale for hende.



*Så er middagsbordet gjort klar til en sammenkomst for danske officerer.*

*For bordenden er det min datter og Edel.*

Men der var også middage arrangeret af udenlandske officerer, hvor det var arbejdskolleger, der var inviteret. Her fik man lejlighed til at stifte bekendtskab med andre landes skikke, og det kunne godt være meget afvekslende. En virkelig god middag fik vi engang hos en amerikansk oberst, hvor familien desværre havde en – muligvis religiøs – holdning til vin og det, der er stærkere. Det er en flad fornemmelse at spise en delikat og god middag og drikke saftvand til!

Der var også lejligheder, hvor vi samlede alt dansk personel, d.v.s. officerer, stampersonel (sergenter og konstabler) og civil ansatte danskere til en fælles fest, for eksempel for at fejre Sankt Hans aften og Dronningens fødselsdag og juletræsfest.

Den største fest, som vi danskere stod for, var den nationale reception i 1982, som blev afholdt på H. M. Dronningens fødselsdag den 16. april. Der var tradition i SHAPE for, at officerer fra de forskellige





*Gæsterne blev budt velkommen af Søværnets Tambourkorps og to danske lurblæsere.*

*Og en flot buffet var fremstillet af kokke fra Hotel Landsoldaten i Fredericia.*



medlemslande inviterede til nationale receptioner. Det kostede selvfølgelig de enkelte officerer en vis sum penge, men vi fik også en masse støtte fra forskellig side i Danmark. Selvfølgelig kom der kassevis af glas m. m. fra Carlsberg og Tuborg (som alle forsvandt som souvenirs), Søværnets Tambourkorps kom ned og spillede, og der

kom et par lurblæsere. Og maden blev fremstillet på stedet af kokke fra Hotel Landsoldaten i Fredericia. Hvordan alle disse sponsorater kom i stand, kan jeg ikke huske, men det blev en fremragende reception. Og den følgende dag holdt det danske stampersonel en tilsvarende reception i NCO-messen.

*Jeg havde i forbindelse med receptionen arrangeret en udstilling med seks plancher med frimærker, der fortæller om Danmark.*



*Efter receptionen var der oprydning, og her ses den danske NMR (National Military Representative), oberst Niels Lund.*

*Hvad mon det er, han fortæller?*



Også Nijmegenmarchen fik vi berøring med. Jeg blev inviteret

som VIP-gæst til marchen i 1982, og grunden hertil var, at det var bestemt, at jeg i 1983 igen skulle være delegationschef. Det blev en god lejlighed for Edel til at overvære alle de mange helt specielle ting forbundet med denne march.

### **SHAPE Stamp Club**

Det er nødvendigt for mig at skrive lidt om denne klub, som kom til at betyde rigtig meget for mig i de følgende år, og som stadig betyder meget. Som passioneret frimærkesamler gik jeg selvfølgelig til møde i denne klub, så snart jeg var blevet installeret i SHAPE. Klubben havde vist nok haft nogle problemer, og Bendix, som jeg afløste, havde fortalt et par af medlemmerne om mig og min hobby inden min ankomst. Det førte til, at jeg på en generalforsamling, der blev holdt en måneds tid efter min ankomst, blev valgt som formand for klubben. Jeg overtog klubbens arkivalier, som var i en papkasse, nærmest en rodekasse. I denne kasse fandt jeg en del breve, der tilsyneladende aldrig var besvaret. Det var fra samlere fra europæiske lande, som stillede spørgsmål, som handlede om stempler og andet vedr. SHAPE og NATO.

Jeg havde allerede besluttet, at som tjenstgø-



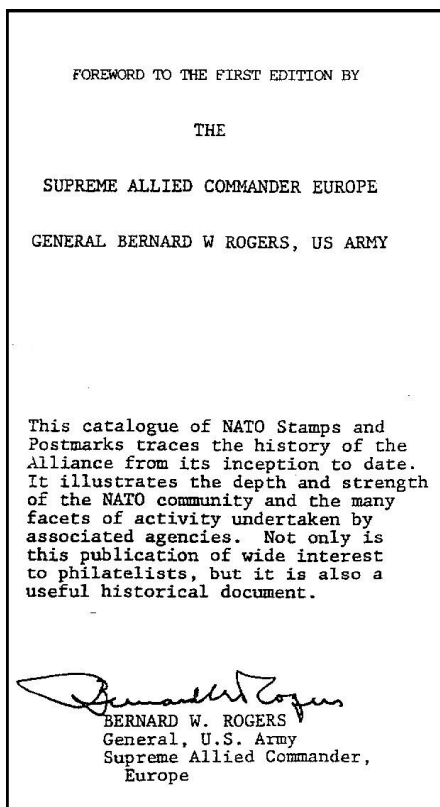
rende ved en NATO enhed så burde jeg samle alle de frimærker, der hidtil var udgivet om NATO. Jeg talte dem op til ca. 45, så det var en overkommelig opgave. Hvad jeg ikke var klar over, var, at disse frimærker kun var toppen af isbjerget. De samlere, der havde skrevet til klubben, afslørede for mig, at der fandtes en stor mængde særstempler og andet filatelistisk materiale, som var efterspurgt af de samlere, der havde valgt NATO som deres samlerspeciale. Jeg satte mig for at finde ud af, hvad der fandtes af filatelistiske ting vedrørende NATO, og det viste sig at være en stor, men også spændende opgave. Ved at besvare de breve, der var i kassen, fik jeg etableret et meget værdifuldt netværk af samlere i forskellige europæiske lande og USA. Kort fortalt fik jeg samlet så meget, at jeg inden min afgang fra SHAPE kunne aflevere et manuskript med illustrationer til en bog på ca. 80 sider om NATO's posthistorie. 1. oplag blev udsendt i oktober 1983 med forord af den daværende SACEUR, General Rogers. I 1986 og 1992 udsendtes reviderede oplag, og jeg må selvfølgelig tilstå, at oplagens størrelse var ret små, og det var i hvert fald ikke noget, der var penge i – tværtimod. Men bogen blev godt modtaget og blev af samlere i USA og mange lande i Europa brugt som grundlag for opbygning af deres samlinger.

