

Per Jacobson
Erik Nielsen
Anders Jølle



Sendt dage i sin tidende

De alt for mange badeulykker ved vore strande gør, at korpset opretholder et stort beredskab af svømmedykkere.

Øverst ses tre bornholmske svømmedykkere og deres udstyr – minutter efter kan de være i vandet, ofte til en tragisk opgave som her, hvor de eftersøger et druknet barn.

Esben Christensen skende



*Boben Christensen er ved at
fille skorsten ned*



En skorsten får et knæk i stormen og truer med at vælte ned over omliggende huse.

Falck-manden hejses 32 meter op, og gør sten for sten skorstenen 13 meter kortere, så den ikke mere er en fare for omgivelserne.

*mejeriend "godshøjs" skorsten
på Strandvej det var Holger
Olsen der ejede bygningerne*



Det begyndte i Saltuna

Den 21. juni 1942 — det er nu 50 år siden — om formiddagen gik der ild i Fiskemølsfabrikken store brændselslager af lyng i Saltuna. Der var 450 læs, hvoraf en stor del blev ødelagt. Zonen fra Østermarie kom hurtigt til stede for at slukke ilden i den store lyngbunke.

En af dem, der var med til at slukke branden, var den dengang 14-årige Østermarie-horra Ole, der var arbejdsdreng på Zonen i Østermarie.

Ole Holm, der i dag er 64 år, har netop holdt ferie på Bornholm, hvor Rytterknægten fik lejlighed til at høre om Ole Kures karriere fra arbejdsdreng i Østermarie til udrykningsleder hos Falck i Hillerød.

— Da jeg som dreng gik hjemme i Østermarie, var jeg meget interesseret i biler, og kunne godt tænke mig at komme i lære som mekaniker. Men hvor og hvordan?

— Nu var det sådan, at i Østermarie hørte Zonen hjemme på autoværkstedet på Godthåbsvej, hvor der forøvrigt stadig er værksted. Om vi nu skal kalde ejeren for ejer, forpagter eller stationsleder er et godt spørgsmål, for han — han hed Reinholt Hansen — stod for det hele. Her fik jeg arbejde som arbejdsdreng, og det var lige noget, der passede mig.

— Nu kom jeg på nært hold af biler — og ikke mindst brandbilen. Når den rykkede ud, var det med stiger på taget, en chauffør til at køre bilen og en anden brandmand, der sad ved siden og under hele udrykningen havde til opgave at trække i udrykningshornet, fortæller Ole Kure.

På en fridag

— Jeg husker tydeligt branden ved fiskemølsfabrikken, der var en af de første brande jeg var med til, selv om det netop i disse dage er 50 år siden. Det var en søndag, og jeg havde fri. Derfor var jeg ikke på værkstedet, da der blev slået alarm. Da jeg erfarede, hvad

der skete, tog jeg min cykel og satte kursen mod fabrikken ved Saltuna.

— Det er sådanne oplevelser, man aldrig glemmer. De har sat sig fast i erindringen.

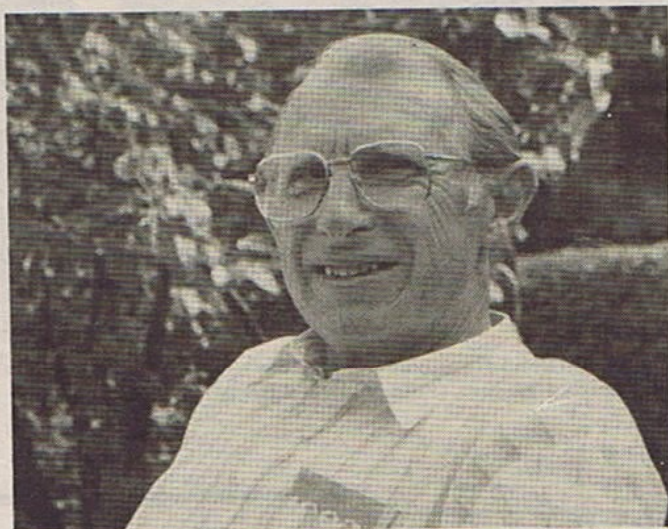
— På et senere tidspunkt kom jeg i lære som mekaniker i Nexø, hvor jeg fik en meget uhyggelig oplevelse, da de russiske bomber faldt. Da luft-alarmen lød, skulle vi naturligvis gå i beskyttelsesrum. Men jeg tror nok, jeg blev bange, og jeg havde kun én tanke — at komme væk fra Nexø. Jeg tog min cykel, og mens de russiske fly begyndte at bombe, satte jeg kursen mod Paradisbakkerne. Jeg nåede dog ikke ret langt, så sprang kæden af cyklen. Jeg sansede ikke at sætte kæden på igen, men smed cyklen fra mig og fortsatte i løb mod Paradisbakkerne. Det glemmer jeg aldrig.

— Senere kom jeg til Sjælland som mekaniker og endte så i redningskorpsene, hvor jeg oplevede sammen slutningen mellem Falck og Zonen. Som udrykningsleder i Falck har jeg været med til mange store og små brande og ulykker, der bestemt ikke var lige morsomme at gå i gang med.

(Rydderknægten) På efterløn

— I dag er jeg gået på efterløn efter et spændende liv med biler, motorcykler, udrykningskøretøjer og alt andet moderne grej, der er helt anderledes, end dengang jeg var med til branden på fiskemølsfabrikken hos Johannes Hansen i Saltuna for 50 år siden.

— I dag forsøger jeg efter bedste evne at få så meget gammelt som muligt samlet sammen til et Zone-museum i Holbæk. Det er på en måde ens eget liv, man er ved at samle sammen, fra dengang jeg var arbejdsdreng hos Zonen i Østermarie, til jeg stod af som udrykningsleder hos Falck i Hillerød. En 50 år lang periode, som jeg forsøger at bidrage til med Zone-museet i Holbæk, siger Ole Kure.



Ole Kure — arbejdsdreng hos Zonen i Østermarie for 50 år siden

2. 8/7-92

Der var engang noget, der hed Zone-Redningskorpset - og det vil ikke mindst ældre bornholmere huske, thi Z-R spillede en betydelig rolle i den bornholmske hverdag op gennem 30'erne, 40'erne og 50'erne, ja lige indtil Z-R og Falcks Redningskorps blev sluttet sammen i 1963. En tid levede Zonens navn videre i det fælles firmamærke Falck-Zonen, men i løbet af få år forsvandt de sidste minder om Zonen. Korpset, der på flere områder havde spillet en banebrydende rolle, er nu kun historie, og denne historie er oven i købet ikke særligt velbelyst.

Det har et foretagende, der hedder Fonden Redningsteknisk Samling, besluttet at råde bod på, og man vil dels søge at kortlægge alle Z-R-stationer og afdelingers historie, dels arbejde for at oprette et særligt museum for Zonen.

6-6-87



skab af Wiboltt, som egentlig var ansat af Falck til at tage sig af brandvagterne. I 1930 (eller 31) startedes derefter Zone-Redningskorpset, der i de følgende år bredte sig ud over landet, og som i modsætning til Falck i høj grad opbyggedes decentralt ved, at man entrerede med f.eks. lokale vognmænd eller autoværksteder, der fik stationen i forpagtning.

Strukturen gav nok mulighed for en hurtig ekspansion, men den betød også en indviklet administration med clearing-ordninger og en meget uhomogen vognpark. Næsten alle bilmærker var repræsenteret på Zone-stationerne, og det gjorde det vanskeligt at foretage fordelagtige, samlede indkøb.

Alligevel fungerede Z-R udmærket og udviklede sig til en alvorlig konkurrent for Falck. På mange områder

Et første, og ganske fornemt, udspil er bogen Zone-Redningskorpset til lands, der udkom i 1985, fulgt af en ny udgave året efter. Bogen indeholder et overblik over korpsets historie og organisation samt vognparken, og det er lykkedes at samle en mængde gode billeder, der viser Z-Rs udvikling. Men der er lang vej endnu, inden målet er nået, og derfor er Redningsteknisk Samling meget interesseret i at komme i kontakt med folk, der kan fortælle noget om korpsets virke i lokalområderne samt bidrage med uniformer, billeder, tryksager og i det hele taget effekter af enhver art med tilknytning til Z-R.

Redningsteknisk Samlings adresse er Landskronagade 54, 2100 København Ø.

Det startede på Falster

Zone-Redningskorpsets start er en lidt speget affære - og det gælder for så vidt hele korpsets historie. Der var ikke nogen særlig veludbygget central styring af tingene, og de bevarede arkivalier er få.

Men det står fast, at stifterne hed Reinholt Hansen og Johannes Hare, mens Eigil Juul Wiboltt snart efter kom til. Det startede egentlig i 1924 med en brand i Hansens trikotageforretning og frugt-lager (i Hares kælder) i Eskilstrup på Falster. I byen fandtes kun en gammel hestetrukken sprøjte, og branden gav begge parter et økonomisk tab.

Hansen opsogte Falcks Redningskorps i København, der på det tidspunkt var ved at »opdage« provinsen, og ud over de egentlige stationer i større byer var man begyndt at oprette Zone-brandvagter, der byggede på et let motoriseret slukningstog i et landdistrikt, passet af en lokal mand. Året efter branden fik Eskilstrup en sådan brandvagt. Interessen var så stor, at Hansen begyndte at oprette brandvagter andre steder, og i 1926 kunne man indvi en regulær redningsstation i Eskilstrup med sprøjte, redningsvogn og ambulance.

Falck ønskede imidlertid ikke at forcere udviklingen frem, og det kom til et brud mellem Falck og de to falsterske krudtugler, der fik følge-

viste Z-R gode initiativer, f.eks. med de flyvende ambulance, og korpset nød også godt af den good-will, der ofte følger det mindste af to konkurrerende foretagender. Efter krigen kom Z-R imidlertid i økonomiske vanskeligheder, men det lykkedes at ride krisen af, og udviklingen tegnede egentlig godt for korpset. Alligevel besluttede Hare og Wiboltt (Hansen var død) at indgå aftale med Falck, som pr. 1. januar 1963 overtog Zonen.

Bornholm kom tidligt med

Zone-Redningskorpsets bornholmske historie er meget vanskelig at kortlægge, men man kom vistnok i gang allerede i 1931 med stationer i Rønne og Østermarie, sidstnævnte station blev senere forlagt til Nexø. I starten tog man sig kun af brandslukning og autohjælp, men i 1944 overtog korpset også ambulancekørslen på Bornholm, der indtil da havde været organiseret ved hjælp af en Røde Kors-ambulance i Rønne og kommunale, hestetrukne sygevoogne i andre kommuner.

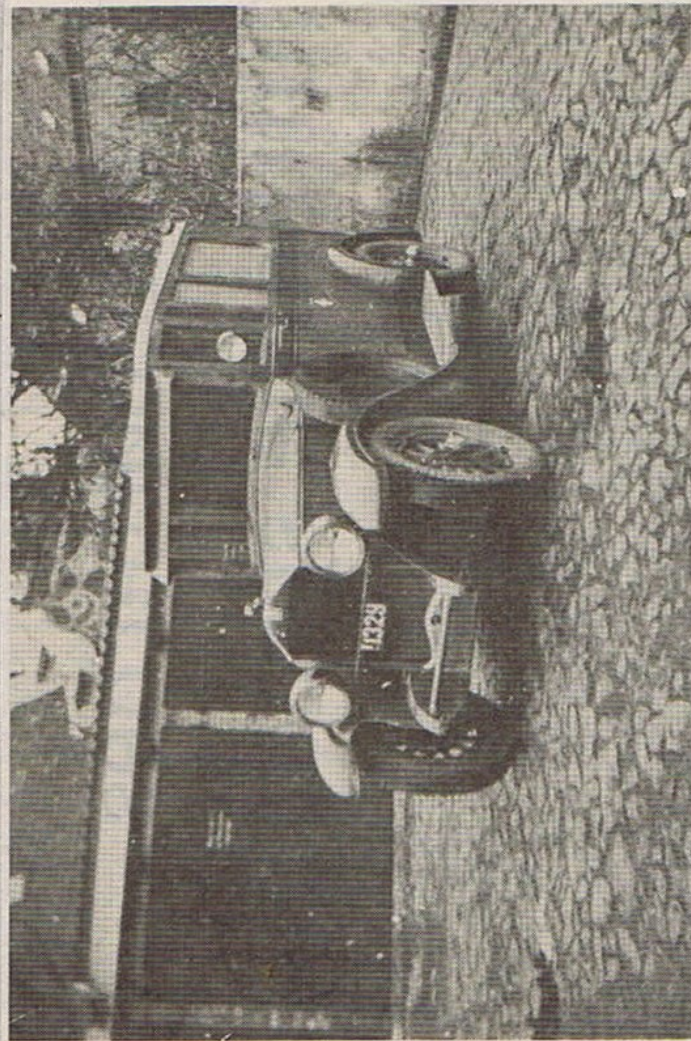
Enkelthederne m.h.t. det lokale redningskorps' ejerforhold, forskellige domiciler og øvrige gerninger er så usikre, at vi foretrækker at vende tilbage til emnet ved en senere lejlighed.

Det står imidlertid fast, at korpset efterhånden fik skabt sig en betydelig position i det bornholmske samfund, ikke mindst da man efter krigen etablerede en efter forholdene vel udbygget hovedstation på Aakirkebyvej i Rønne, og en mindre, men også velpasset station i Nexø.

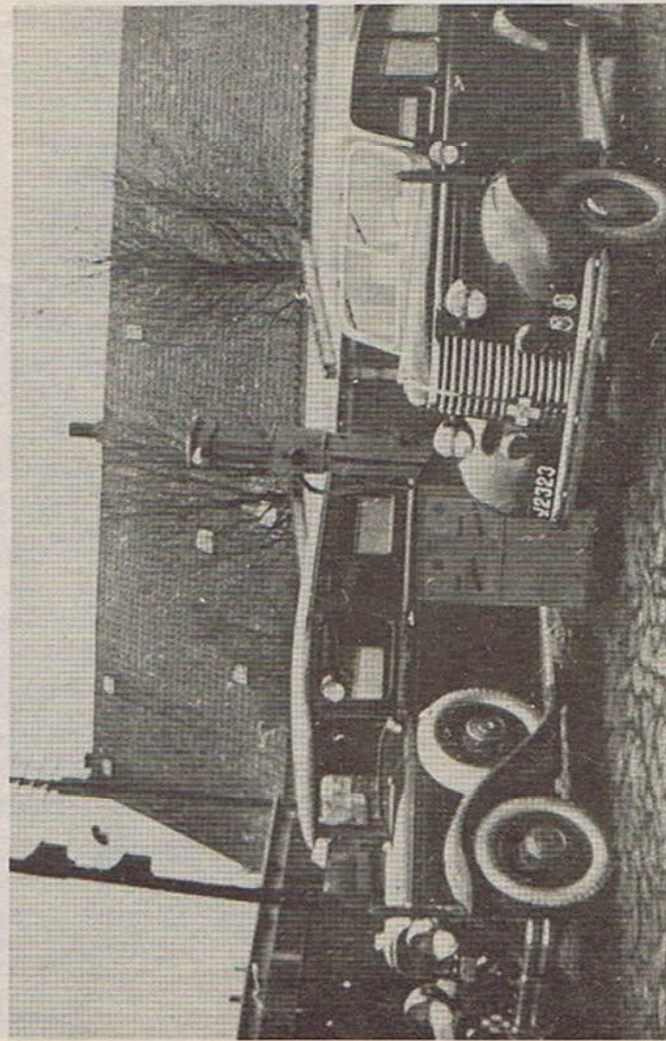
Da Falck i 1954 åbnede en station i Rønne, var der derfor lagt op til en knivskarp konkurrence, der varede ved lige til Falcken slutte Zonen i 1963.

I dag er der som nævnt kun få håndgribelige Zone-minder tilbage - hovedsagelig i form af en håndfuld billeder, hvoraf vi her på siden bringer et udvalg.

Forhåbentlig lykkes det Redningsteknisk Samling at skaffe klarhed også over Zonens aktiviteter på Bornholm. Der var tale om en pionergerning, der fortjener at blive mindet.



Formentlig den første bil-ambulance på Bornholm, stillet til rådighed af Røde Kors



Da Zonen overtog ambulancekørslen på Bornholm, var disse vogne med i arven fra den tidligere ordning.