Klubben havde, før jeg blev

formand, sagt ja til at arrangere en lille frimærkeudstilling i anledning af udgivelsen af et frimærke til markering af NATO's 30-års jubilæum. Det medførte, at jeg skulle til et møde i Bruxelles med det belgiske postvæsen, samt at jeg udarbejdede forslag til det stempel, som skulle bruges ved den lejlighed. Det blev det første af adskillige stempler og slogans til frankeringsmaskiner, som jeg i årene herefter har udarbejdet til brug i Belgien, Tyskland, Norge og Danmark.

Klubbens økonomi var meget sløj, da jeg blev formand. Vi fik udbygget en serie kuverter: "Historic NATO Events", skabt nogle særstempler, og dermed fik vi en god indtægtskilde. Den var så god, at klubben i 1982 kunne leje en bus og invitere alle medlemmerne på en gratis tur til en stor frimærkeudstilling i Paris ("PHILEXFRANCE 82"). Flere af disse kuverter (max. 10 af hver) fik jeg signeret af de respektive "Commanders", alt under betingelse af, at de ikke måtte sælges, men kun bruges som gaver for påskønnelse af en god indsats i relation til udgivelsen.

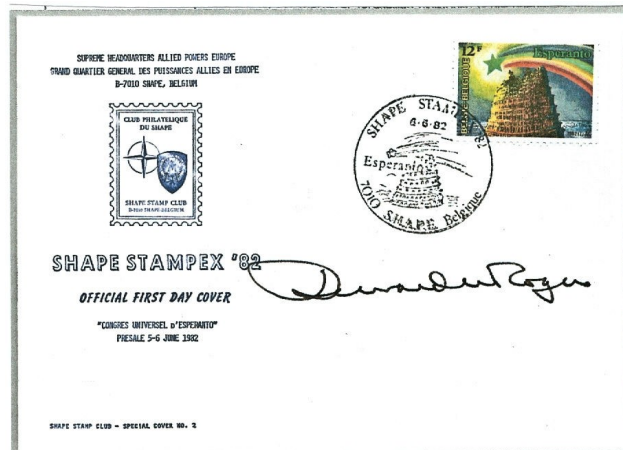
På grund af samleområdet NATO fik jeg også henvendelser om et lignende samlerområde, nemlig FN-feltpost i forbindelse med FN-operatio-



Et par eksempler på de "Historic NATO Events"-kuverter, som SHAPE Stamp Club tjente en del på.

T.v. en særkuvert for 25 års-jubilæet for Tysklands medlemskab af NATO. Den blev brugt på en udstilling i Bonn, som vi var medarrangør af, og den er signeret af den tyske forsvarschef, som jeg kendte fra Helikopter-arbejdsgruppen.

T.h. en kuvert med særstempel i anledning af, at vores klub havde en udstilling. Stemplet har jeg tegnet (ikke særlig genialt). Kuverten er signeret af SACEUR, General Rogers.



ner som f. eks. Gaza (1956-66), Congo og Cypren. Det havde jeg ikke meget forstand på dengang, men det blev til et nyt og meget spændende område i takt med, at situationen flere og flere gange nødvendiggjorde indsats af FN-styrker; men det hører hjemme i tiden efter min afsked med Forsvaret.

#### Afgang fra SHAPE

Min tjeneste i SHAPE ophørte officielt den 30. juni 1983. Men hjemme i Forsvarskommandoen var der sket en eller anden fejl, idet man åbenbart ikke havde givet en korrekt dato til Hærstaben, som skulle udsende min afløser. Min afløser kom allerede 1. april, og tre måneders overlevering er ualmindelig lang tid, så efter et par uger var jeg nok mere en irritation end en fordel for den nye mand på jobbet. Familien, der skulle afløse os, var også meget begejstrede for huset, så vi besluttede, at Edel skulle flytte hjem pr. 1. april, da vores hus dér havde været tomt fra 1. januar. Vi benyttede tiden til en reparation og fornyelse af huset, så det var klart, da hun kom hjem med hele flyttelæsset. Selv blev jeg boende i en lille lejlighed i "vores" hus. Det var to værelser og et lille køkken og bad placeret over den lange garage og helt uafhæng-



*Besøg af Edel i mit "hjem" i tre måneder ved Sunds sø.*

igt af den øvrige del af huset, så det var et fint arrangement.

Den sidste tid havde jeg reelt ikke nogen særlige opgaver, så jeg sagde farvel lidt før den befalede tid og startede med campingvognen mod Karup, som skulle være mit nye, men midlertidige tjenestested fra 1. juli 1983. Campingvognen blev placeret på campingpladsen ved Sunds sø, og den blev så mit midlertidige hjem under tjenesten i FTK.

## Afsnit 18

### Flyvertaktisk Kommando, Chef/Administrationsafdelingen, 1983

Allerede den 10. januar 1983 fremgår det af en FLV Personelbefaling, at jeg pr. 1. juli 1983 beordres til varig tjeneste ved Forsvarsstaben, men samtidig er det bestemt, at jeg skal til midlertidig tjeneste ved Flyvertaktisk Kommando som chef for Administrationsafdelingen fra 1. juli indtil 31. oktober 1983. Årsagen til dette var, at der var nogle rokader med oberstløjtnanter, der skulle falde i hak. Det er ikke særligt befordrende for den iver, man kommer til at lægge i arbejdet i et sådant midlertidigt job, men det gik alligevel fint. Dertil kommer, at det også var bestemt, at jeg i juli måned skulle være delegationschef ved Nijmegenmarchen. Det var så heldigt, at de fleste forberedelser var foretaget af den stab, som skulle med til Nijmegen. En af mine gamle medarbejdere, major O. Lermark, var udpeget som souchef, ligesom jeg havde et godt kendskab til dem, der udfyldte de øvrige stabsfunktioner. Altså fik jeg faktisk det meste leveret på et sølvfad og behøvede bare et enkelt stabsmøde med dem, inden vi kørte af sted til den march, der gennemførtes i perioden 19. – 22. juli 1983. Denne periode blev så forlænget i begge ender for at give plads til transporter og etablering af lejren.