Under krigen måtte kranvognen køre ved hjælp af gengas - og det befordrede ikke trækraften.



Denne udrykningsambulance var i årene efter krigen Zonens "flagskib" på Bornholm.

SET I SOMMERLANDET:



ZONE-REDNINGSK



ZONEN HOLDT FALCK TIL ILDEN

Forbilledet for Zone-Museet i Holbæk er Zone-stationen i Odense. Museumsbyggeriet, der blev udført med frivillig arbejdskraft, blev først afsluttet sidste år

Zone-Redningskorpset har fået sit eget museum i Holbæk. Ikke et automobilmuseum med brandbiler og ambulancer i lange rækker, men en Zone-redningsstation, som den typisk tog sig ud fra korpsets oprettelse i 1930 til sammenlægningen med ærkekonkurrenten Falck i 1963

● Af Leif Nielsen

Zone-Redningskorpsets stifter, Reinholdt Hansen, var kreatur- og hestehandler, og drev i tilgift en lille forretning som frugtgrosserer i Eskilstrup på Falster, i lokaler lejet af barndomsvennen, trikotagehandler Johannes Hare. Da både frugtbiks og trikotageforretningen en dag i 1924 brændte ned, fordi der i byen kun fandtes en gammel hestetrukket sprøjte, tog Reinholdt Hansen til København for at overtale Falcks stifter, Sophus Falck, til at oprette en brandvagt i Eskilstrup med Reinholdt Hansen selv som sprøjtefører.

Den slags var der brug for, og senere blev det endnu mere



1938 Kölner-Forden kører som museets vartegn. Zone-ambulancer var røde med sorte skærme, hvor Falcks var helt sorte

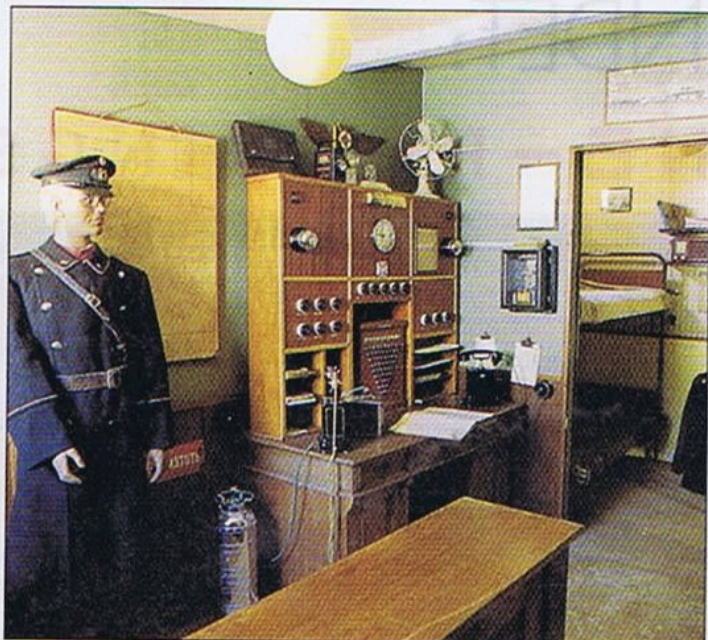
aktuelt med lokale brandvagter. I 1926 blev der nemlig vedtaget en brandpolitilov, der påbød landkommunerne at organisere et motoriseret brandvæsen i deres zone. Af hensyn til Falcks Redningskorpsets gav loven mulighed for, at kommunerne kunne entrere med et privat entreprisebrandvæsen, og det benyttede mange sig af.

Havde Sophus Falck dengang kendt til Reinholdt Hansens visioner, havde han nok sendt den kommende Zone-direktør tilbage til frugtbutikken.

Hansen allierede sig ud over med vennen Hare nemlig med manden bag den praktiske oprettelse af Falcks zonebrandvagter, Eigil Juul Wiboltt, og allerede i 1930 var Zone-Redningskorpset en realitet på tværs af alle aftaler med Falcks Redningskorpsets.

På den baggrund forstår man bedre, at Falck og Zonen levede sammen som hund og kat lige op til 1963, da de to redningskorps blev sluttet sammen.

Når de nåede frem til ulykkesstedet, måtte folkene fra de konkurrerende korps ikke samarbejde, ja, ikke engang



tale sammen, og når både Falck, Zonen og det kommunale brandværn jogud til samme opgave, kunne det gå så stærkt, at redningskøretøjerne stødt sammen.

»Hurtig hjælp er dobbelt hjælp«, hedder det hos Falck, mens Zonens valgsprog dengang var »Første Hjælp er største Hjælp«.

▲ Vagtstuen står, som den stod i Zonens velmagtsdage

FDM ADVARER

Ved Zone-Redningskorpsets start i 1930 advarede FDM i Motor direkte bilisterne mod at benytte Zonen. FDM sam-

arbejdede med Falck, mens Zonen holdt sig til KDAK, Kongelig Dansk Automobil Klub, med hvem korpset i 1957 oprettede en vejhjælpsordning.

Til brug for abonnenterne i denne tjeneste udfærdigede Zonen et »Tilkaldelseskort«, som i udfyldt stand kunne gives til en forbigående, som så kunne tilkalde hjælp.

Også en udlandstjeneste blev oprettet i stil med Falcks og FDMs ERA-tjeneste (Europæisk Rejse Abonnement), men Zonen valgte SOS International som samarbejdspartner. Den tjeneste med hjemtransport, som alle danske kaskoforsikrede bilejere i dag kan benytte sig af ved driftsstop og uheld i udlandet.

Zonen var ikke en centralt styret organisation, som Falck, der i dag ejes af forsikringsselskabet Baltica, er det. Ofte var Zone-redningsstationen et lille familieforetagende. En stor del af korpsets arbejde blev udført af lokale mekanikere og vognmænd, der kunne bære korpsets uniformer og anvende Zone-bomærket på deres biler og bygninger.

Lidt i stil med FDMs Vej-

hjælp, der bl.a. opererede med Securitas-personale, og som sidst i 70'erne nær havde aflivet Foreningen. Og lidt i stil med det bilistabonnement, som Topdanmark under navnet »Tophjælp« nu tilbyder sine forsikringstagere, med bl.a. firmaet Dansk Autohjælp som entreprenør.

Zonen var dog et rigtigt redningskorpset, der fokuserede på meget andet end bilisterne. Ambulancemateriellet blev henad vejengodt. Ofte var det strømledede USA-biler, altid bygget på personvognschassis, hvor der ellers var tendens til at benytte varebilchassis.

Det var Zonens politik, at hver station skulle have en hurtig og smart ambulance. Var der flere biler, skulle en af dem helst være meget ny.

I 1938 blev der dog opført en hovedstation på Platanvej på Frederiksberg med garageplads til 16 vogne. Men ellers bestod Zonen af omkring 65 stationer og en snes »henvendelsessteder«.

I de første år var Zone-Redningskorpset vist mildt sagt en blandet landhandel, men initiativtagerne forstod sig på PR, og på, at en gang rød ma-

DEN BEDSTE BESKYTTELSE DIN BIL KAN FÅ

Turtle er bilens bedste ven, og den bedste beskyttelse man kan give lakoverflader.

Turtle Wax er Danmarks mest solgte bilvoks – simpelthen fordi det er let og lynhurtigt at beskytte og bevare bilen, samtidig med man får en strålende dybdegans med vandafvisende effekt.

Turtle Wax renser – beskytter og polerer i en arbejdsgang – nemmere kan det ikke gøres.

Turtle Wax finder man alle vegne, hvor der handles med autotilbehør.



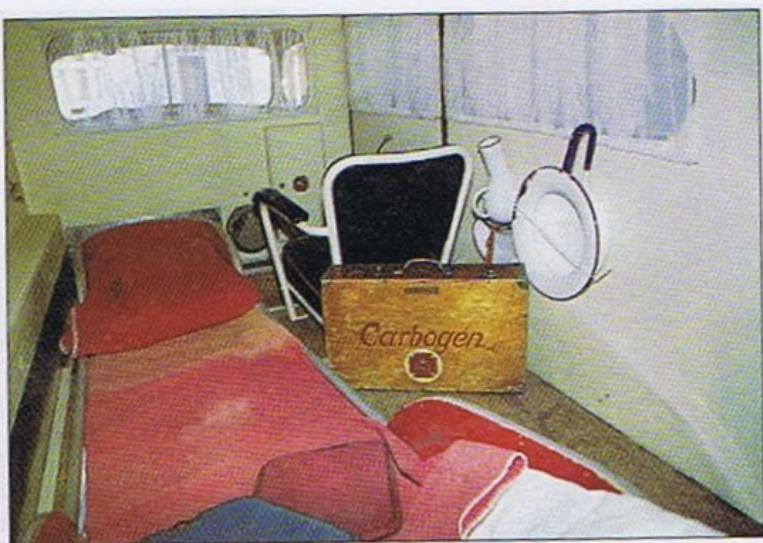
turtle information

Topstykket 16 · 3460 Birkerød
Telefon: 45 82 15 00

Orlik
Orlik-når din pipe skal ha'en bedre smag



rød Orlik-med den gyldne velsmag



Patienttransport anno 1938 var ikke den rene luksus

ling kunne gøre en gammel bil til et flot redningskøretøj.

Et nyttigt Zone-initiativ, formentlig fostret i direktorens tid hos Falck, var oprettelsen af katastrofeposter langs landevejene. Fra de huse og gårde, der bar Zonens mærke, kunne man ringe efter hjælp og finde forbindelseskasse, tæpper m.v. I alt blev der opsat ca. 300 af disse poster, og da arbejdet hermed var færdigt, overgik de til et Røde Kors Katastrofefond, som fik til opgave at vedligeholde og tilse posterne.

ZONEN GÅR I LUFTEN

Et af de mest omtalte projekter i Zonens historie er korpsets flyvetjeneste, og den aktivitet er glimrende dokumenteret i billeder på Zone-Museet i Holbæk. Zonen havde to kendte flytyper, en Monospar, som står på Danmarks Flyvemuseum, der netop er åbnet i Billund, og en danskbygget KZ-IV, som alle gamle drenge husker fra deres Tekno-samling.

Anskaffelsen af Monospar'en lige op til 2. verdenskrig blev en folkebegivenhed,

og i krigsårene opnåede dette fly tilladelse til at flyve i Danmark, når blot den tyske overkommando i tide fik besked, så antiluftskytset kunne advares.

Med anskaffelsen af redningsflyene fik man et forspring frem for Falck, men det endte alligevel med en sammenslutning i 1963 med det mere strømlinede redningskorps. Zonen havde gjort sin gavn, Danmark var dækket med redningskorps ud til den mindste flække, og ved sin blotte tilstedeværelse var Zonen et decideret lavprisforetagende, der gav Falck en sund konkurrence. ★

ZONE-MUSEET, Skytensvej 2, 4300 Holbæk, tlf. 53 43 01 94. Beliggende tæt op ad Holbæk station. Åbent 1. maj - 31. oktober tirsdag til fredag samt søndag 9-15, mandag og lørdag efter aftale.

Entre: Voksne 10 kr., børn under 12 år 6 kr.

Zone-Museet, der åbnede i 1989, er en tro kopi af en større Zone-station fra lige før 2. verdenskrig. Museet ejes af en fond under kulturministeriets tilsyn.



Kranvognen fra Maribostationen var ikke det store udstyrsnummer, men stenen blev flyttet



Det tog en enkelt mand syv år at gøre Zoneredningskorpsets berømte to-motorers ambulancefly, Monospar, udstillingsklart. Flyet, der er verdens eneste tilbageværende Monospar, ud af 71 byggede eksemplarer, vejer 813 kg og marchfarten er 185 km/h

DANMARKS NYE STORE ATTRAKTION



Danmarks nyeste udstilling af gamle trafikmidler er netop åbnet i Billund, 300 meter fra lufthavnen og lige op ad Legoland. Det nye 100 millioner kroner-projekt, Museumscenter Billund, indeholder Danmarks Flyvemuseum, Danmarks Veteranbilmuseum og Falck-Museet

● Af Leif Nielsen

Danmarks Flyvemuseum, der er en selvejende institution med forhenværende chef for flyvevåbnet, general Knud Jørgensen, som formand, har eksisteret på papiret siden 8. december 1973, hvor museet blev stiftet på Kløvermarken i København.

Her på Kløvermarksfælden stod dansk flyvnings vugge, når der ses bort fra J. C. Ellehammers første flyvning i 45 cm's højde på øen Lindholm i Smålandshavet den 12. september 1906. Kløvermarken ville derfor have været det



Det en-sædede B&S monoplan er bygget på Burmeister & Wain i 1911 af to danske ingeniører, Berg og Storm. Det var konstruktørernes tredje fly og faktisk Danmarks første militærfly

historisk korrekte sted for et flyvemuseum, men Københavns Kommune lod bygningerne forfalde.

I eftersommeren 1985 blev års snak og tovtækkeri om flyvemuseets fysiske oprettelse vendt til realiteter, idet museets bestyrelse indstillede til repræsentantskabet, at museet blev bygget i Billund, der med en lufthavn i rivende udvikling, ville kunne byde på de rette rammer omkring et flyvemuseum.

Samtidig med, at man meget praktisk har en kæmpe publikumsmagnet, Legoland, lige for hånden med omkring en million besøgende årligt.

Med oprettelsen af Danmarks Flyvemuseum i Billund er en gammel drøm gået i opfyldelse for Danmarks flyveentusiaster. Uden at for-

klejne de andre afdelinger af museet kan man da også slå fast, at det er flyvemuseet, som er det største og bærende element i det nye museumscenter.

MASSER AF FLY

Det er ikke materiel, Danmarks Flyvemuseum mangler. Det står spredt over det ganske land i hangarer og magasiner. Egeskov Veteranmuseum på Fyn har i en snes år givet plads til en del af Danmarks Flyvemuseum - og vil fortsat gøre det.

Her har man bl.a. kunnet se et af verdens få tilbageværende Spitfirefly fra Slaget om England, men denne maskine er nu flyttet til Billund. I stedet har Egeskov fået en af søværnets Alouette-helikoptere.

I Billund vil der være 16-18 fly udstillet: Havard, Dakota og Catalina, en S-55 Sikorsky redningshelikopter, danskbyggede KZ-maskiner, Zonens Monospar ambulancefly, en DC-3 og et Meteor-fly samt ældre førkrigsfly, der hidtil har været placeret på Tøjhusmuseet. Ellehammers søn har desuden fremstillet en

kopi af sin fars berømte fly til udstilling på museet.

Bag hvert fly ligger tusinder af frivillige arbejdstimer. Medlemmer af Dansk Flyvehistorisk Forening, der blev dannet i 1962, bruger al deres fritid på at skabe interesse for flyvningens historie.

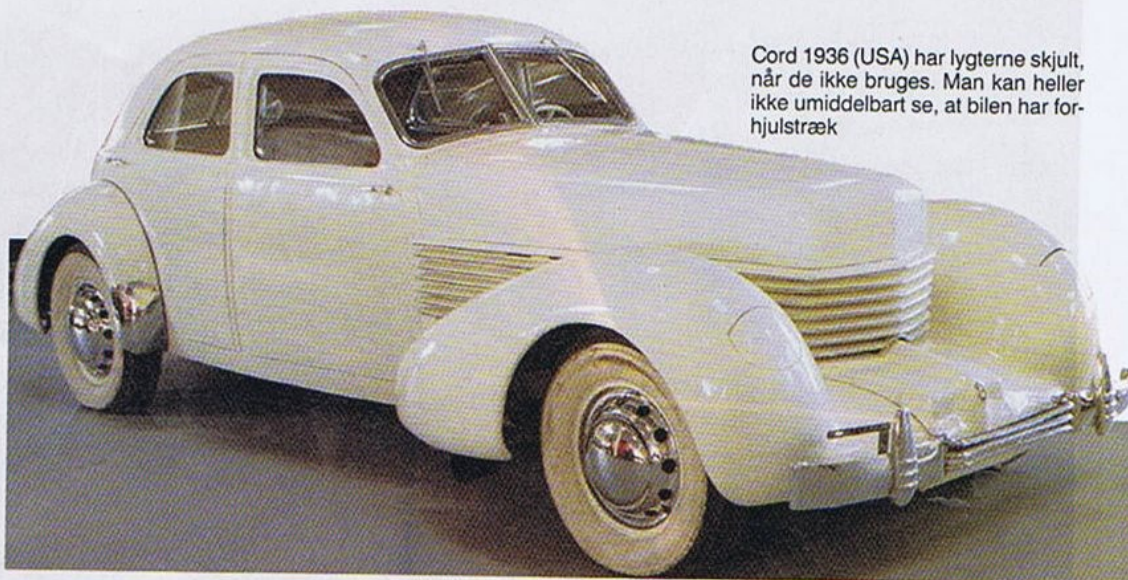
Arbejdet foregår bl.a. i en hangar, der som første etape af byggeriet blev indrettet i Billund. Men her er ikke adgang for publikum.