*På vej til en af honnørbyerne sammen med chefen for Danske Kvinders Beredskab, Inga Christensen, som var kontingentchef og marchleder for kvindeligt personel. (Vi snød - vi startede ca. 1 km fra honnørbyen).*



Her skal ikke skrives særlig meget om begivenheder og andet, idet denne march i princippet ikke adskilte sig fra, hvad jeg har skrevet om marchen i 1978. Det er dog værd at nævne, at Hjemmeværnet havde besluttet, at de ikke ville deltage, hvilket gav anledning til megen utilfredshed. Mange fra Hjemmeværnet ønskede at deltage på et af holdene fra Forsvaret, men det blev direkte forbudt af Hjemmeværnet. De hjemmевærnsfolk, som havde et tilhørsforhold til Hæren som befalingsmænd af Reserven, kunne deltage uden at bryde Hjemmeværnets bestemmelse. Vi kunne konstatere, at en del hjemmевærnsfolk deltog som civile deltagere. Men utilfredsheden var stor.

Som tidligere nævnt kørte jeg vores campingvogn direkte fra Belgien til en dejlig campingplads ved Sunds sø, ikke ret langt fra Karup. Der boede jeg så rigtig godt i de første tre måneder. Og Edel kunne komme på ferie i et par uger. Det var et perfekt arrangement, og jeg havde alt, hvad jeg behøvede, både køkken og grill, og økonomisk var det også en fordel. Desværre lukkede campingpladsen med udgangen af september, men så lejede jeg et sommerhus lige i nærheden.



*Hjemme i haven, før jeg tager af sted til audiens for at takke for udnævnelsen til Ridder af 1. grad af Dannebrogordenen.*

Den 1. oktober 1983 fik jeg en lille overraskelse, idet jeg pr. denne dato blev udnævnt til Ridder af 1. grad af Dannebrogordenen. Det kom lige så overraskende, som det gjorde da jeg nede i Rom fik tilsendt det første ridderkors.

Der var et enkelt projekt for FTK, som jeg fik gennemført, selv om resultatet først forelå, efter at jeg havde begyndt mit næste og sidste job i Forsvaret. Det var sagen vedrørende FTK's våbenskjold. En dag, da jeg talte med chefen for FTK, general Børgesen, fortalte han mig, at der lå en gammel sag om manglende godkendelse af FTK's våbenskjold. De nye våbenskjolde for alle Flyvevåbnets enheder havde alle en kongekrone øverst i skjoldet, og for at få tilladelse til at anvende et sådant skjold krævede det en godkendelse af Statens heraldiske konsulent, inden det kunne sendes til Hendes Majestæt Dronningen for endelig godkendelse.

Problemet i denne sag gik, så vidt jeg kunne forstå, tilbage til dengang, da general Poul Thorsen var chef for FTK. Poul kunne i visse sager være stædig, og han har sikkert ikke kunnet klare diskussioner med den heraldiske konsulent om noget, som han

har syntes var petitesser. Så sagen lå bare og blev støvet. Det var nok lidt frimodigt af mig at foreslå, at jeg da kunne tage sagen med til mit nye job i Forsvarsstaben og så prøve at få et møde med den heraldiske konsulent. Som det fremgår af min skrivelse til general Børgesen (se næste side) så lykkedes det, og ved samme møde mener jeg at kunne huske, at vi også fik klaret Sergentskolens våbenskjold. Så kan man spørge om, hvorfor det lykkedes. Det var ret simpelt: Jeg inviterede den heraldiske konsulent til et møde på mit kontor i Vedbæk sammen med en repræsentant for Inspektøren for Flyvevåbnet, og her talte vi om sagerne over kaffe og wienerbrød og sluttede med at give en lille frokost, som vi arrangerede på mit kontor. Konsulenten fortalte under frokosten, at han var lidt gammeldags og stadig brugte skrivemaskine med farvebånd, men han havde besvær med at skaffe farvebånd. Vi fik sendt en mand ned til vores lager for kontorhjælpe midler, og det viste sig, at de stadig havde lidt liggende af denne gammeldags type. Konsulenten fik nogle bånd og andet, og vi fik den nødvendige godkendelse.

Det var dejligt at få julekort fra chefen for FTK, hvori han skrev: ”På vegne af FTK takker jeg Dem for Deres frugtbare indsats for FTK våbenskjold – endelig et resultat, og det opnået af en officer, som ”kun” var til midlertidig tjeneste ved FTK. Good show!”



## HERALDISK MÆRKE FOR FLYVERTAKTISK KOMMANDO

### Blasonering af skjoldet:

I Guldfelt en cirkulær, rød skive belagt med en mindre cirkulær, hvid skive under et ved et skysnit dannet rødt skjoldhoved.

### Motivering:

Som hovedfigur er valgt den cirkulære, nationale kokarde for at markere, at Flyvertaktisk Kommando styrer Flyvevåbnets operative våbensystemer. Skyudsnittet er valgt for at angive, at skjoldfladen symboliserer luftrummet.

### Båndet bærer devisen:

EX AETHERE FIRMITAS (fra luften styrke, fasthed, udholdenhed) og enhedsbetegnelsen FTK.



## FORSVARSKOMMANDOEN

POSTBOKS 202

2950 VEDBÆK

TELEFON (02) 89 22 55

Oberstløjtnant A.V. Rasmussen,  
CH/PF2.

Den 18 NOV 1983

Til           Chefen for Flyvertaktisk Kommando.

Emne:       Flyvertaktisk Kommando's heraldiske mærke.

*Kære General Bojesen!*

Som aftalt umiddelbart før min afgang fra Flyvertaktisk Kommando (FTK), har jeg på FTK's vegne holdt et møde med Statens Heraldiske konsulent Hr. Warming angående udformning af våbenskjold for FTK.

Mødet blev afholdt på mit kontor i Forsvarskommandoen den 17 NOV 1983. I mødet deltog endvidere major K.L. Mogensen som repræsentant for Inspektøren for Flyvevåbnet (IFF).