Der er da også plads nok i

forvejen i udstillingsbygningen. Museumscenter Billund er på 9.000 m². Flyvemuseet alene er på ca. 3.000 m² i to etager, så man kan opleve flyene fra oven. Der bliver endda plads til en Ariadne-raket i fuld størrelse fra gulv til loft i den 12 meter høje fly-hal.

Følger man publikumsruten går man 1,8 km blandt fly, 1,6 km i bilmuseet og 1,1 km blandt Falck-effekter. Der er glimrende udsigt fra museets balkoner over mod Billund

Cord 1936 (USA) har lygterne skjult, når de ikke bruges. Man kan heller ikke umiddelbart se, at bilen har forhjulstræk



Lufthavn, hvor starter og landinger kan iagttages. Man står som i et kontrollertårn med skrå vinduer og ser ud over arealet, der også omfatter svæveflyvebane, flyverskjul og raketaffyringsramper.

FLOT BILSAMLING

Ideen med veteranbiler og Falck-samlingen er først kommet ind i billedet i løbet af 1988-89. Falck-Museet først og fremmest, fordi et planlagt

Ferie-direkte til vandet

Lunt i læ og med udsigt til Mols Bjerger ligger Hotel Ebeltoft Strand. Kun 100 meter fra den gamle bymidte med krogede gader og gader og bindingsværkshuse. Direkte adgang fra alle værelserne til helt rent badevand og privat badebro.

Aktiviteter for alle

Udover traveture i den stor-slåede natur er der mulighed for golf, ridning, fiskeri og vindsurfing.

1 uge med forplejning
kr. **2.100,-**



Levende musik hver weekend sommeren igennem.

Tilbud

1 uges overnatning i fuldt moderne dobbeltværelse med bl.a. TV og hotelvideo. Stor morgenbuffet og 2 retters aftenmenu, pro pers. kr. 2.100,-
Børn under 16 år i samme værelse kr. 490,-
Tillæg for enkeltværelse kr. 700,-

Tilbuddet gælder fra 15. juni til 15. august. Ring efter vor brochure.



Ndr. Strandvej 3, 8400 Ebeltoft. Tlf.: 86 34 33 00

niedren & theilade

Danmarks Vejmuseum i Billund blev opgivet.

Falck-Museet i Odense led i forvejen af pladsmangel, og i Billund er der plads til at præsentere denne vigtige del af dansk redningshistorie ordentligt. Endda sammen med effekter fra ærkekonkurrenten Zonen, som Falck overtog i 1963. Samlingerne præsenteres da også under det gamle Zonen-slogan: »Til lands, til vands, i luften«.

Falck-Museet har bygget en udstillingshal på ca. 1.500 m², hvor der udstilles omkring 50 redningskøretøjer, gamle og nye vagtcentraler, pumpe-teknik og øvrigt materiel fra år 1900 til i dag.

En anden bygning i centeret rummer på 2.500 m² en bilsamling, som den danske Mercedes-importør, Bohnstedt-Petersen A/S, gennem årene har opbygget. Fortrinsvis biler fra 30'erne og primært mærker, de selv har været i berøring med.

Navnet »Danmarks Bilmuseum« lyder flot i betragtning af samlingens helt private karakter, men i samme åndedrag skal siges, at samlingen er flot, og Bohnstedt-Petersens aktiviteter har været meget omfattende.

På bilsiden dækkende mærker som f.eks. Metz, Durant, Overland, Chrysler-Plymouth (samlefabrik), DKW, Mercedes-Benz (samlefabrik), Wanderer, Auto-Union, Hanomag, Mitsubishi, Peugeot, samt Renault og Hudson (samlefabrikker i Sverige).

Plus motorcykelmærker som AJS, Dot, The Sun, Norton, Matchless, Calthorpe og Reading Standard.

Hovedvægten i udstillingen ligger på biler fra 30'erne, men der er dog rigeligt materiale til at vise bilens udvikling helt fra 1886. Bl.a. i form af en køreklar kopi af den 3-hjulede Benz »Patentwagen«, verdens første brugbare bil, ligesom der både er Ford T og VW type 1. Flere af de 70 biler og 30 motorcykler er uerstattelige klenodier.

Bohnstedt-Petersen har skudt 15 mio. kr. i bilmuseet, men har også givet 3 mio. kr. til flyvemuseet. Firmaet har nemlig også interesser i flybranchen, og Danmarks Flyvemuseums eget Douglas C-4 (militærudgave af DC-3) museumsfly fra 1944, har siden 1983 stået til rådighed for Bohnstedt-Petersen A/S.

Hoveddonator til flyvemuseet med en snes millioner kroner er Ole Kirk fonden, som også står bag Legoland. 12 mio. kroner er givet af en privat giver. Det Danske Luftfartsselskab (SAS) har givet 5 mio. kr., Spies og Sterling Airways hver 1 mio.

Alle de nødvendige 100 mio. kr. er hjemme. Et væsentligt større beløb end planerne først lød på, men altså privat indsamlet. Det er ikke et projekt, som skatteborgerne kommer til at bidrage til.

Museumscenter Billund står administrativt som paraplyorganisation over de tre museer, men hvert museum har en direktør og en bestyrelse. Museumscenteret står således for fælles foyer, billet-salg, kiosk og administration samt et ca. 300 m² stort cafeteria, hvor der serveres fly-mad fra lufthavnens catering, så flyvemiljøet er korrekt også her.

Desuden vil man finde Museumscenter Billunds Uddannelsescenter, der bygges som en selvstændig institution med konference- og seminarlokaler til omkring 400 personer. Bygningen vil være etableret med kommunikation direkte til Billund Lufthavn, så aktiv kommunikation kan anvendes til uddannelser på det pilot- og flyvetekniske område.

I omgivelserne etableres park og parkeringspladser til ca. 600 biler, stiforbindelse til lufthavnen og Legoland samt til en stor campingplads.

Noget billetsamarbejde mellem Legoland og Museumscenter Billund eksisterer ikke. Billetterne, der dækker alle tre udstillinger, fly, biler og Falck, koster 45 kr. for voksne og 25 kr. for børn.

På grund af Vejmuseets frafald blev der ikke i første omgang tale om et samlet, dansk trafikmuseum. Men det har vi jo også i forvejen, nemlig Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. ★

Museumscenter Billund.
(Danmarks Flyvemuseum,
Danmarks Bilmuseum,
Falck-Museet)
Ellehammers Allé, 7190
Billund, tlf. 75 35 32 22
Åbent året rundt, daglig
kl. 10-20
Entrepriser: Voksne 45 kr.,
børn 25 kr.

10-A.



I den hårde vinter 1946 måtte Zonens KZ IV-fly benytte den tilfrosne Hammersø som landingsbane.

Ny bog fortæller om tre flyvere, der er værd at mindes:

De fløj når pligten kaldte

For et halvt hundrede år siden var løjtnant Simonsens navn på manges læber. En flyvende redningsmand, der rykkede ud, når folk var i nød. Men han var ikke god til »at sælge sig selv«. Han talte nødig om sine bedrifter som pilot ved Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste, og der findes næsten ingen fotos af ham. Derfor er det godt, at han nu får et mindekapitel i Peder Hoves interessante bog »Tre Flyvere«, der netop er udgivet af Poul Kristensens Forlag.

De øvrige omtalte i bogen er Kaj Birksted, berømt jagerpilot på allieret side under 2. verdenskrig, og Peter Kleboe, en af de britiske flyvere, der mistede livet under et RAF-angreb på Gestapo-hovedkvarteret i København under samme krig. Bogens forfatter har iøvrigt selv været jagerpilot i det danske flyvevåben, og skildringerne af de tre flyvere hviler derfor på et sagkyndigt grundlag.

Første Zone-pilot

Men her og nu er det Zone-piloten, det gælder – alene af den grund, at flere af hans missioner gjaldt Bornholm.

Kaj Evald Simonsen begyndte i 1933 som 25-årig sin uddannelse som pilot i hæren, fortæller Peder Hove. Han fløj den danske hærs absolut fredelige rekognosceringsmaskiner og to-dækker-jagerfly, blev løjtnant og derpå instruktør ved flyveskolen. Simonsen var ikke officer af linien og har sikkert som en del af sine kammerater set sig om efter en mulighed for at

kunne fortsætte flyverkarrieren inden for det civile – oprindeligt var han i øvrigt udlært elektriker – men pilotstillinger hang lige så lidt som andre job på træerne i 30'ernes Danmark, så da han i 1939 fik tilbudt ansættelse som pilot i Zone-Redningskorpsets nystartede ambulance-flyvetjeneste, slog han uden lange overvejelser til.

Zonen havde til formålet indkøbt en (britisk) Monospar, et lille let tomotorsfly, der foruden pilot og telegrafist kunne medføre en passager og en patient på bære, og Simonsen blev som selskabets eneste fører af dette fly ikke blot chefpilot lige fra begyndelsen, men også landets første ambulanceflyver. Senere voksede flyvetjenesten betragteligt, især i de første efterkrigsår, som følge af behovet og i takt med den tekniske og økonomiske udvikling, og pilotstaben kom til at tælle flere fremragende flyvere, bl.a. nu afdøde Hans Peter Venningbo, der også hyppigt beføj Bornholm.

Is-flyvninger

Det var først og fremmest forholdene under de strenge vintre i disse år, der fik Zonens ledelse til at oprette den specielle afdeling inden for korpset, og Simonsen udførte i 1939/40 en lang række opgaver, der foruden ambulanceflyvning omfattede flyvning med post og nedkastning af forsyninger til skibe, der sad fast i isen.

Så kom 9. april 1940. Al flyvning med danske fly blev stærkt indskrænket, men Zonens flyve-

tjeneste fik lov til at fortsætte sine aktiviteter nogenlunde uhindret.

Blot et enkelt eksempel til belysning af vanskelighederne: En patient skulle en vinterdag flyves fra Anholt til Grenå, hvor man benyttede en mark som landingsplads. Som ventet isede vindspejlet i løbet af få minutter til, hvad dog ikke straks udgjorde nogen væsentlig hindring, idet man blot kunne flyve efter instrumenterne, men den forestående landing ville blive en helt anden sag. Flyet var ikke udstyret med nogen afisnings-anordning, så Simonsen stak en arm ud og skrabede et hul i isen med sin lommekniv. Det blev kun en stakket glæde; hullet lukkede omgående til igen, og ned skulle man. Man fik landkending, fandt marken, hvor ambulancen ventede, hvor på Simonsen med hovedet ud af sideruden foretog sin indflyvning hen over nogle telefonpæle og landede med regn og isslag piskende ind i ansigtet.

Ypperlige fly

Den lille Monospar-maskine kunne ikke i længden opfylde kravene, og man bad den danske flyfabrik Kramme & Zeuthen i Aalborg, der havde bygget de kendte KZ II og KZ III sportsfly, om at konstruere et ambulancefly, der skulle kunne starte og lande på en meget kort strækning samt være rummeligt og langtrækkende. Ingeniør Zeuthen løste opgaven på fremragende vis, navnlig i betragtning af, at de kraftigste



Et af de få eksisterende billeder af Kaj Simonsen i Zonens flyveruniform

dotte, der skulle forhandle frigivelse af danske kz-fanger, ligesom han fløj flere transporter med fanger.

Farvel til Z-R

Men en skønne dag sluttede Kaj Simonsen sin Zone-karriere. I utilfredshed med arbejdsvilkårene, herunder formentlig en ringe betaling, gik Simonsen i 1953 og søgte over i flyvevåbnet, hvor resten af hans aktive periode gik med at uddanne vordende piloter.

Ved et tilfælde blev hans sidste indsats som ambulance-pilot en udrykning til Rønne, hvor en hårdt kvæstet stenbrudsarbejder en aften i 1952 ventede på at blive overført til specialistbehandling i København.

Problemet var, at både Kastrop og Rønne lufthavn var lukket på grund af tæt tåge, men trods usselt vejr og mange advarsler startede Simonsen i den trofaste KZ IV og fløj til Rønne på instrumenterne. Han fik først øje på landingsbanen i 20 m højde og landede »lidt ved siden af cementen«, som han selv udtrykte det. Turen gik tilbage til København under lige så vanskelige vilkår, men takket være den hurtige overførsel overlevede patienten.

Hoves bog om de tre flyvere er bestemt værd at læse – og tænke nærmere over. I alle tre tilfælde er der tale om personer, som uden at betænke sig satte livet på spil for principper, de fandt det værd at kæmpe for.

4-7-00

tj.

MiG-15 på Bornholm

Den polske underløjtnant og pilot Francizek Jarecki var i 1952 kun 21 år gammel, da han bemærkelsesværdigt blev overflyttet til 10. kampeskadrille på en flyvestation nær Slubsk – en eskadrille, hvor ellers kun eliten af polske kamppiloter blev sendt til. Flyvestationen er beliggende nær den baltiske kyst, og dermed var én af mulighederne for flugt fra det russisk besatte Polen til stede – en idé, som Jarecki flere år tidligere havde ladet forme i sine tanker.

At det ikke var nogen helt tilfældighed, at Jarecki blev overflyttet, skal nok ses i lyset af, at han allerede tidligt i sin karriere var politisk aktiv.

Som studerende blev han udnævnt til formand for en sovjetisk/polsk venskabsforening. Senere blev han medlem af det kommunistiske parti, og under sin tjeneste på flyvestationen ved Slubsk blev han hvervet til kontraspionage med det formål at søge informationer om egne kollegers standpunkter og loyalitet over for det kommunistiske system. Derudover var han »politisk indpisker« for sine kolleger i eskadrillen.

Den energi, som Jarecki lagde for dagen med hensyn til sin politiske aktivitet, kan umiddelbart være svær at sammenholde med de flugtplaner, som han søgte at udarbejde.

Men to ting skal tages i betragtning: Jarecki's had til den russiske besættelsesmagt var stor, og det var dermed den egentlige årsag til ønsket om at forlade Polen. Derudover var interessen for flyvning også tilstede, men at gøre karriere – endsige blive optaget på flyveskolen som kadet – var nærmest umuligt, hvis ikke den politiske del af ens liv sås at være korrekt opfyldt.

Der hersker derfor ingen tvivl om, at politisk troværdighed var en lige så vigtig faktor som kvalifikationer i øvrigt.

Nr. 1

Jarecki havde dog både evnerne udi det politiske og i det praktiske omkring flyvning. Han afsluttede flyveskolen som nr. 1, og for dette blev han belønnet med en gave i form af en radio, som den øverstkommanderende for det polske luftvåben – den russiske general Ivan Turkiel – personligt overrakte ham.



MiG-15bis nr. 346 med NATO-kodenavnet Fagot B i Rønne Lufthavn. Piloten Francizek Jarecki står ved flyets næse. Hvem de øvrige personer på billedet er vides ikke, men Carsten Bak er interesseret i alle oplysninger, der kan identificere dem – ligesom i øvrigt om fly og landing.

Det var en gave ud over det sædvanlige og i øvrigt nærmest en umulighed at erhverve for den almindelige borger i Polen. Men med denne gave var imidlertid muligheden for at lytte til Radio Free Europe og Voice of America til stede. Det skulle senere vise sig, at netop nogle af BBC's udsendelser, som blev bragt til Østlandene – og i dette tilfælde Polen – havde Jarecki som lytter.

Faktisk var Jarecki så vellidt for sin flid, at der på flyvestationen i Slubsk var opsat et større skilt med ordlyden. »Flyvere! Stræb efter at blive lige så pligtopfyldende som løjtnant Jarecki«.