Forløbet af mødet var meget tilfredsstillende og Hr. Warming accepterede og godkendte uden vanskeligheder våbenskjoldets udformning. Dog skal den nationale kokarde gøres lidt større for at opnå en bedre harmoni i udformningen. Den foreslåede devise blev kontrolleret ved og godkendt af Københavns Universitet. Den af FTK foreslåede "Blasonering af skjoldet" og "Motivering" blev principielt godkendt, men teksten ændret lidt for at give en mere eksakt og eentydig beskrivelse (se bilag).

For så vidt angår devisen bør nævnes, at FIRMITAS betyder enten styrke, eller fasthed eller udholdenhed; men vi blev enige om at bibeholde alle tre ord i den officielle beskrivelse. Dette er også i overensstemmelse med FTK's tidligere foreslåede brug af dette ord.

Major Mogensen har nu på IFF's vegne iværksat, at en officiel tegning bliver udfærdiget med henblik på snarlig fremsendelse til Hendes Majestæt Dronningen for godkendelse.

Med dette brev skulle det så være muligt at slutte sagen om FTK's våbenskjold.

Med venlig hilsen

A.V. Rasmussen

Oberstløjtnant

tidligere CH/A FTK



# Afsnit 19

## Forsvarsstabens, Chef for forvaltning af stampersonel i Hæren, Flyvevåbnet og Forsvarets Intendanturkorps 1983 - 1986

Den 1. november 1983 begyndte jeg så i det, der blev mit sidste job i Forsvaret. Jeg var tilbage i den store bygning i Vedbæk, hvor jeg tidligere havde tilbragt en del år. Igen var det en værnssfælles stilling, dog havde jeg i min stab ikke nogen fra Søværnet, men majorer fra Hæren og Flyvevåbnet samt en major fra Forsvarets Intendanturkorps samt nogle civile assistenter.

Mine sidste tre år blev især domineret af to store projekter:

Indførelse af en ny personel- og uddannelsesstruktur, og

Forsøg med anvendelse af kvinder i operative stillinger i Hæren og Flyvevåbnet.

### Ny personel- og uddannelsesstruktur

Det vil blive alt for omfattende – og formentlig også lidt kedelig læsning – at gå for dybt ind i dette arbejde, som omfattede personallets fremtidige niveaudeling, gradsstrukturen, lønstrukturen, uddannelsesstrukturen, udnævnelseskriterierne og selvfølgelig også de nødvendige overgangsordninger. Bare denne opremsning antyder klart, at vi havde nok at se til. Efterhånden kom der styr på de fleste af tingene, og så blev det tid til at få tilrettelagt orienteringer til personallet om alle de nye ting. Den første orientering blev givet på en konference som SFO-Hæren (Sergentgruppens Fælles Organisation - Hæren) afholdt i Skjern den 26. maj 1986. Når man ser overskriften i CS-bladet, der omtaler den-

ne konference, kan man næsten ikke lade være med at tænke, at den ligner noget, som danske politikere kunne sige i 2014!!

Derefter rejste vi rundt til mange tjenestesteder med den samme orientering, og vi nåede også til radarstationen på Færøerne og til AWACS enheden i Geilenkirchen i Tyskland. Den orientering, vi gav til personel tjenstgørende i NATO-hovedkvarteret i Bruxelles og SHAPE i Mons, skete i forbindelse med en af de særlige studieture, som Centralforeningen for Stampersonel (CS) gennemfører hvert år for tillidsrepræsentanter med hustruer. Vi, d. v. s. Edel og jeg, var inviteret med på denne rejse, som så blev kombineret med en tjenesterejse, hvor jeg i de to hovedkvarterer præsenterede stampersonellet, som gjorde tjeneste her, for den nye personelstruktur. Det var en rigtig god tur for os. Måske lidt kompliceret at foretage afregning af tjenesterejsen, fordi jeg både var på tjenesterejse og samtidig gæst ved en del andre arrangementer. Edel rejste som gæst, og alle hendes udgifter var Forsvaret uvedkommende. Men afregning blev foretaget efter alle gældende regler – man skal jo være forsigtig med den slags.

### Arbejdsgruppen vedr. anvendelse af kvindeligt personel i operative enheder i Hæren og Flyvevåbnet

Der havde været kvinder i Forsvaret tidligere, specielt i telegraftropperne og i Hjemmeværnet, men der havde aldrig været kvinder i de operative enheder på lige fod med mandlige soldater. I 1984 blev det bestemt, at der skulle foretages en undersøgelse af, hvorvidt det var muligt og acceptabelt at uddanne kvinder som "rigtige" soldater,

## Uddannelse primært i den ny personelstruktur

Men først efter sommerferien kan jeg sige noget endeligt om konstruktionen, sagde OL A. V. Rasmussen, da han prøvekørte orienteringen omkring den fremtidige uddannelses- og personelstruktur i Skjern for Fællestillidsmændene.



Oberstløjtnant A. V. Rasmussen (tv.), der er chef for PSV 1 og næstkommanderende sagsbehandler på hærsiden major E. L. Pedersen orienterede om den nye uddannelses- og personelstruktur. (Foto: Ole Haugsted)

Udklip fra CS-Bladet

altså til brug i enheder, som kunne komme i en kampsituation. Der blev derfor etableret arbejdsgrupper til at undersøge dette problem. Da der ikke var værnepligt for kvinder, skulle der altså rekrutteres frivillige, som kunne starte i konstabelgruppen. En sådan undersøgelse faldt derfor ind under mit arbejdsområde, og jeg blev formand for arbejdsgruppen, der skulle vurdere muligheden for kvinders anvendelse i operative enheder i Hæren og Flyvevåbnet. Som medlem af arbejdsgruppen fik vi også en kvindelig psykolog.

Der var forskellige holdninger til at anvende kvinder i operative stillinger. I en artikel i Næstved Tidende fra 17/10 1984 udtaler Forsvarets idrætsspektør, oberst Vagn Jensen, ”at fysisk kan pigerne ikke klare sig i Hærens kampenheder. Deres muskelstyrke er gennemsnitlig kun 70% af mændenes, så for at klare sig på lige fod med mændene skal de yde mere end toppen af deres kapacitet, og det vil være skadeligt for dem. Hvorfor skal nogle piger nu jordes ved at komme ind i Hærens kampenheder og gennem nederlag bevise, hvad enhver kan se med det blotte øje.”