Bornholm på verdenskortet

Torsdag den 5. marts 1953 omkring kl. 09.40 blev Bornholm verdenskendt. På denne dag, der i øvrigt blev Stalins dødsdag, landede et polsk MiG-15 jet-fly i Rønne Lufthavn.

Det var ikke starten på en kommunistisk invasion, men underløjtnant Franciszek Jarecki – politisk velfunderet og et åbenlyst forbillede for sine polske flyverkolleger – der havde søgt Vesten og friheden. Han havde forladt

sin formation over Kolberg i Polen og var derefter fløjet direkte til Bornholm.

Dermed blev det første intakte MiG-15 fly leveret til den vestlige verden, og i dette tilfælde Danmark. Man havde nu en enestående mulighed for at tage dette specielle og teknisk ukendte fly under sine beskyttende vinger og foretage en gennemgribende undersøgelse af dets konstruktion, motor, elektronik, instrumentering med videre.

Flugten

Den omhandlede dag var Jarecki formationsleder af en gruppe bestående af fire MiG-15 fly. De fire fly var delt op to og to, og flyvningen var planlagt således, at de to første startede op, hvorefter Jarecki og dennes makker fulgte en parallel kurs, men blot i større flyvehøjde.

Det var meningen, at der skulle flyves fra Slubsk mod vest og ned langt Østersøen mod den østtyske grænse og Stettin. Derefter skulle der flyves retur til Slubsk og flyvestationen. På det kortmateriale, som Jarecki og kollegerne havde udleveret, sås Bornholm

14/8-99

ikke at være indtegnet i Østersøen. Ved et tilfælde havde Jarecki dog tidligere set, at byen Kolberg var beliggende umiddelbart over for Bornholm med en afstand på ca. 100 kilometer.

Umiddelbart inden Kolberg brød Jarecki ud af formationen, indledte et dyk mod havet og kastede flyets drop-tanke. I 1.000 fods højde blev kursen sat mod Bornholm, som han nåede omkring 10 minutter senere. Dermed havde Jarecki gjort alvor af sine tanker, og med denne handling var der absolut ingen vej tilbage. Jarecki havde forladt sit fædreland for stedse og tilmed medbringende, hvad den vestlige militære efterretningstjeneste tørstede efter.

Den efterladte MiG-pilot fik meddelt flyvekontrollen om Jareckis flugt, og der blev herfra givet tilladelse til udførelse af operation »Krest« (kors), hvilket var ensbetydende med øjeblikkelig forfølgelse og nedskydning af Jareckis fly.

Uvist af hvilke grunde, så blev ordren ikke udført – det kan dog skyldes, at Jarecki på daværende tidspunkt allerede havde et forspring, der ikke var muligt at hente. Eller måske var man bange for også at miste nr. 2, der kunne føle sig fristet og følge trop med Jarecki. Krænkelse af dansk luft-rum, var der også tale om, men det er ikke umiddelbart sandsynligt, at det skulle være årsagen til den manglende udførelse af ordren.

Travlhed efter landing

Med sin viden om tilstedeværelsen af en større amerikansk flyvestation på Bornholm var Jarecki ikke usikker på muligheden for at kunne lande sit fly. Skuffelsen må dog have været stor for den unge pilot, da der hverken fandtes flyvestation eller amerikanske fly på øen i Østersøen. Alt, hvad der sås, var 1.200 meter græsbane på Rønne Lufthavn, og den var på ingen måde velegnet til modtagelse af jetfly. Den amerikanske flyvestations tilstedeværelse var et udslag af propaganda, og åbenbart også det eneste sted, den fandtes.

Beboerne på Bornholm – og Rønne i særdeleshed – måtte se dette specielle fly kredse over øen i sin søgen efter den amerikanske flyvestation, inden det, tvunget af omstændighederne, måtte lande på Rønne Lufthavn.

Med hjulene ude blev flyet landet, og dermed var første del af den fantastiske flugt overstået for Jarecki. Men for andre – Forsvarsministeriet, Udenrigsministeriet, specialister og teknikere fra Flyvevåbnet, Politiet og Efterretningstjeneste samt journalister og ikke mindst vore allierede fra de øvrige NATO-lande (og mon ikke også dele af det polske forsvar og udenrigsministerium, har været godt beskæftiget) – var dette starten på hårdt arbejde, in-

den MiG-flyet den 20. marts samme år i adskilt stand kunne tilbageleveres til de polske myndigheder.

Jarecki ønskede anerkendelse som politisk flygtning og anmodede om asyl, indtil udrejse til andet vestallieret land kunne finde sted.

MiG-flyet blev på Bornholm øjeblikkeligt sat under bevogtning af det stedlige militær, ligesom Jarecki blev overgivet til politifolk fra Rønne Politie, der ligeledes var ankommet til lufthavnen. Området blev afspærret, og man gjorde sit til, at fotografer blev hindret adgang. Der var en del uoverensstemmelser mellem myndighederne og datidens nyhedsreportere og fotografer, men forholdsvis hurtigt var flyet blev gemt væk under en presenning.

I forbindelse med den foreløbige undersøgelse af flyet blev der fra Flyvestation Værløse sendt en Catalina fra Flyvevåbnets rednings- og transporteskadrille til Bornholm. I flyet var et hold teknikere sammen med chefen for Flyvevåbnets Havarikommission, oberst Erik Rasmussen, og under hans ledelse blev flyet undersøgt og adskilt.

Undersøgelserne

Teknikerne arbejdede under iagttagelse af passende sikkerhedsforanstaltninger med hensyn til ukendte faktorer som katapultsæde, bevæbning og lignende.

Førstehåndsindtrykket var, at MiG'ens pladearbejde var bemærkelsesværdigt veludført – blank og glat overflade uden nittefremspring eller andre ujævnheder. Det menes i øvrigt, at der i flyets elektroniske udstyr fandtes amerikanske radiorør, hvilket umiddelbart kan forekomme besynderligt. Man skal dog tænke på, at man endnu var forholdsvis tæt på anden verdenskrig, hvor russerne og amerikanerne havde kæmpet – om ikke side om side – så dog mod samme fjende, og hvor USA havde forsynet det betrængte Rusland med betydelige mængder af reservedele og teknisk udstyr.

Undersøgelsen varede to døgn, og derefter kunne flyet under bevogtning om aftenen transporteres til Rønne Havn med Zonen. En lokal tømrermester havde leveret det træskelet, hvorpå det adskilte fly hvilede under transporten. Fra Rønne Havn blev flyet lastet om bord på Fyr- og Vagervæsenets skib »Argus«, der velbevogtet blev ledsaget til København af et af flådens skibe.

Flyet blev færdigundersøgt på Flyvestation Værløse, inden det som nævnt den 20. marts blev overgivet til polakkerne. Fra København blev det sejlet retur til Polen.

Det skal sluttelig tilføjes, at yderligere to MiG-15 piloter bestræbte sig

på at følge den pligttopfyldende Jareckis eksempel. Allerede den 20. maj samme år flygtede underløjtnant Zdzisław Jazwinski ligeledes med et MiG-15 fly. Han landede flyet på eksercerpladsen ved Almegårds Kaserne på Bornholm, og som Jarecki søgte også Jazwinski asyl.

Den 25. september 1956 forlod sekondløjtnant Zygmunt Gozniack Polen. Han medbragte ligeledes et MiG-15 fly, som han søgte at lande på den ny-asfalterede bane i Rønne Lufthavn. Det var dog ikke muligt, idet der på banen befandt sig asfaltmaskiner og arbejdere, som optog pladsen. Flyet blev landet med hjulene inde og sat ned på området langs landingsbanen.

Stor interesse for MiG-15

Dette er kun ganske lidt af det meget og detaljerede materiale, som jeg efterhånden har fået indsamlet omkring disse spændende og interessante flyvninger til Bornholm – interessante i den grad, at de ikke alene optog de danske myndigheder, men også i høj grad vore allierede, der efterfølgende kunne drage nytte af undersøgelserne af MiG-flyene. Man skal tænke på, at »Den kolde Krig« havde fast greb i stormagterne, og at amerikanerne og deres allierede under Koreakrigen, der endnu ikke havde fundet sin afslutning, havde MiG-15 flyet som direkte modstander i luften, og det var på disse områder de amerikanske fly overlegne.

Kilder

Der er tilvejebragt en hel del billeder af MiG-flyene på Bornholm, ligesom avisartikler, danske som udenlandske, er fundet frem via Københavns Universitet. Desuden har en artikel i Bornholms Tidende gjort, at ganske mange har rettet henvendelse til mig. Fra disse mennesker er der så indsamlet spændende personlige historier og øjenvidneberetninger, og fra bl.a. en tidligere Catalina-pilot har jeg modtaget nogle pragtfulde billeder af MiG-flyet, da det blev undersøgt på Bornholm.

Derudover har Statens arkiver været mere end behjælpelige, og det er lykkedes mig at få indsigt i ikke umiddelbart tilgængeligt materiale omkring politiets, Forsvarsministeriets og Udenrigsministeriets arbejde i sa-

gen. Om end noget af materialet ikke må refereres eller offentliggøres, så er det trods alt spændende læsning. Dog mangler noget af materialet, der siges at være destrueret for år tilbage – ærgerligt nok, for det kunne ellers have været interessant selv så mange år efter.

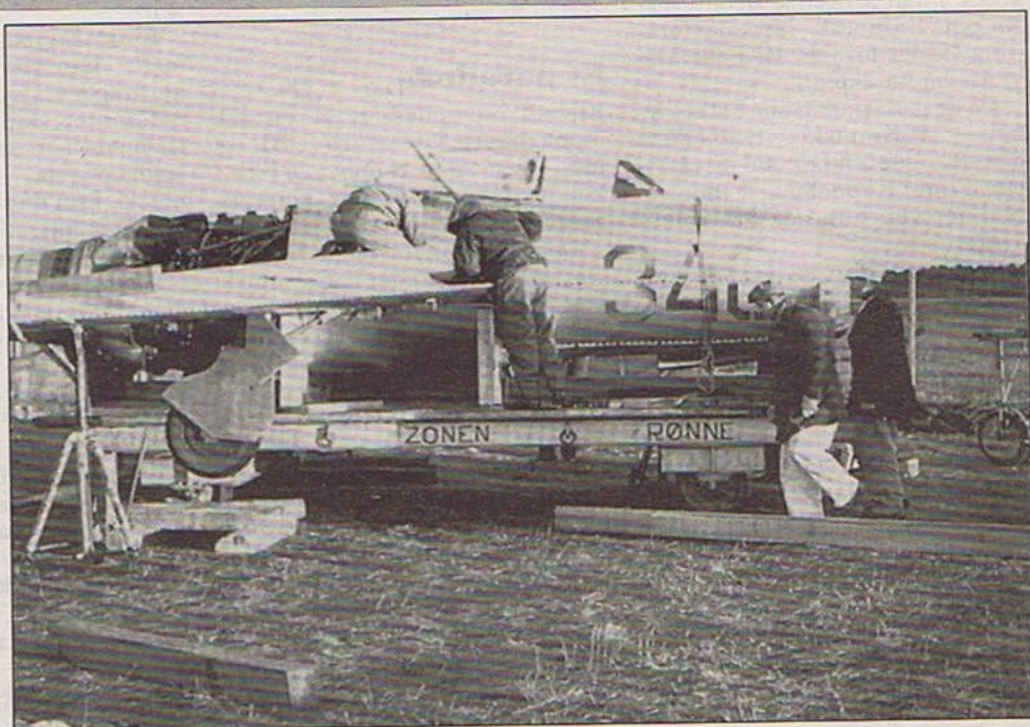
Hvis det indsamlede viser sig både at være flyvemæssigt og historisk korrekt, så er der mulighed for, at Flyvevåbnets Bibliotek i Jonstrup vil forestå en eller anden form for publikation af materialet.



Politibillede af Francizek Jarecki optaget i Centralbureauet for Identifikation den 6. marts 1953 på Politigården i København. Billedet er erhvervet fra rigspolitichefen.



Straks efter landingen blev der iværksat en bevogtning af flyet. På jorden ses en presenning, der blev benyttet til at dække flyvet med for nysgerrige fotografer. Billedet her er ligesom det på side 12 fra Niels Chr. Bohn Pihl i Rønne, men fotografen er ukendt.



Flyets bagkrop er allerede afmonteret og der arbejdes nu med afmontering af højre vinge. Motoren, der er af typen VK-1A turbojet er blottet, og det hele er placeret i et træskelet på en blokvogn fra Zonen i Rønne. Foto: Erik Fynbo

Firsdag den 13. oktober

1459

Polisk familie i en ældre åben maskine
landede flot på Almegårdskaserens
øvelsesplads

Premiereløjtnant i det polske luftvåben på
dristig natlig flugt til Bornholm sammen
med sin hustru og deres treårige datter.

Lygterne fra 10 militære jeeps var eneste
vejviser under den farefulde landing, men
alt gik godt, også maskinen klarede lan-
dingen uden skader.

Afhoppet pilot vil gense Bornholm

KRIGEN

16/11 05

Af Torsten Cilleborg

Den tidligere polske jetpilot, Franciszek Jarecki, som medvirkede i koldkrigs-dokumentarserien »Vagthund ved Jerntæppet« hos TV 2/Bornholm, ønsker at gense Bornholm.

Den 5. marts 1953 landede Franciszek Jarecki sin jager i Rønne Lufthavn og overbragte dermed Vesten det første russiske MIG-fly. Flyet blev undersøgt på alle led og kanter, før det blev leveret tilbage til Polen, og Jarecki kom efter nogle måneder videre til USA, hvor han fik statsborgerskab. Siden vidste ingen bornholmere, hvordan det gik ham.

Efter et større efterforskningsarbejde lykkedes det i foråret freelancejournalisten Tor Stenstrop og fotografen Peter Dalby at finde frem til piloten i USA. Det viste sig, at han lever i bedste velgående, er aktiv selvstændig og tilmed millionær. TV-folkene tog over for at filme og interviewe ham til serien »Vagthund ved Jerntæppet«, som blev sendt på TV 2/Bornholm i efteråret.

Han tog godt imod repræsentanterne fra Bornholm og forsikrede om, at så snart han går på pension, vil han sammen med sin kone rejse til Bornholm og gense de steder, der dan-

nede scenen for den dramatiske flugt fra kommunismen i 1953.

– Jeg har kun været i Polen én gang siden flugten, og næste gang vil jeg gerne se Bornholm igen, sagde den 74-årige pilot Franciszek Jarecki og tilføjede: – Folk var så flinke og behandlede mig godt.

– Jeg synes, det var lidt af et scoop for serien, at vi fandt ham. Det gav os chancen for at kunne fortælle om en vigtig historisk begivenhed i lyslevende form. Og da han gerne vil se øen igen, synes jeg, man burde sende ham en officiel invitation, siger Tor Stenstrop til Bornholms Tidende.

Serien »Vagthund ved Jerntæppet« kan i øvrigt nu genopleves på DVD. Det er produktionsselskabet bag serien, Frames Television, som har valgt at fremstille og udsende DVD'en efter forespørgsler fra bornholmske seere.

– Vi har fået en del telefonopkald og mails fra folk, som var meget interesseret i at eje hele serien. Nogle havde ikke fået videoen sat til, og andre ville give den til familie-medlemmer i gave. Derfor

besluttede vi at gøre en indsats for at få den færdig før jul, og vi nåede det lige, siger Tor Stenstrop, indehaver af Frames Television.

DVD'en forhandles hos øens boghandlere, 2tal-butikkerne, Kvikly i Rønne, Super Brugsen i Aakirkeby, Marckmanns Kiosk i Hasle og på »Villum Clausen«.

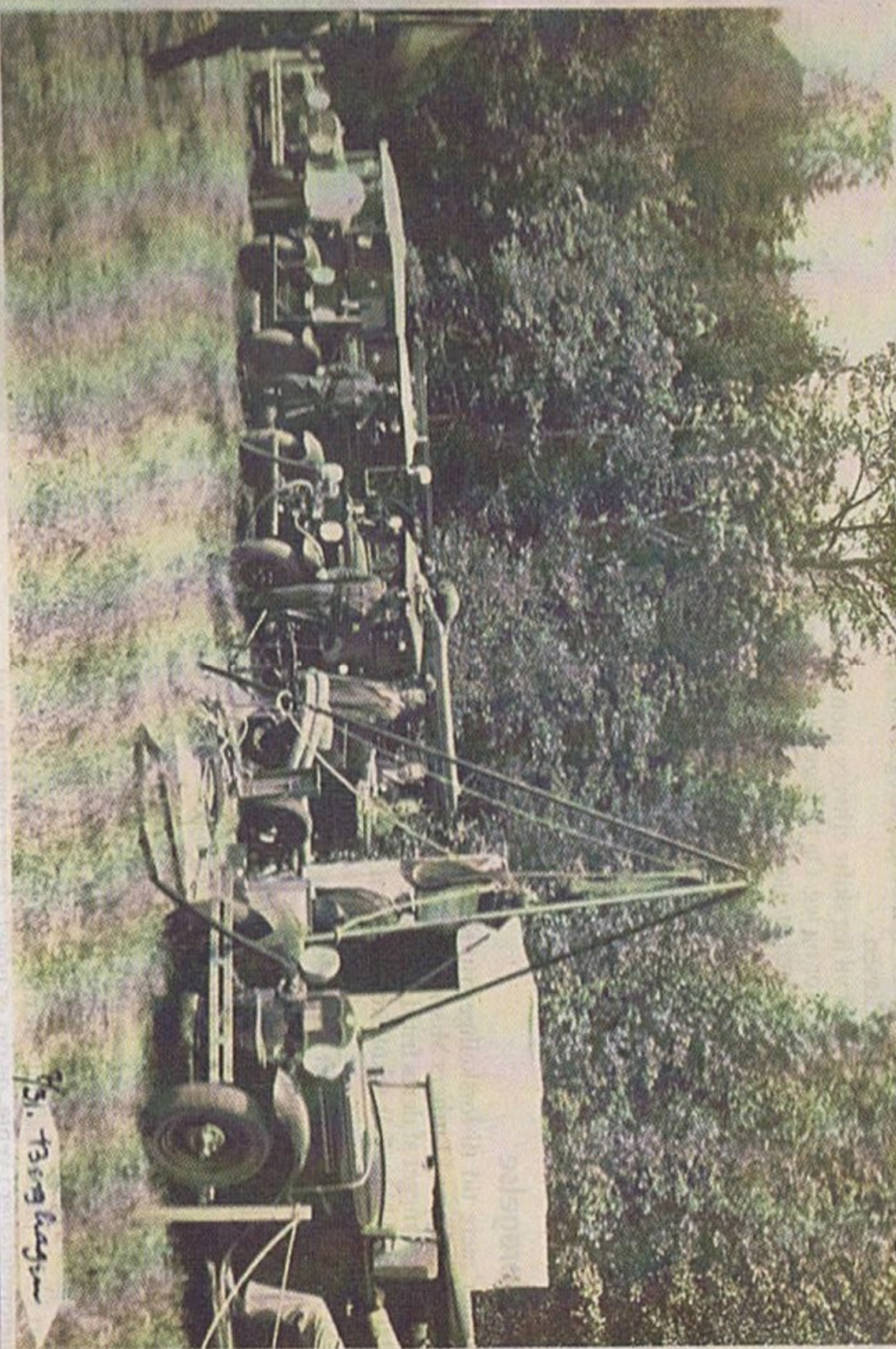


i 1919 begyndte bilambulancernes historie, det var Røde Kors der udsoliderede dem rundt om i landet,

i 1927 overtog Poul Rosch "Auto Centralen" ambulancekøkken på Bornholm, de første 2 ambulancer var chassis, som fik påbygget ambulance karosserier, hos Hørdamager
Løge Jensen Kørregade i Rønne

1/10-1931 åbner Løren i Rønne hos Poul Rosch "Auto Centralen" og hos Rørholt Hansen i
Gulmarie med kranvogne

Charles Skakjær der var ambulance-chauffør hos Poul Rosch overtog ambulancerne i 1936-37 eller 1938 og videreførte dem indtil Løren overtog dem i forbindelse af april 1944



Hvor og hvornår er dette foto taget og i hvilken anledning?

Hvad viser det gamle foto?

Erling Kofoed, Lindevej 28, Hjørring, hvis bedstefar drev Almindingen Savværk, har sendt redaktionen dette gamle foto, som er blevet fundet i hans mors gemmer, og skriver om billedet:

»Dette er nok taget i Almindingen ved et dyrskue. Kan man oplyse mig om hvad der er gang i? Det ligner noget med pumper eller noget, der skal have varme.«

Redaktionen hører gerne fra læsere, der kan hjælpe.

24/11-11

lh

Museum åbner med ny udstilling

Nexø Museum åbner i dag for sæsonen 2011 med en særudstilling om Zonen Redningskorpset, der i mange år var bornholmernes redningskorps.

Zonen blev oprettet i Eskildstrup på Falster den 8. juni 1930, og fra starten forsøgte man at blive landsdækkende. Zonen lå i hård konkurrence med Falcks Redningskorps, der var blevet oprettet i 1906 og dermed havde 24 års erfaring på markedet.

Det blev Zonen, der i 1931 som de første oprettede stationer på Bornholm, og i de næste 32 år udviklede sig og blev en naturlig del af den bornholmske dagligdag.

Først i 1954 oprettede Falck en station på øen, og det blev ikke nogen nem start, da Zonen med sine 23 års virke på øen var blevet bornholmernes redningskorps.

23/5-11

Nexø Brandvæsen anno 1938.

Efter 33 års virke blev Zonen sammenlagt med Falck i 1963. I de efterfølgende år blev navnet Falck-Zonen benyttet, i 1977 blev navnet Zonen fjernet og man brugte kun navnet Falck.

Fra Zonens start og til sammenlægningen med Falck, var Falck det største redningskorps på landsplan, alligevel kom Zonen til at præge udviklingen af redningstjenesten på mange områder. Zonen var det første redningskorps, der kunne tilbyde assistance: Til Land Til Vands og i Luften, som det hed. For Zonen på Bornholm skulle mandskabet tænke hurtigt og kreativt i mange situationer, for det var ikke muligt at tilkalde større assistance end den, der var på øen.

På udstillingen vil man kunne se foto om Zonen på Bornholm m.m. Der vil blive vist over 30 modeller af stationer samt redningsopgaver. Andre effekter om Zonen kan også ses på udstillingen.

Skulle der være nogen, der ligger in-

de med effekter fra Zonen, vil mu seet gerne høre om dette, evt. med hen blik på lån til udstillingen.

Nexø Museum har valgt denne særudstilling, fordi det i år er 80 år siden, at Zonen kom til Bornholm og oprettede stationer i Rønne og Østermarie.

I 1944 blev stationen i Østermarie nedlagt og flyttet til Nexø, stationen åbnede den 24. maj. Den første stationsleder var bryggeriejer P. W. Sode, stationen lå på bryggerigrunden Storegade 20.

Med oprettelsen af stationen fik Nexø også sin første automobil-ambulance til byen – tidligere var sygekørsel udført af vognmand Marcher med hestetrukken sygevogn. Redningsopgaver, primært autohjælp, var tidligere udført af Nexø Autoværksted med deres kranvogn, en Chevrolet fra 1929. Vognen blev også benyttet af Nexø Brandvæsen, til enten at fremføre pumpe eller stige, fortæller Erik Gornitzka.



Læserne: Redningskorps fra begyndelsen af 30'erne

ALMINDINGEN

Af Bjarne H. Kirkegaard og Lisbet Holst

Det gamle foto, som blev bragt i tirsdagsavisen, har givet flere læsere reaktioner pr. mail og telefon.

Billedet er indsendt af Erling Kofoed i Hjørring. Hans far drev Almindingen Savværk, og billedet er fundet i hans mors gemmer. Formodningen var, at billedet nok er taget ved et dyrskue.

Det kan flere af Bornholms Tidendes læsere, bl.a. Kaj Boesen, bekræfte.

Kaj Boesen henviser til bogen »Zone-Redningskorps på Bornholm 1993« og til Bornholms Tidende fra den 16. juli 1931. Kaj Boesen fortæller og citerer:

»Zonen, redningskorps, kom til Bornholm ca. 1930/31. Før den tid var sygekørsel udført af et Bilværksted.

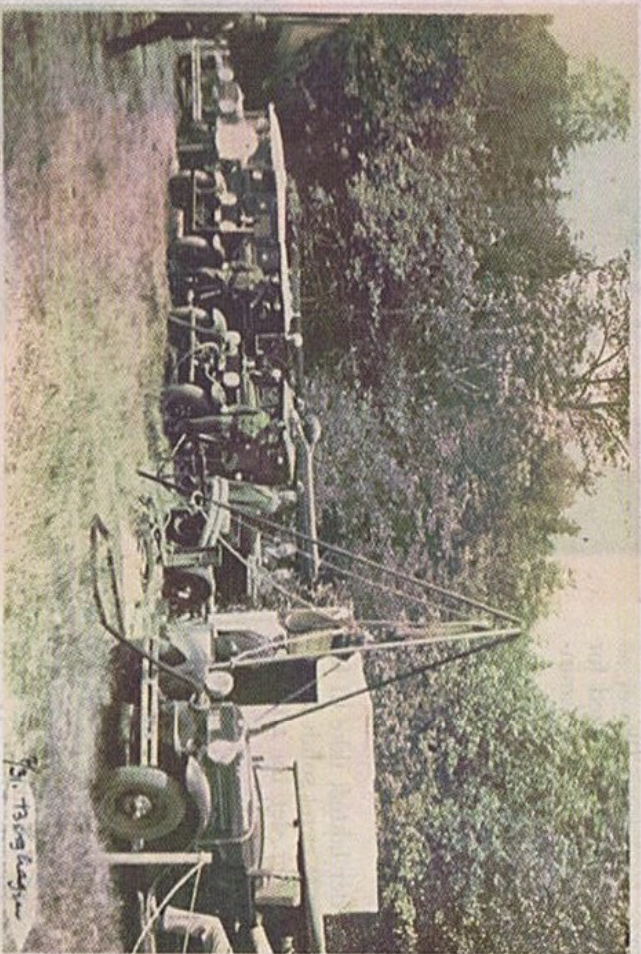
Billedet er fra Dyrskuet 1931. Fra højre: Ford A 1930 med Chevrolet hjul eller omvendt. Læg mærke til front monteret pumpe og slange. En trefod med en kæde talje blok i top. Læg mærke til den store »sæk«, som var beregnet til at rejse syge dyr.

En anhangsprøjte med en bilmotor og en stor brandpumpe. Næstsidst: Chevrolet kranbil. Yderst til venstre: Buick ambulance«.

Ambulance fra Aakjær

25/11-11

En anden af avisens læsere, Steen Finne Jensen, er ganske enig i, at det gamle foto viser Zone-Redningskorpsens redningskøretøjer og udstyr. Zone-Redningskorpsen havde i 1931 åbnet to stationer på Bornholm, en i Rønne og en i Østermarie, og udstillede på dyrskuet



Det gamle foto, som Erling Kofoed i Hjørring fandt i gemmene.

deres redningsmateriel og køretøjer.

Materiellet bestod bl.a. af to kranvogne, hvoraf denne er forsynet med en frontpumpe til brug ved brandslukning og begge er udstyret med stiger.

Der fremvises i øvrigt redningsudstyr til dyrereding bestående af et treben, kædetalje, dyreredingssæle mv. og der bliver også fremvist en påhængsmotorsprøjte.

Ambulancen ude til venstre er en Buick fra Charles Aakjærs ambulancestation i Rønne. Zone-Redningskorpsen havde dengang ingen egne ambulancer på øen men lavede aftaler med Aakjær om samarbejde ved ambulancekørsel.

Zone-Redningskorpsen virkede på Born-

holm fra 1931, til det blev overtaget af Falck's Redningskorps i 1963, fortæller Steen Finne Jensen.

ZR afbildet 8/6-1930
Pumpe på privatbil

Finn Mogensen og Erling Juul-Pedersen har også kigget efter i bogen om Zone-Redningskorpsen. De bekræfter derfor oplysningerne om billedet.

Finn Mogensen tilføjer, at da Zone-Redningskorpsen på Bornholm udstillede ved dyrskuet i 1931, var Poul Rasch, stationsleder her på øen. Personvognen med slangen er sandsynligvis stationslederens private bil, der i mange tilfælde også fik monteret front-

pumpe.

Bogen »Zone-Redningskorps på Bornholm« blev udgivet af Zonens museum i Holbæk i 1993. Museet er nu flyttet til Teknisk Museum i Helsingør, noterer Finn Mogensen.

Erling Juul-Pedersen har også fundet billedet fra dyrskuet 1931 i »Zone-Redningskorps på Bornholm« fra Zone-Redningskorpsens Museum, udgivet i november 1993.

En udstilling, der trak publikum til

Også Holger Dam, Aakirkeby Lokalkiv, kender billedet fra dyrskuet i Hareløkkerne.

Selv om fotograf Berthagen har angivet årstallet 1931 på billedet, så mener Holger Dam, at fotot snarere er fra 1933.

Det baserer han på, at den Chevrolet brandsprøjte J 346, der ses på billedet, er fra 1932 og påhængsprøjten fra 1932. Chevrolet kranvognen J 341, som er ved at demonstrere sin løfte og trækraft er også fra 1932, anfører Holger Dam.

Buick ambulance J 1329 og Buick Ambulance J 1717 er fra 1931 og de første, Zonen havde.

– Zonen Redningskorpsen plejede i 1930'erne hvert år at udstille deres formåen ved dyrskuet, og så samtidig kapte nye abonnenter. Det var en af de udstillinger, man absolut skulle hen og se. Nogle år skete det også, at nogle blev dårlige eller kom til skade ved at blive ramt af en hestehov eller lignende, og alle tilskuere fik en oplevelse ved at se, hvor hurtigt og skånsomt de kunne få vedkommerende bragt til sygehuset »bath-buh«, husker Holger Dam.

– Især husker jeg den furor, det vakte det år, hvor man viste, at nu havde man sømme også en dyreambulance, husker Holger Dam.

Flyveren der altid var parat til at risikere livet for andre

I begyndelsen af oktober indholdt et københavnsk morgenblad en annonce, hvori familien bekendtgjorde, at luftkaptajn Hans Peter Venningbo var død, og at bisættelsen havde fundet sted. Desuden kunne man læse en kort nekrolog, som måtte give indtryk af, at dens forfatter indtil da formentlig aldrig havde hørt navnet Venningbo.

Og det var så det. Ingen kending information, ingen minder. Ikke blot få sekunders omtale i en radio- eller tv-avis.

Det kan sandelig ikke skyldes afdødes manglende fortjenester, men snarere, at H.P. Venningbo nærede at blive 85 og dermed gjorde sig »fortjent« til at blive glemt af den uvidende børnemagt, der mange steder i vore dage suverænt afgør, hvad folk skal kunne læse i aviser eller høre i de luftbårne medier.

Lad os derfor på den baggrund her gøre opmærksom på, at H.P. Venningbo ikke alene var en farverig og på mange måder højst usædvanlig person, men navnlig var han i sin tid en berømt og særdeles respekteret pilot i Zone-Redningskorpsets (Z-R) ambulancefly-tjeneste. Adskillige nulevende danskere, ikke mindst den del, som blot var børn i Venningbos »storhedstid«, skylder ham deres liv, fordi de takket være ham kom under behandling i rette tid. Venningbo og hans kolleger satte uden tøven deres eget liv på spil for at hjælpe andre, når

sygdom eller ulykker indtraf og ofrenes eneste mulighed for at overleve var en omgående flytransport til et storby-hospital med den fornødne ekspertise til at hjælpe.

Ø-flyveren

I vore dage er vi så forvante. Vi har Flyvevåbenets fremragende helikopter-service at trække på, når ulykken er ude, men sådan var det ikke for over et halvt hundrede år siden, da Zonen, efter mange overvejelser, anskaffede sit første egentlige ambulancefly for at kunne udsætte landets mange små øer og andre isolerede områder. Indtil da var patienter henvist til bådtransport, og det kunne i hårdt vejr være en drøj, ja ofte livsfarlig tur.