I samme artikel er jeg citeret for følgende: ”Ifølge ligestillingsloven er Forsvaret umiddelbart tvunget til at tage kvinder ind på alle poster. Med forsøget vil man efter forhandlinger mellem Forsvarsministeriet og Ligestillingsrådet afdække, om dette er forsvarligt – også af hensyn til kvinderne”. Og jeg fortsatte med følgende: ”Vi har ingen forudfattede holdninger til dette forsøg og har ingen ønsker om, hvad det skal munde ud i. Resultatet skal være så objektivt, at det kan godkendes af alle implicerede parter”.

Et af de væsentlige problemer i starten var, om der skulle være særlige fysiske krav til de kvinder, der søgte ind, altså om der skulle være forskel i f. eks. de fysiske krav, der stilles. I begyndelsen var der mindre forskelle, og jeg erindrer, at det tydeligt kunne ses, da jeg var på et besøg i Slagelse, hvor jeg mødte de første kvinder, der havde klareret optagelsesprøverne. Allerede på det tidspunkt tvivlede jeg på, om alle de kvinder, der havde klareret optagelsesprøverne, kunne klare de kommende anstrengelser. Ved besøg på andre kaserne, fortrinsvis i Jylland, mødte vi også nogen bekymring fra de mandlige konstabler, som frygtede, at de kvindelige konstabler hurtigt ville blive placeret i nogle gode og mere behagelige job, som derfor ville være udelukket for dem. Det måtte selvfølgelig afvises. På et lidt senere tidspunkt besøgte jeg en forsøgsenhed i Slagelse, hvor jeg fik den ret specielle oplevelse at køre en tur i øvelsesområdet med en Leopard kampvogn, der udelukkende havde kvindelig besætning. Det var en interessant oplevelse og imponerende at se, at de kunne skifte larvefodder på kampvognen og foretage opladning med meget tunge granater uden større vanskelighe-

der. Men det må også siges, at de piger, der var nået så langt i uddannelsen, alle lignede sportstrænede piger, der ikke havde mere ”til gården og til gaden” end nødvendigt, og derfor adskilte sig en fra en del af de piger, jeg havde set ved mit første besøg i Slagelse.

Forsøget havde også politisk interesse, og vi havde bl.a. formanden for Ligestillingsrådet, Helle Degn, med på en tur til Vordingborg, hvor vi, i temmelig dårligt vejr, tilbragte dagen i øvelsesterrænet med at overvære forskellige præstationer. Besøget inkluderede heldigvis også en lidt forstærket feltfrokost.

*Her vil jeg indføje, at den endelige rapport for disse forsøg først var klar nogle måneder efter, at jeg forlod Forsvaret, og derfor har jeg ikke et eksemplar af denne rapport. Det, jeg har skrevet herover, er derfor primært baseret på min erindring om ting, der skete for 35 år siden. Har også søgt oplysning på nettet, men intet fundet om dette forsøg, som førte frem til det, der er hverdagen i dag.*

.....men jeg kan da slutte dette med, at der var enkelte kollegaer, som var lidt misundelige, idet de mente, at jeg var heldig at blive betalt for at rejse rundt i landet og se på damer! Og de havde ret, delvist, det var en spændende opgave. At det drejede sig om damer, betød ikke noget; jeg var alligevel næsten 60 år!

### **Og så var det snart slut:**

De tre år i denne funktion havde kørt i højt gear hele tiden, og det var i hvert fald ikke et typisk retrætejob, hvor man kan vænne sig til den kommende pensionering. I de sidste måneder blev der udarbejdet nogle stillingsvurderinger af enkelte stillinger i Forsvarskommandoen, inkl. min stilling. Resultatet heraf var, at min stilling blev hævet fra lønramme 35 til 36, og det var jo fint, bortset fra, at det først kom til at gælde fra 1. december 1986, så det fik ikke betydning for mig og min pension, men var jo dejligt for min afløser – men tilsvarende havde jeg jo oplevet tidligere. Det var ærgerligt for mig, men jeg har været godt tilfreds alligevel.

Som afslutning på næsten 40 år i Forsvaret får man så af forsvarschefen udleveret en fin maskinskrevet tak – og det er så det!!

Men så må man jo selv sørge for at sige tak og farvel til vennerne, og vi var to fra Flyvevåbnet, som blev pensioneret samme dag, så vi slog os sammen og inviterede vennerne på et afskedsglas!





## FORSVARSCHEFEN

I anledning af at Hendes Majestæt Dronningen har afskedit Dem på grund af alder fra udgangen af november 1986, beder jeg Dem modtage min tak for vel udført tjeneste gennem de forløbne år.

*S. E. Thiede*  
S. E. THIEDE

Oberstløjtnant Arne Vagn Rasmussen

## Afsnit 20

# Pensionist, konsulent SFO-HRN

### 1987 – 1996

Som militær tjenestemand var der ingen tvivl om, hvornår arbejdslivet sluttede; det havde man haft mange år til at forberede sig på. Men jeg mindes alligevel en lørdag eftermiddag, et par måneder før tidspunktet for afsked indtraf (udgangen af november). Vi sad og drak eftermiddagskaffe og snakkede lidt om det, og pludselig siger Edel: ”Det vil sige, at du ikke mere skal ud på tjenesterejser, og at jeg så ikke mere får nogle dage helt for mig selv!” Det var ikke, fordi hun gerne så, at jeg rejste fra hende, men det skal ses i lyset af, at lige siden vi blev gift, havde hun været vant til, at jeg var væk i kortere eller længere tid, og - heldigvis - havde hun fået oparbejdet en god rytme med sådanne pauser, hvor hun kunne foretage sig ting, som hun vidste, at jeg måske ikke interesserede mig lige så meget for, som hun gjorde.