Det var da også efter pres fra øboere, at Z-R-ledelsen begyndte at overveje at gå i luften. Man vidste godt, at det var dyrt at flyve, og at der var grænser for, hvad folk kunne betale for denne form for hjælp. Og Zonen blev aldrig et rigt foretagende. Til gengæld besad man – i et vist omfang – en pioner- og redningskorpssånd, der bød, at man skulle hjælpe og så først i anden række bekymre sig om betalingen. En prisværdig indstilling

– der dog i tidens løb kom til at koste Zonen mange penge.

Det var iøvrigt også en holdning, som krævede en betydelig entusiasme hos Zonens ansatte. Venningbo, der efter uddannelsen ved Hærens Flyvertropper, blev Zone-pilot i 1946, har fortalt, at gagen på ingen måde stod i forhold til indsats og risiko. En forsikrings- og pensionsordning kendtes ikke, og i V.s ti år i Zonen, fik han de første fem år lønnen afdragsvis med halvdelen den 1. i måneden og resten i løbet af en uges tid.

Zonens fly

Zonens første fly var en britisk Monospar-maskine, der i og for sig fungerede udmærket, men den var ikke rummelig nok, og det kneb med motorkraften. Så kom krigen, og dermed blev det umuligt at skaffe nyt materiel fra udlandet – men samtidig, bl.a. på grund af de strenge sne- og isvintre, øgedes behovet for udsætning af luftvejen. Zonen henvendte sig ingeniørerne Kramme og Zeuthen fra Skandinavisk Aero Industri, og de konstruerede et ypperligt tomotoret fly, den berømte KZ IV, der opfyldte alle forventninger

og som skulle blive nærmest synonym med ambulanceflyvning. Zonen købte senere endnu et KZ IV-fly samt fire af de mindre KZ III-modeller. I mellemtiden gik også Falcks Redningskorpsets i luften, men Falck satsede nok nærmest på udlands-flyvninger.

Det var derfor oftest Zonens piloter, man hørte om, når der skulle flyves til de små danske øer, hvor man ofte landede og startede fra en stenet sandbred eller en hullet græsmark som bonden i en fart fik flyttet køerne fra. Maskinernes udstyr kan slet ikke sammenlignes med det flyvere i vore dage har til rådighed, og samtidig var betingelserne ofte ekstremt vanskelige, men hverken nattemørke, uvejr eller snestorme afholdt Z-R-piloterne fra at flyve, og så vidt Venningbo kunne erindre, havde man aldrig afslået at flyve, når alarmen gik.

Drøje ture

Opgaverne var iøvrigt mangfoldige. Ud over regulære ambulanceflyvninger kunne det dreje sig om eftersøgninger og taxation eller forsyningsflyvninger (f.eks. til Christiansø), ja selv slæbemålsflyvning for forsvaret tog man sig af. Engang var det



H.P. Venningbo. Til hans mange kvaliteter hørte også, at han var en dygtig refrain-sanger

oven i købet på tale, at Zonen skulle beflyve Rønne-ruten.

Zonen rådede med tiden over flere særdeles kompetente piloter, men navne som Simonsen, Venningbo og Pontoppidan havde et særligt ry. Lad følgende eksempel vise hvorfor:

En vinteraften med storm og sne indløb en alarm fra Rønne, hvor man på Amtssygehuset havde et kun tre uger gammelt barn, der var dødssygt med tarmslang.

Vejrudsigten var nærmest afskyelig, og det skortede ikke på advarsler mod at starte, bl.a. fra flyvelederen i Rønne, som kraftigt frarådede at vove sig ud i den forrygende vinternat. Men Venningbo, ledsaget af telegrafist Sejro, besluttede alligevel at flyve. V. havde nemlig haft en samtale med sygehusets kirurg, overlæge Iversen, som havde gjort det klart, at skulle barnet reddes, så måtte det til Rigshospitalet aldeles omgående. V. vidste også, at præsten allerede havde været på sygehuset for at døbe barnet – for alle tilfældes skyld.

Bogen blev færdig få dage, før Venningbo døde, og han nåede at se de første eksemplarer. Et rart minde om en brillant flyver og et godt menneske – som dog ikke blev sparet for sin del af tilværelsens fortrædeligheder.

Venningbo startede mod Rønne. Den sindige jyd var ikke en mand af mange ord, men fra anden side ved vi, at turen var rædselsfuld. Det lille fly kastedes rundt i luften af voldsomme vindstød, og i Rønne var der kraftig snefygning, så piloten blev fuldstændig blændet. Flyvepladsens personale havde sat nogle lygter ud for at markere landingsbanen, og da V. fik øje på dem lykkedes det at sætte flyet ned. En ambulance med barnet og dets fader ventede og snart var begge ombord, hvor en sygeplejerske tog sig af det dødssyge barn. Ved halvetiden om natten landede flyet i Karstrup, hvor en ambulance bragte patienten til Rigshospitalet. Venningbo havde endnu en gang klaret paragrafferne.

Ned på isen

Der var også engang, i isvinteren 1956, hvor V. under en postflyvning til Samsø blev tvunget ned på havisen. Han overnattede på den ubeboede Vejrø og reddede livet ved at pakke sig ind i postsækkene og spise lidt chokolade, han fandt i posten. Hver halve time måtte han dog løbe en tur for at få lidt varme. Dagen derpå bragte han atter postsækkene om bord i flyet og startede fra havisen. Kort efter landede han i god behold på Samsø – men mange havde allerede afskrevet ham.

Der er endnu en god portion historier om Venningbo, hans kolleger og ambulancelivninen i Danmark, og heldigvis kan man læse om emnet i en lille bog med Venningbos erindringer, udgivet af hans gode ven, luftkaptajn Kjeld Rønne, der har sit eget forlag. Bogen er ikke noget litterært mesterværk, thi V. var bedre til at flyve end til at svinge pennen. Men det er en ærlig og ubesmykket beretning om en ikke uvæsentlig del af dansk flyvningshistorie.

Uheld under landing på Rønne lufthavn

Da avismaskinen fra København i morges kl. 6.15 havde lagt an til landing og var på vej hen ad længebanen mod administrationsbygningen brød understellet pludselig sammen.

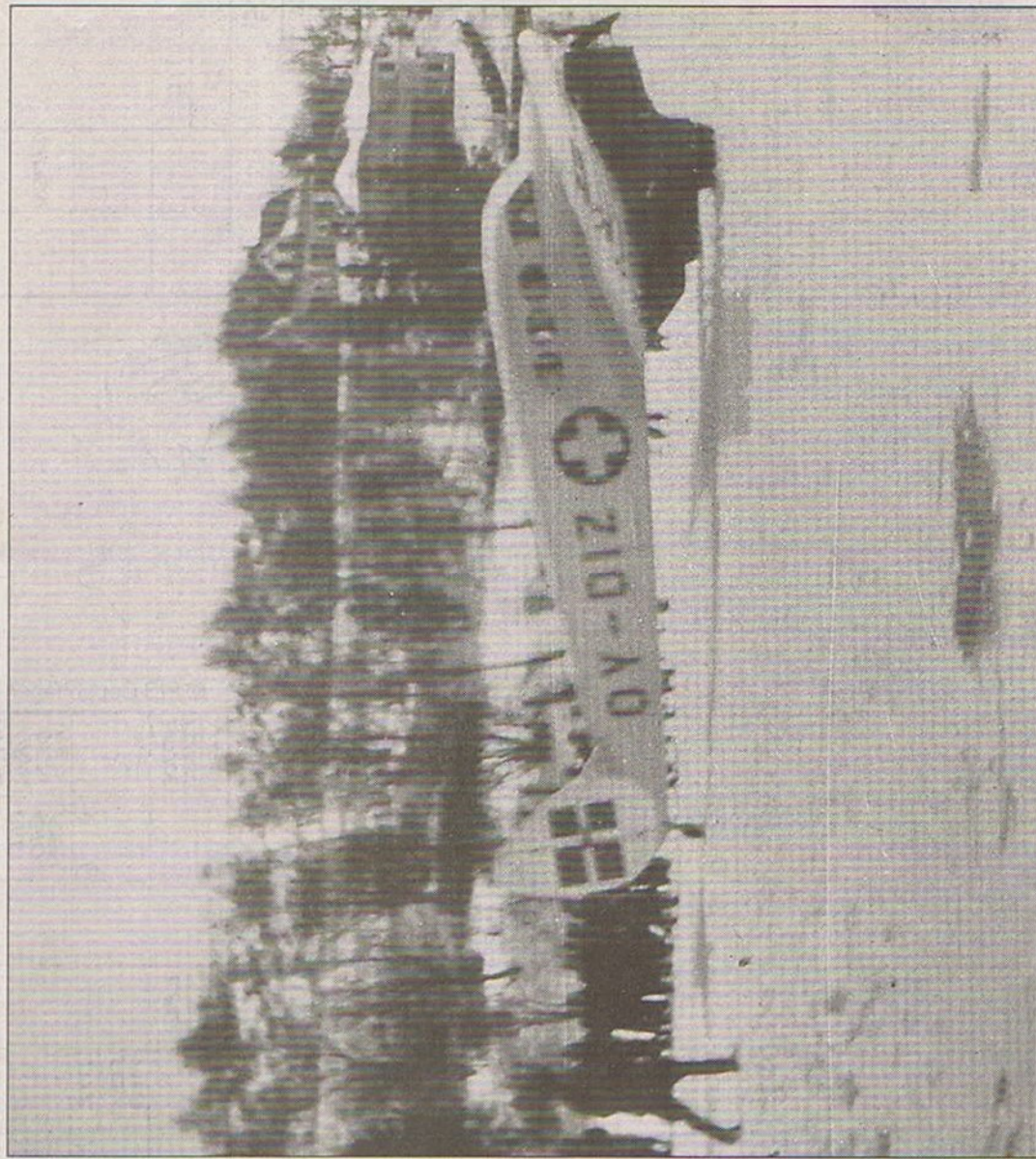
Maskinen kurede et kort stykke hen ad banen og fortsatte over et af markeringslysene et stykke hen ad græsbanen, inden den standsede.

Maskinen, der tilhører luftfartsselskabet Transair i København, var en Oxford-maskine.

Maskinen førtes af luftkaptajn Venningbo, og i maskinen befandt sig desuden luftkaptajn Mortensen.

Ingen af de to kom noget til ved uheldet.

18. 1-1957



Hammerløse kunne også bruges som landingsbane i en snæver vending. Her et KZ IV-fly fotograferet i 1946. (Foto: Bornholms Tidendes arkiv)

1936

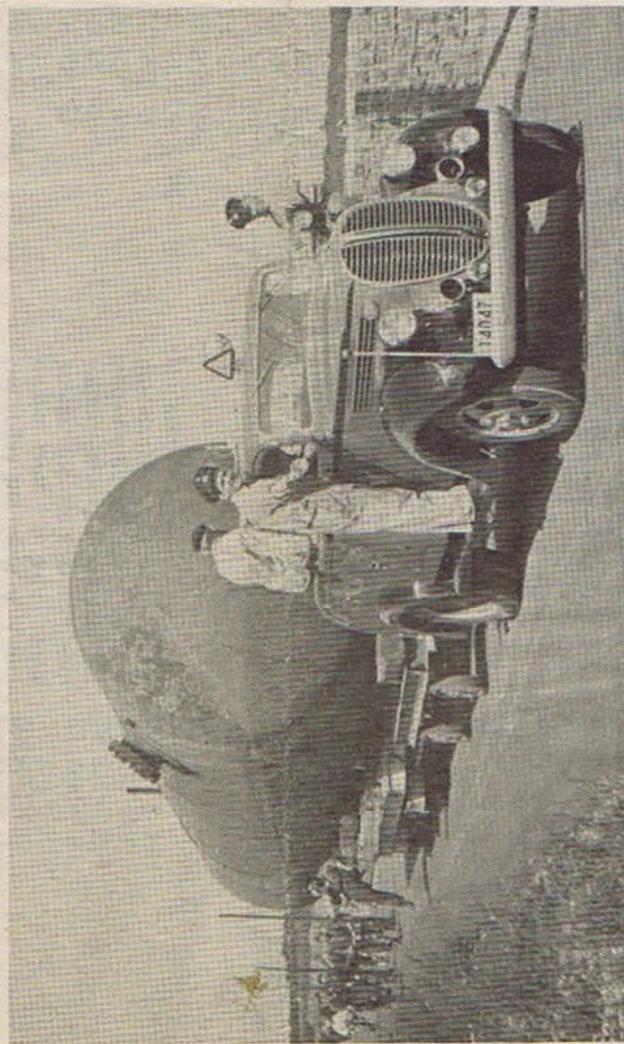
TORS DAG D. 2. JANUAR

Bange for Zonen

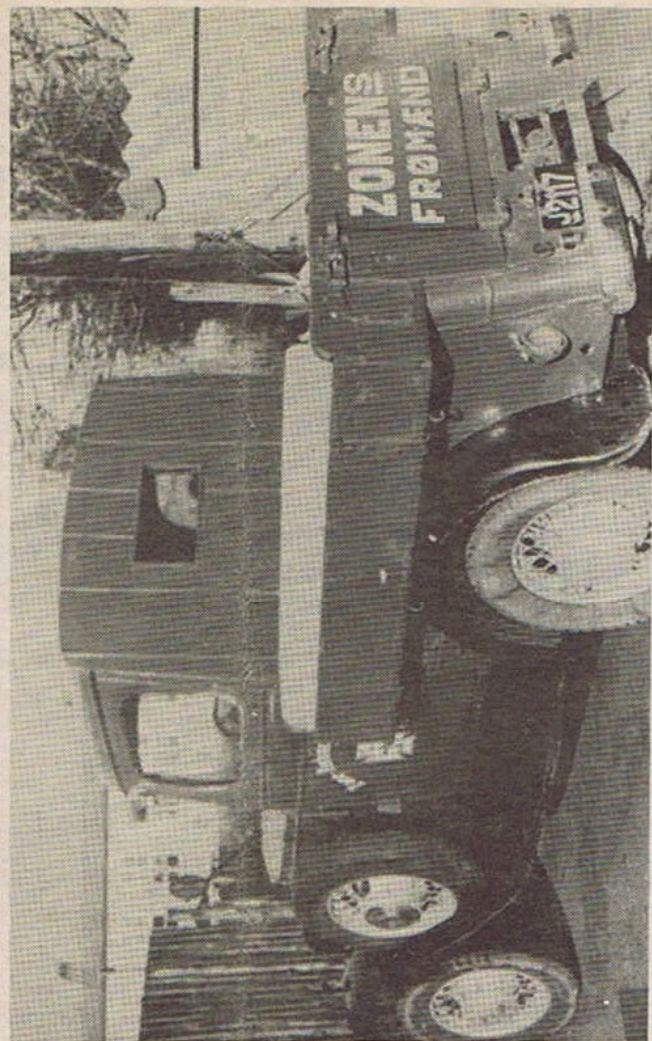
Zoneredningskorpset i Rønne var i Formiddag kaldt til Gaarden »Lyngholt« i Klemensker, hvor en Hest under Pløjningen var kommet for nær til et Vandhul og var faldet i. Man forsøgte forgæves at faa Hesten bragt pa det tørre, og alarmerede saa Zonen.

Men da Kraftvognen kom sprang Hesten selv op af Hullet og løb alt hvad den kunde hjem i den lune Stald.

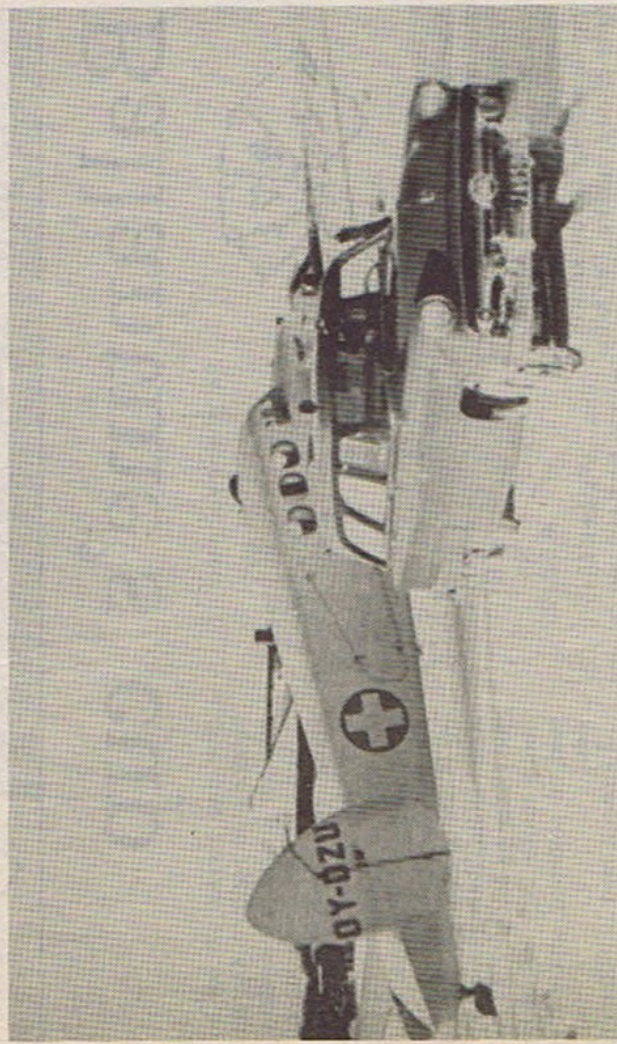
19



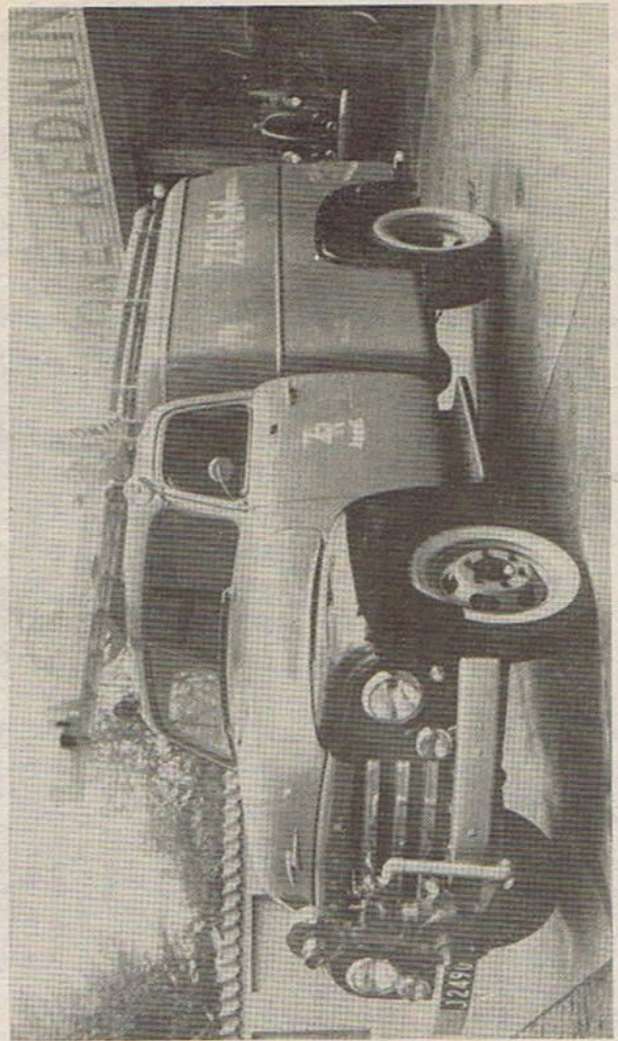
Zonen løste en hel del entreprenøropgaver - som regel ved hjælp af håndkraft og omtanke, men sjældent med de store tekniske hjælpemidler. - Her er en kranvogn spændt for en blokvogn med en stor tank, der bugseres på plads i Kosangas-anlægget på Nexø havn. T.v. på vognen står Zonens daværende leder i Nexø, H. Koch.



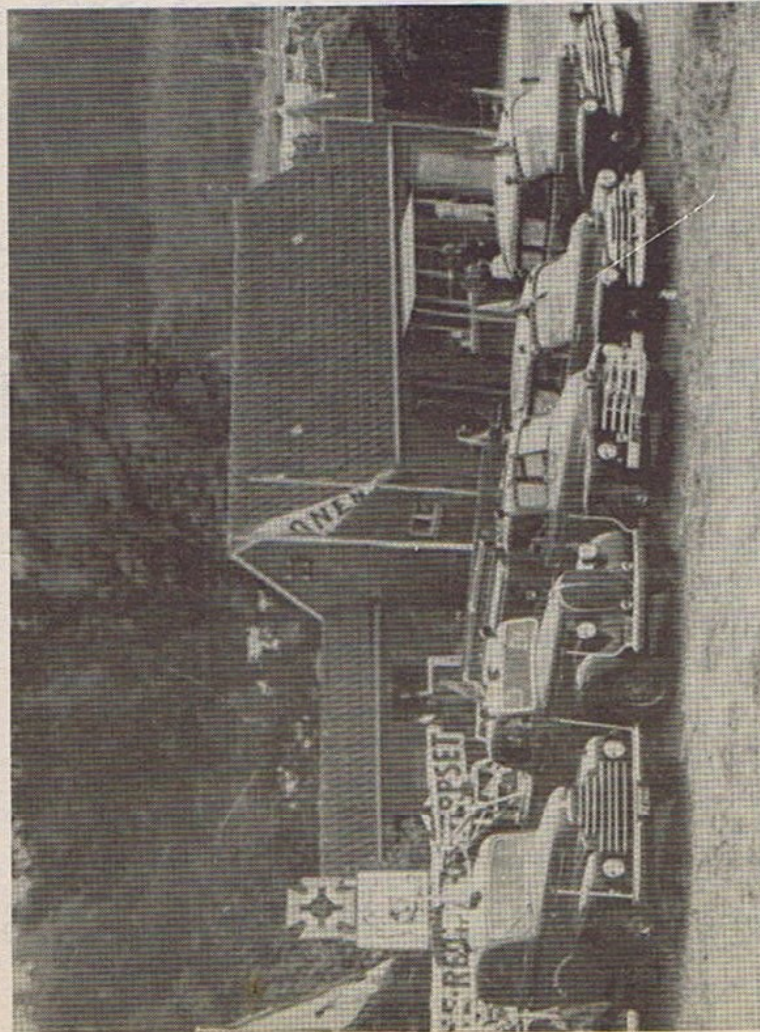
Zonens frø mænd måtte i 1956 klare sig med denne primitive hjælpevogn



KZ-ambulancefly en vinterdag i Rønne Lufthavn. Flyene og deres dygtige piloter gjorde en stor indsats under vanskelige forhold, og adskillige mennesker reddede livet takket være dem.



Der er et spring fra nutidens veludstyrede »katastrofevogne« med alt muligt hjælpemateriel og til denne udgave fra 50'erne, men efter tidens forhold var det alligevel et ganske avanceret køretøj - og vistnok den første af slagsen på Bornholm, bygget til formålet. Indtil da klarede man sig med ombyggede ambulancer.



Ved dyrskuerne i Almindingen sørgede Zonen altid for at fremvise et passende udsnit af det bedste materiel, man rådede over. Billedet er fra 1954



Zonens hovedstation på Aakirkebyvej i Rønne gennem en lang årrække. Den fine portal markerer korpsets 25 års jubilæum. Bygningerne nedrevet i år for at give plads til nybyggeri.

Hjildd Fjergemær 25/8-1925 d. 10/6-2009
 Hos Lone Pedningskorpset fra foråret 1952
 til maj måned 1954
 Lone leder Ejner Hansen



Tilladelige belastninger af wirer, kæder, sjækler m.m.

	normal brug	fare for personskade
wirer, kæder	$D^2 \times 1,3 = \text{tons}$	$D^2 \times 0,8 = \text{tons}$
sjækler	$D^2 \times 1,3 = \text{tons}$	$D^2 \times 0,6 = \text{tons}$
hampetove, kroge	$D^2 \times 1/6 = \text{tons}$	$D \times 0,1 = \text{tons}$

Eks.: 16 mm wire: $1,6 \times 1,6 \times 1,3 = 3,3 \text{ tons}$

Tilladelige belastninger for det på vogn værende materiel (udregnet efter ovenstående formler).

	normal brug	fare for personskade
motorspil (norm)	5 tons	3 tons
kranwire 13 mm	2,2 "	1,4 "
bugserwire 16 mm	3,3 "	2,0 "
wirestrop 13 mm	2,2 "	1,4 "
wirestrop mm	"	"
kæde 20 mm	5,2 tons	3,2 tons
kæde 15 mm	3,0 "	1,8 "
kæde 10 mm	1,3 "	0,8 "
sjækler 30 mm	11,7 tons	5,4 tons
sjækler 25 mm	8,2 "	3,8 "
sjækler 15 mm	2,9 "	1,3 "
hampetov mm	tons	tons
hampetov mm	"	"
kroge mm	tons	tons
kroge mm	"	"

Kranvognens ankerværdi:

bremsset med fodbremse = 4/10 af egenvægten
 pladejernsstopklodser m. kæder = egenvægten

Vogn 754. 21-86. Nexd

FALCKS REDNINGSKORPS
 Vogntjenesten

Rullemodstand og stigningsmodstand angivet i kg.
Alle tal incl. 25% sikkerhed.

RULLEMODSTAND *Holmer Tord Vogn. 754-11-86. Næst*

Køre- tøjets vægt kg	Fast vej 1/25	Græs 1/7	Grus 1/5	Sand 1/4	Mudder lav 1/3	Mudder dyb 1/2
1.000	50	175	250	325	425	625
2.000	100	350	500	625	850	1.250
3.000	150	550	750	950	1.250	1.875
4.000	200	725	1.000	1.250	1.675	2.500
5.000	250	900	1.250	1.575	2.100	3.125
6.000	300	1.075	1.500	1.875	2.500	3.750
7.000	350	1.250	1.750	2.200	2.925	4.375
8.000	400	1.450	2.000	2.500	3.325	5.000
9.000	450	1.600	2.250	2.825	3.750	5.625
10.000	500	1.800	2.500	3.125	4.175	6.250

STIGNINGSMODSTAND

Køre- tøjets vægt kg	Stigning angivet i grader							
	10°	15°	20°	25°	30°	35°	40°	45° og m.
1.000	200	300	425	525	625	750	850	1000
2.000	425	625	850	1050	1250	1475	1675	2000
3.000	625	950	1250	1575	1875	2200	2500	3000
4.000	850	1250	1675	2100	2500	2925	3350	4000
5.000	1050	1575	2100	2625	3125	3650	4150	5000
6.000	1250	1875	2500	3150	3750	4400	5025	6000
7.000	1450	2200	2925	3675	4375	5125	5850	7000
8.000	1675	2500	3350	4200	5000	5850	6700	8000
9.000	1875	2800	3775	4725	5625	6600	7550	9000
10.000	2125	3125	4250	5250	6250	7300	8375	10000

RULLEMODSTAND og STIGNINGSMODSTAND lægges sammen.

Eks. En vogn på 6.000 kg er kørt ned ad en græs-
skråning på 30 grader.

Nødvendigt træk: $1075 + 3750 = 4825$ kg.

Hurtig hjælp er dobbelt hjælp

Østermarie

Bornholm Bornholmere Bornholmsk

7.9.46

Zone-Redningskorpset stiftedes i 1930 og udviklede sig til en særdeles følelig, men aldrig faretruende konkurrent til det langt ældre Falcks Redningskorpset, der da også i 1963 opslugte »gøgeungen«. I nogle år førtes virksomheden videre som Falck-Zonen, men omkring 1977 forsvandt Zonen navn, og snart senere mærket sig omkring det lille, men tapre redningskorpset. Det fik iøvrigt tidligere Zone-medarbejdere og andre interesserede til at starte et ZR-museum i Holbæk, hvor det er lykkedes at samle en del gammelt Zone-materiel og inventar.

*

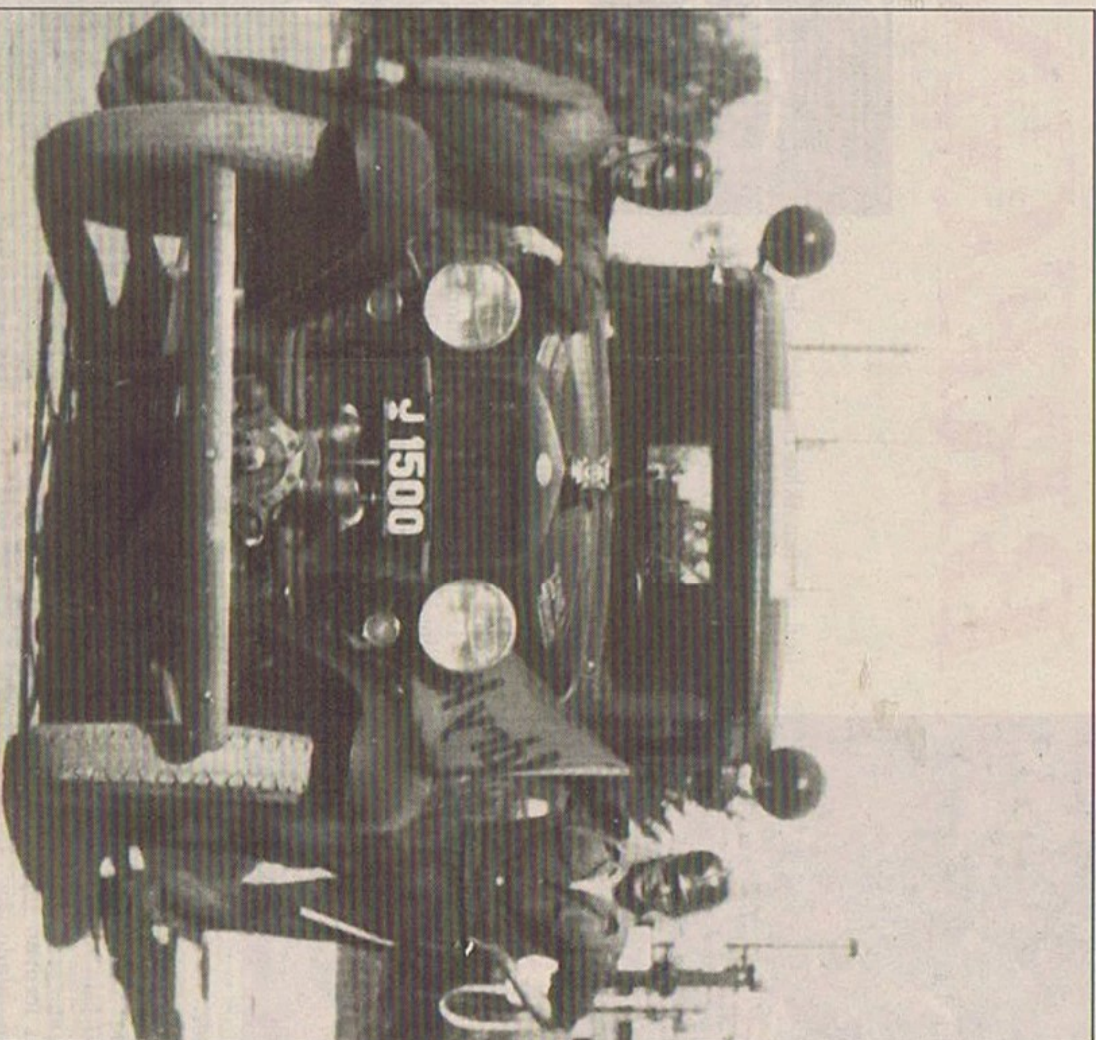
På Bornholm nød Zonen en særlig goodwill, fordi man startede her allerede i 1931, mens Falck først i 1954 besluttede at vise flaget på øen. Desuden var Zonen i mange år præget af en vis pione-

rånd, bl.a. med hensyn til flyveambulancen, og viste desuden udstrakt hjælpssomhed uden at hænge sig alt for meget i, om den der rekrirerede hjælp nu også var abonnent på Zonen. Den slags formaliteter kunne jo altid indhentes hen ad vejen. Det resulterede da også i, at bornholmerne i vid udstrækning »bar over« med Zonen, når det kneb med materiel og mandskab, og så selvom det undertiden medførte en lang udryknings tid, og det betød igen, at Falck i 50'erne havde svært ved at få fat på Bornholm.

*

På Bornholm, som andre steder, var Zonens organisation, ikke mindst i optaksfasen, beskednen. Der åbnedes stationer i Rønne og Østermarie (i 1944 flyttet til Nexø), og en overgang i Klemensker, og der var tale om brandslukning, autohjælp, kreaturbjergning og lign. Ambulancekørsel kom først til langt senere.