Nu var det så heldigt, at jeg i mit sidste job bl.a. havde haft mange møder med den faglige organisation for stampersonellet i Hæren og Flyvevåbnet, nemlig Centralforeningen for Stampersonel (CS). Disse møder var altid foregået i en god atmosfære, og den gruppe, som varetog personel af sergentgruppen i Hæren (SFO-HRN), havde den opfattelse, at jeg kunne noget, som de kunne bruge i deres organisation. Så det var så heldigt, at de tilbød mig et job (halvdags), og jeg sagde straks ja. Jeg var derfor kun fuldtids pensionist i 1½ måned, idet jeg begyndte mit nye arbejdsliv d. 15. januar 1987.

Man skulle jo have en eller anden titel, så vi blev enige om at kalde mig konsulent; det dækker jo over mange forskellige ting. Da jeg blev spurgt om, hvad jeg syntes min løn skulle være, foreslog jeg, at man kunne basere sig på den løn, jeg havde haft som oberstløjtnant, idet det jo var det vidensniveau, de søgte. Og det fine ved denne stilling var, at den ikke havde nogen indflydelse på min pension.

Der var da nogle af mine gamle kollegaer, som spurgte, om det ikke var underligt for mig, at jeg skulle arbejde for sergentgruppen. Hertil kunne jeg kun sige, at det var der ikke noget underligt ved, og denne holdning mødte jeg heldigvis ikke ret mange gange.

Mit primære arbejde var at hjælpe formanden, Ove Christiansen, som havde graden af seniorsergent, men var frikøbt af organisationen. Normalt mødtes vi hver morgen kl. 08:00 og drøftede dagens problemer, både saglige og private; bl.a. talte vi meget om havearbejde. I realiteten var jeg sagsbehandler og udarbejdede næsten alt det skriftlige, som blev sendt ud fra organisationen. Formanden spurgte mig, da jeg havde været der nogle år, om jeg ville have en

computer til mit arbejde. Nu havde jeg i næsten 40 år i Forsvaret klaret mig fint med at skrive sagsnotater og breve i hånden og derefter overlade det til sekretærene at omsætte det til maskinskrift, og det følte jeg ikke, at der var behov for at lave om på. Måske var jeg lidt nervøs for at skulle til at lære en hel masse nyt - og det gik jo meget godt! Men da vi var på nytårsferie i London, hvor vores datter boede dengang, så fik jeg lov til at lege med deres computer, og det var nok til, at jeg så ændrede mening og fik en computer på mit skrivebord - men jeg fik aldrig noget kursus i at udnytte den optimalt. Jeg fik oven i købet en gammel computer derhjemme, idet vores barnebarn, Michael på ca. 12 år, havde en, som var blevet for langsom for ham! Men jeg måtte jo indrømme, at selv med mine begrænsede evner på dette nymodens område, så var det altså et fremskridt.

Organisationen afholdt hvert år en kongres, og derudover blev der også en gang om året holdt en konference. Her mødtes alle fællestillidsrepræsentanterne til både foredrag og behandling af større ting, som havde indflydelse på personelgruppen. Jeg havde selv tidligere, medens jeg var tjenstgørende, været indbudt til en sådan konference for at forelægge nye tiltag (omtalt i afsnit 19).

Mange gange var jeg sammen med formanden til møder i Forsvarskommandoen eller Hærens Operative Kommando i Karup. Og det var en rar fornemmelse, at det overhovedet ikke af nogen af deltagerne blev opfattet som underligt, at jeg nu sad på den anden side af forhandlingsbordet..

Af det ovenstående kan ses, at Edel fik sit ønske opfyldt: jeg skulle stadigvæk rejse en hel del, dog sjældent af længere varighed.

Der var også nogle mere afslappede rejser, som af mange udenfor stående ofte betegnes som ”pamper”-rejser. Det var imidlertid mit indtryk, at SFO-HRN holdt en meget lav profil på dette område. Det drejede sig f. eks. om noget, der blev kaldt ”udvidede hovedbestyrelses-møder”, hvor hovedbestyrelsen med fru deltog, ligesom konsulent og kontorassistent med ledsager deltog. Dette var en slags tak til de hustruer, som ofte blev efterladt hjemme, fordi deres mænd ret ofte skulle deltage i møder og andet for organisationen. Jeg er af den opfattelse, at det var en udmærket måde at påskønne den ekstra byrde, som organisations arbejde meget ofte lægger på et ægteskab.

Paraplyorganisationen CS arrangerede også studieture for fællestillidsrepræsentanter med hustruer. Som tjenstgørende havde jeg - og Edel - været



inviteret med på en sådan tur til NATO HQ og SHAPE (omtalt i afsnit 19), og i september 1994 deltog jeg – alene – i en studietur til Polen og de baltiske lande. Vi sejlede fra Tallin til Stockholm med skibet ”Estonia”, og det var to uger, før det sank. Underligt at tænke tilbage på.

I den periode, jeg arbejdede for SFO-HRN, skete der flere store ting i Forsvaret, som i meget høj grad påvirkede personellet. Først og fremmest var det sagen om ændringer i garnisonering af Hærens enheder, men det er bedre at bruge en anden betegnelse, nemlig: Nedlæggelse af kaserner. Her deltog jeg i en del møder om dette emne, som jo havde direkte indflydelse på mange af organisationens medlemmer og deres familier.

Også indførelse af den nye grad chefsergent, som er en overbygning på graderne i sergentgruppen, medførte mange møder.

De mange forskellige aktiviteter medførte, at jeg fik et rigtig godt bekendtskab med en hel del af fællestillidsrepræsentanterne. Da problemerne i det tidligere Jugoslavien udviklede sig dramatisk i begyndelsen af 1990’erne, var der en del af dem, som blev udsendt med FN-styrkerne. Og i den situation kunne jeg ikke

lade være med at benytte disse venskaber til at få noget hjælp til min hobby, hvor jeg i forlængelse af mit arbejde med NATO posthistorie var ført ind på området FELTPOST. Mange hjalp mig med at få kuverter med feltpost-stempler, andre med direkte oplysninger om forskellige forhold vedr. den militære posttjeneste. Og denne hjælp fik stor betydning for mig, idet jeg i begyndelsen af 1990’erne begyndte at skrive artikler til et filatelistisk tidsskrift, der hed ”Skilling”, om feltposttjenesten for vores soldater i det tidligere Jugoslavien. Men mere om det i næste og sidste afsnit.....

*Formanden for SFO-HRN, Ove Christensen, siger farvel og tak*



I foråret 1996 blev vi enige om, at jeg skulle stoppe mit arbejde. Organisationen havde det problem, at indenfor en meget overskuelig fremtid skulle både formand og kontorassistent stoppe på grund af alder, og da jeg var tæt på de 70 år, så var det nok et meget passende tidspunkt for mig at stoppe med at arbejde og ændre status til fuldtidspensionist. Nu havde jeg i næsten 10 år haft et fint og godt samarbejde med både formand og kontorassistent, så måske følte jeg også, at jeg måske var for gammel til at fortsætte med nye personer!

## Afsnit 21

# Pensionist på heltid – fra 1996.....

Så begyndte den tid, hvor jeg ikke behøvede at stå op kl. 6 for at cykle til S-toget i Herlev og derfra til Vesterport Station. Desværre viste det sig, at nu, hvor jeg havde mulighed for at sove længe - så kunne jeg ikke. Jeg vænede mig hurtigt til, at jeg nu havde helt fri for arbejde, men hurtigt måtte jeg give de pensionister ret, som sagde, at de nu havde mere travlt, end da de arbejdede!!

Tiden bliver brugt til at deltage i en hel del af alle de muligheder, der i mange forskellige regi ligger som gode tilbud til pensionister. Dertil kom, at vi heldigvis havde vores hus og have, som også skulle passes. "Ferie" kunne man nu tage uden hensyntagen til arbejdsforhold, men hurtigt fandt vi ud af, at nogle af de aktiviteter, som vi sammen eller hver for sig var engagerede i, kunne sætte visse begrænsninger for at vælge tidspunkt for at rejse. Vi har i mange år været på talrige rejser, og det fortsatte vi med. Verden er jo stor, og der er mange steder, man gerne vil opleve. Og vi har hele tiden haft det sådan, at man skal rejse og opleve, medens man kan afse midler til det og stadig har helbred til det. H. C. Andersen havde jo ret, da han sagde: "At rejse er at leve". En omtale af vores rejser ligger uden for det, der var formålet med denne bog, men kort kan nævnes, at vi har foretaget nogle lange og dejlige rejser, såsom rundrejse i Australien, Sydafrika med indlagt safari, Nordindien, Caribien og selvfølgelig mange af de gode feriemål i Europa. Også krydstogter har vi dyrket, både som flodkrydstogter og krydstogter på store skibe med op til 3000 passagerer, og det er en herlig måde at tilbringe en ferie på. Et årligt ophold på en dansk høj

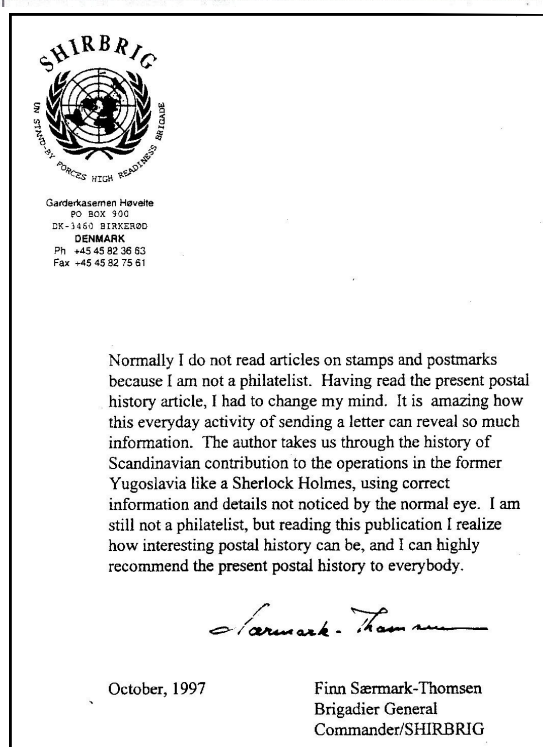
skole hører også med, og ikke at forglemme at vi mange gange har lejet os ind i et dansk sommerhus, for der er jo dejligt i Danmark.

I mange år rejste vi en gang om året til USA for at besøge vores datter, Anette, men da hun alt for tidligt døde i 2011, ophørte disse rejser.

Forbindelsen til Forsvaret har jeg i mindre omfang fortsat igennem min hobby, hvor emnet Feltpost blev en vigtig faktor, efter at vi startede med at sende soldater til FN- og NATO-aktioner i først Jugoslavien, senere Kuwait og Namibia. Som nævnt i forrige afsnit, var jeg begyndt at skrive artikler om Feltpost i det tidligere Jugoslavien i det filatelistiske tidsskrift "Skilling". Disse artikler blev i 1997-98 omarbejdet til engelsk og trykt i et tidsskrift "Luren", som det amerikanske "The Scandinavian Philatelic Library of Southern California" udgav. Det var en god ven, Paul Nelson, som var leder af dette foretagende, og i 1998 samlede han alle disse artikler i en lille bog "In the Service of Peace – Scandinavian Fieldpost in Ex-Yugoslavia" som han udgav. Denne bog blev senere, efter indhentet

godkendelse, udsendt i en tysk oversættelse af en østrigsk samlerorganisation. Vi havde fået en dansk brigadegeneral, Særmark-Thomsen, til at skrive et forord til bogen.

I 2001 blev en årlig nordisk frimærkeudstilling "NORDIA" afholdt i USA i byen Tucson i Arizona.





Arrangørerne af denne udstilling havde bedt et lille udvalg af frimærkesamlere om at skrive nogle omfattende artikler om forskellige emner, og jeg blev også spurgt, om jeg kunne levere et bidrag. Det generelle emne for disse bidrag var: ”Methods and Topics in Postal History – Nordic Mails and Routes”. Da jeg på denne udstilling havde tilmeldt min



samling om Dansk Feltpost i Ex-Jugoslavien, var det klart, at jeg valgte dette emne. Det blev til en artikel på 21 sider, som blev trykt sammen med de øvrige artikler i en bog, som var klar til udstillingen. Enkelte af forfatterne blev bedt om at holde foredrag om det valgte emne, og det blev jeg også bedt om. Det foregik i en foredragssal i underetagen i det hotel, som lå lige ved siden af udstillingsbygningen. Det var faktisk en interessant oplevelse at skulle holde et foredrag på én time med start klokken 08:00, og endnu mere interessant var det, at der var mødt næsten 100 tilhørere op.

Mit hobbyarbejde med dette emne bevirkede, at jeg holdt god kontakt med den myndighed, som stod for al forsyning, inkl. postbesørgelse, til vores FN- og NATO-enheder. Derfor havde jeg været på besøg ved regimentet i Vordingborg, hvor oberst Bjarne Hesselbjerg var chef, og han var også formand for foreningen ”De Blå Baretter”. Her fortalte jeg ham om min måde at fortælle om feltpost på. Helt tilfældigt mødte jeg ham ved en udstilling, som en lokalafdeling af foreningen ”De Blå Baretter” holdt i Skovlunde Kulturhus. Her fortalte han mig om planerne for festligholdelse af 50-året for den første FN-styrke, UNEF, som startede i Ægypten – Gaza i 1956. Og han fortalte, at de ønskede at få udgivet et frimærke i denne anledning. Da man endnu ikke havde rettet henvendelse til Post Danmark om sagen, sagde jeg til ham, at det nu var for sent, da jeg havde lidt kendskab til planlægning af frimærkeproduktion og valg af emner for udgivelser. Nogle måneder efter dette tilfældige møde modtog jeg en e-mail med invitation til at blive medlem af den arbejdsgruppe, der skulle udarbejde en plan for et større jubilæumsarrangement i Fredericia på 50 årsdagen. Og samtidig blev det understreget, at min opgave ville være at få udgivet et frimærke!

En telefonisk

henvendelse til frimærkechefen, Lis Birkedal (som jeg bl.a. havde været sammen med under NORDIA 01 i Tucson, Arizona) gav det resultat, at frimærkeprogrammet for 2006, hvor jubilæet skulle afholdes, var færdigt og klart til at blive offentliggjort, og at programmet for 2007 allerede var planlagt, og at det var højst usandsynligt, at der kunne bli-

ve plads til endnu et frimærke. Det var jo triste oplysninger at kunne give på det første arbejdsgruppemøde, men det var en flok optimister, som var enige om, at jeg skulle fortsætte med at forsøge. På god gammeldags måde udarbejdede jeg et notat med alle gode grunde til at udsende et FN-frimærke, og et par dage senere afleverede jeg det personligt til frimærkechefen. Det blev godt modtaget, og hun lovede at gå videre med sagen, da hun næste dag skulle til et møde med generaldirektøren. Dagen efter fik jeg telefonisk meddelelse om, at det var blevet godt modtaget, og den korte historie er, at forslaget blev godkendt, og at der skulle udsendes et frimærke, og at det kunne ske i forbindelse med andre udgivelser d. 10. januar 2007. Det blev grafikerens Ole Zøfting-Larsen, der fik tildelt opgaven med at designe mærket. Det var interessant at følge dette arbejde, og jeg havde et par møder med Zøfting-Larsen og hjalp ham med forskelligt i forarbejdet. Da jeg nok er lidt gammeldags, havde jeg i begyndelsen lidt svært ved at synes godt om det valgte motiv, men grafikerens egen forklaring er følgende: ”Meningen med motivet er at kommunikere grundlaget for de fredsbevarende styrker. Professionalisme, opmærksomhed (årvågenhed), menneskelighed og troværdighed”. Så alt i alt er jeg godt tilfreds med mærket og tilfreds med, at jeg fik ønsket om teksten ”50 år i fredens tjeneste” med som en del af tegningen, samt at mærkets værdi var den på det tidspunkt gældende sats for et almindeligt brev.

Desværre var mærket altså ikke klar til jubilæumsdagen, så i stedet udarbejdede jeg et særstempel



og en særkuvert, som vi kunne sælge på jubilæumsdagen. Da vi ikke havde et FN-frimærke, valgte jeg selvfølgelig at frankere kuverterne med frimærket med en KZ-II, så det kan siges, at hermed sluttede historien om – primært – mit liv i Flyvevåbnet, som det var begyndt, nemlig med en KZ-II.

## **Efterskrift.**

Efter at have sat det sidste punktum i denne beretning, som viste sig at blive en herlig vandring ad erindringens vej, er der et par ting, jeg gerne vil slutte af med at sige.

Det første er en stor tak til Flyvevåbnets Historiske Samling, som har stået bag og bakket op om dette projekt. Især vil jeg sige tak til redaktør Bent Aalbæk-Nielsen, som var den person, der overbeviste og overtalte mig til at udarbejde en beretning, der kunne understøtte min samling af billeder fra min tid i Forsvaret, og som har foretaget alt det redaktionelle arbejde, specielt med at placere de udvalgte billeder de rigtige steder.

Dernæst vil jeg sige, at det er en herlig oplevelse at fordybe sig i hvad det er for mange ting, man har oplevet i et langt liv. Mange forhold har været næsten glemte, men et hidtil upåagtet billede kan pludselig løfte fligen for noget, man slet ikke huskede, men som langsomt kom op til overfladen. Det er en øvelse, jeg kan anbefale mange pensionister, og tro mig, næsten alt det, man får gravet frem, vækker gode minder.

Jeg kan stærkt anbefale andre pensionister (og man behøver ikke at vente, til man bliver 87) at nedskrive sine erindringer, enten om familielivet (så er det vel slægtsforskning) eller om arbejdslivet. Det behøver ikke nødvendigvis at være med henblik på at få det udgivet som en bog, men det vil i langt de fleste tilfælde være en stor glæde for ens efterkommere at få sådanne oplysninger samlet.

*Skovlunde, september 2014.*

*Arne Rasmussen*