Nu er det ikke meningen her at skrive Zonens historie (det er udmærket gjort i en bog ZR-museet udgav i 1993), men blot at give baggrunden for en pudsig lille beretning, vi



fandt i et nummer af Bornholms Tidende fra juli 1943. Meddelelsen illustrerer nemlig på nærmest rørende vis den beskudne servicegrad, publikum dengang affandt sig med – og var nødt til at affinde sig med.

Avis-meddelelsen har følgende lakoniske ordlyd:

»Som bekendt har Zonens Sprøjte i Østermarie i nogen tid ikke været i brugbar Stand, og man paatænker at anskaffe nyt Materiel. I den senere Tid har Kranvognen også været ude af Funktion, idet Dækkene er sendt over til Vulkanisering.

Østermarie-Zonen ligger altså helt stille og lader eventuelle Alarmeringer gaa videre til Rønne».

Hvilket naturligvis ikke forhindrede Zonen i fortsat at anvende det gode korpsslogan

»Hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp«. Det gjaldt blot ikke Østermarie-stationen, der pt. var ude af drift.

Dette billede fra midten af 30'erne er vistnok den eneste optagelse af Østermarie-Zonen, der har overlevet



TAK TIL THORSEN

Falckmand Erik Thorsen, Dampmøllevej 29, Rønne, gik i går på pension efter 39 år i jobbet. Thorsen, der er bornholmer fra Vestermarie, startede som »zonemand«, men gik med over, da Falck overtog virksomheden, og Falck på Bornholm takkede i går ved en reception for Erik Thorsens fine indsats gennem de mange år. Thorsen har ry for at kunne klare alt praktisk arbejde i huset derhjemme, og som pensionist får han nu bedre tid til at koncentrere sig om husfliden sammen med sin kone og til at tage sig af børnebørnene.

Foto: VITALUND

1/4-92



Den 150 kilogram tunge løve, som har skabt en del furore og omtale i Hillerød. Der var stor skuffelse i Hillerød, da man fandt ud af at billedet stammede fra Bornholm.

Af Peter Tiemroth

DØD BORNHOLMSK LØVE IMPONEREDE I HILLERØD

Et dramatisk fotografi fra trediveerne af en dræbt løve i Helsingørgade i Hillerød har her i vinter givet folkene på det lokalhistoriske arkiv på Hillerød Bibliotek grå hår i hovederne.

Så offentliggjorde man imidlertid billedet i en lokal annonce-avis. Og på den måde fik man ved læsernes hjælp opklaret, at det pompøse motiv havde forbindelser til Bornholm.

Nemlig til den zoologiske have, som i nogle år i trediveerne eksisterede på Hotel Stammershalde på den bornholmske nordøstkyst. Offentliggørelsen af fotografiet gav i øvrigt anledning til talrige læserhenvendelser.

Billedet viser - udover den døde løve - overinspektør Tage Hansen fra Frederikssund, der tidligere var leder af Zoneredningskorpsets station i Hillerød.

Ingen turde skyde

Han blev i 1937 kaldt til Bornholm af lederen af den zoologiske have på Stammershalde, da man

her ville aflive fire løver. Men ingen på Bornholm turde binde an med at skyde dem.

Det fortæller han i hvert fald til Social-Demokraten i september 1937. Og herefter beretter han videre om selve »løvejagten«:

»Jeg affyrede først et prøveskud for at se, hvorledes bøssen virkede. Derefter skød jeg dem ned en efter en. Det var pletsud hver gang. Dyrene sprang flere meter op i luften og faldt om, dræbt på stedet.«

Ramt af lammelse

Grunden til, at løverne skulle aflives, var i følge Social-Demokraten, at interessen for løverne var aftagende, og haven havde forgæves forsøgt at få dem afsat. Desuden stod vinteren for døren, og man havde ikke råd til at føde på de store dyr.

I Dagbladet BT - hvor til historien om den born-

Et gådefuldt fotografi det lokalhistoriske arkiv på Hillerød Bibliotek viser sig at stamme fra den gamle bornholmske zoologiske have på Hotel Stammershalde

holmske løvejagt også nåede - hævdes det imidlertid, at løverne skulle skydes, fordi en lammelse havde ramt de store dyr.

Som betingelse for at skyde løverne, havde overinspektøren i øvrigt sikret sig, at han fik lov til at tage en af de nedlagte løver med sig hjem. Hensigten var at udstoppe den 150 kg. tunge, tretten år gamle løvinde.

Men først skulle han altså en tur i Helsingørgade i hjembyen Hillerød for at promenerer sit trofæ - og på den måde utvivlsomt imponere sine bysbørn i den nordsjællandske købstadsideyl.

Desværre har vi ikke været i stand til at fremskaffe billeder fra datidens zoologiske have ved Stammershalde. Men vi ved, at haven åbnedes i påsken 1934, og kun var åben i en fire-fem år. Vistnok fordi det kneb med at skaffe foder og publikum i anledning af den tilstundende Anden Verdenskrig.

Hotellens daværende ejer hed Mecklenburg, og han havde anskaffet de forskellige zoologiske mærkværdigheder mange steder fra over et årstid. Og haven blev en sensation for datidens bornholmere. I de seks uger fra

åbningen i påsken til pinsen havde haven således ikke færre end 5.000 besøgende.

Dyrene var anbragt i den seks tønder land store have, hvor der var etableret anlæg og gange. Etablisementet omfattede bl. a. en kunstig sø med svømmefugle.

Større menageri

I den skovlignende have fulgte herefter indhegninger med bjerggeder, dådyr og sikahjorte. Desuden var der små huse med ræve, grævklinge, marsvin og hvide rotter og mus. Samt en stor voliere med rovfugle og uglearter.

Frit rundt i parken bevægede sig påfugle, fasan og hønsarter, og der var også afdelinger for aber og bjørne samt en mindre ulveflok. Særlig lykke hos publikum vakte nogle små malajbjørne.

Omkring pinse dukkede en hunløve op samt en

stor brun bjørn. Og til at føre tilsyn med det eksotiske menageri havde man søgt ekspertbistand hos en hr. Sørensen, som kom fra den zoologiske have i Århus.

Ved åbningen karakteriserede en lokal avis »dyrenes have« som sjælden smuk - »med store træer og buskader, der vokser på det med klipper opfyldte terræn, hvorover de blå anemoner allerede nu breder deres farveskønne tæppe.«

Troldeskoven

Endelig nævnes det, at der til lejligheden også var blevet ryddet op i det særprægede terræn, som støder op til Stammershalde og benævnes Troldeskoven. Dette femten tdr. land store skovområde benævnes også som en attraktion for fastboende og turister.

Her bydes på urskovagtige scenerier, og træerne vokser som mystisk forvredne figurer - i mange tilfælde overgroet med vedbend. Desuden er der mørke stenhuler og høje klippeformationer, hvorfra der er god udsigt til klippekysten og havet.

ONSDAG D. 9. AUGUST 1939

Den første Ambulanceflyvning på Bornholm

Kl. 13.20 startede Zoneredningskorpsets Ambulanceflyver fra Kastrup til Rønne for at hente den tilskadekomne Cykellytter Mogens Christiansen, der ligger paa Amtssygehuset. Ved 14-30-Tiden kredsede Maskinen over Rønne, og Flyverløjtnant Simonsen gik glat ned paa Flyvepladsen.

Her blev Maskinen modtaget af en repræsentativ Forsamling. Indbudt var Flyvepladsens Bestyrelse, øens Borgmestre, Rønne Byraad, øens Brandinspektører, den konstituerede Amtslæge, Dr. Hendil, Overlæger og Sygehuslæger, Amtmanden, Repræsentanter for Politiet, de Motorsagkyndige, Røde Kors, Arbejdersamariterne m.fl.

Endvidere var Direktør Wibolt fra Zoneredningskorpset personligt til Stede.

De fremmødte havde Lejlighed til at se Maskinen, og ved 17-Tiden blev Patienten lagt paa Baaren, og Turen gik til København.

Fredag d. 28. Februar.

I Kamp med Snemasserne

Klemensker-Zonen blev i Aftes ved 10.30-Tiden kaldt til Nyker for at hjælpe en Bil, der havde sat sig fast i Snemasserne. Til Trods for, at der arbejdedes energisk i mange Timer, maatte man dog til sidst lade den i Stikken et Sted mellem Nyker og Klemensker.

Føreren naaede til Fods til Klemensker Kl. 1.30, mens Zonen først kom hjem kl. 3.30.

1941

Tirsdag d. 18. Marts

Zonen paa Skovningsarbejde

Zone-Redningskorpset fra Østermarie var i Gaar paa Skovningsarbejde paa Frigaard. En stor Pil, hvis Grene truede med at ødelægge Ledningsnettet, blev fældet, men Arbejdet vanskeliggjordes en hel Del, da det mægtige Træ lænede sin tunge Krone ind over Bygningerne. Selv om det blæste noget, forløb Skovningen dog udmærket.

1941

Tirsdag d. 18. November

Hvorfor Zonen tuder

Skulde det virkelig være nødvendigt, at Zoneredningskorpsets Udrykningsbiler holder saa meget Spektakel om Natten, spørger en Læser os. Selvfølgelig skal der tudes, men kunde det ikke - af Hensyn til Folks Nattesovn gøres lidt mere diskret. Bilen har jo i Forvejen Lygter, og den selv gør ogsaa noget Spektakel. Ja, jeg spørger blot i al Fredsommelighed.

- Vi kan ikke tude mindre, end vi gør, hvis vi skal køre forsvarligt, svarer Stationsleder Kruse-Hansen, Zoneredningskorpset. Nu, da vi har Mørklægningen, maa vi jo oven i Købet tude mere, end Tilfældet har været tidligere. I Byen tuder vi om hvert Hjørne og paa Landet med passende Mellemrum, idet det jo er umuligt at se langt frem. Man maa huske, at hvis der skulde ske et Sammenstød, og vi saa ikke havde tudet, saa vilde vi hænge paa'en.

1966

Fredag den 11. marts

Eksamensbevis til 17 nye samaritter

Klemensker Røde Kors samariterkursus, der afsluttedes torsdag aften på Klemensker Centralskole, har været præget af rekordagtig tilslutning. Ad de i alt 35 tilmeldte kursister, efter sigende det største antal i hele landet, har gennemsnitlig 24 givet møde pr. aften. Heraf adskillige ældre samaritter. Kurset har været ledet af læge Rich. Knoop, Klemensker, og redder Carl Åge Grønbech Nielsen, Rønne, der begge fik overrakt opmærksomheder.

Ved det efterfølgende samvær uddelte formanden rensemester Harry Jepsen, Bogndal, eksamensbeviser til de 17 samaritter, der havde bestået aftenens eksamen. Nemlig følgende: Folmer Aggerholm, Jytte Hansen, Anne Marie Holm Jensen, Poul Hermanen, Vilmer Dahl Hermansen, Benny Jespersen, Hans Anker Jensen, Arne Kofoed, Inger Kofoed, Lennart Koch, Ingrid Kofoed Møller, Gurli Marker, Eda Olsen, Louis Pedersen, Bjarne Sørensen, Lissi Rasmussen og Bjarne Rasmussen.

Mindeord

Indsendt af Frederik Madsen, formand for Zone-Redningskorpsets Venner.

Fhv. Falck-stationsleder Karl Aage Grønbech er 27. april afgået ved døden i en alder af 87 år. Grønbech, som var født Nielsen, stammede fra Bornholm, og han fik i 1955 ansættelse ved Zone-Redningskorpset i Rønne, først som akkvisitør, senere som redder.

Efter sammenslutningen mellem Falck og Zonen i 1963 kom Grønbech i 1969 til Falck i Tårnby som assistent og derfra til Falck-Huset, hvor han med titel af korpsinstruktør var beskæftiget med at øge reddernes faglige niveau inden for ambulancetjenesten samt udvikling af forbindskasser og førstehjælpsinstruktioner m.v. Grønbech deltog i forbindelse hermed i Falcks arbejde med Trafikradioen under Lars E. Christiansen og i Falcks vejledning, som dengang informerede alle danskere om vejenes tilstand hver morgen i vinterhalvåret. I 1979 blev Grønbech udnævnt til stationsleder i Frederiksværk, hvorfra han blev pensioneret i 1993.

Nogle få håndfulde mennesker har været med til at tegne og lægge grunden til det image, Falck har den dag i dag, og med Grønbech som Falcks synonym for forbedret uddannelse var han en af dem. Redningssagen og den uegennyttighed, der er knyttet hertil, var Grønbechs eksistens og hjertebar, og aldrig undlod han nogen lejlighed til at udbrede vigtigheden af at kunne førstehjælp og elementær brandslukning. Grønbech efterlader sig tre døtre, seks børnebørn og tre oldebørn.

Æret være Karl Aage Grønbechs minde.

nr. 1 fra vinderen Bente Johansen



nr. 3 Poul Møller

da Rabekkers kran skulde flyttes fra Havnem og
 op til området ved Kærlinsøen blev Redningskorpi-
 let bedt til at udføre opgaven da Maskinen
 var læst på Blokvognen påbegyndte Olelsen
 kørslen den morned der var maskinført fra Kranen
 havde glemt en meget vigtig detalje at lase
 Maskinhus så den ikke kunde dræbe under
 kørslen når Kranvognen skulde dreje ud ved
 Havnegaden til Oluf Pedersens Vej hvor vejen
 holder en smule svingede Kranhuset ud til
 venstre hvorved Maskinvognen kom ud til venstre
 den store kontravagtklods der hang i to støtter
 forøgede udsvingsvognen så Maskin simpelthen
 skred ud over siden på Blokvognen et fantastisk
 held at der ikke skete en ulykke da der var en
 dreng der cyklede ved siden af Blokvognen
 men var heldig at komme til siden at han ikke
 fik kontravagtklods på sig men skulde Maski-
 nen så frigøres fra Blokvognen var jo sikret
 med keder så den ikke kunne skide af Blok-
 vognen - under kørsel vi måtte så have Kæ-
 dervognen med til os så jeg kunne få
 autogentkørbremserne igang da der ikke var
 mulighed for at få dem af Blokvognen for
 den var fjæret men så gik det rimelig godt
 vi havde Blokvognens svære opkøre slidde som
 en del opkløbsringssømmer med os så med
 lidt forsigtighed fik vi Blokvognen ~~Blokvognen~~
 frigjort men kranmaskin blev ikke flyttet

den dag men på et senere tidspunkt medens vi
var igang at få maskin af Blokvoeren kom en
mand oppe fra Rabakken han spurgte kronføreren
på stedet gav ham besked på at han kunde
henvende sig på kontoret og få sit tilgode
udbetalt så var der ikke mere arbejde til ham
der syntes det var en uforståelig måde at han
blev behandlet på men sådan blev det så kom der
en anden kronfører og kørte maskin tilbage på
pladsen senere blev den flyttet uden uheld
personen fra Rabakken der spurgte Kronføreren hed
Pæren Holm Jensen





Det kan også ske
for Dem !



ZONEN
hjælper i enhver situation

Rejser De til udlandet?

Tegn da abonnement
på ZONEN - specielt
udenlandsabonnement



12-8-00

ZONE-REDNINGSKORPSET (1) - Selvom det snart er fyrré år siden Falcks Redningskorps opslugte det mindre, men stærkt konkurrerende Zone-Redningskorps, er der stadig mange bornholmere, som husker Zonen, der i ca. 30 år var ene om at være øens redningskorps.

Vel var materiellet, bortset fra de seneste år, ikke imponerende og mandskabet oftest såre begrænset, men til gengæld var korpsets folk nærmest ubegribeligt entusiastiske og lidet bureaukratiske, og de bestræbte sig døgnet rundt på at hjælpe så effektivt som muligt, når der var behov for det. Derfor følte bornholmerne sig stort set trygge ved bekendtskabet, og det betød bl.a., at Falck virkelig måtte strenge sig an, da korpset i 1954 åbnede en station i Rønne. En situation, der varede ved indtil Falck overtog Zonen i 1963.

Redaktionen får ofte forespørgsler om Z-R på Bornholm og ønsker om billeder af materiellet, og derfor begynder vi her en mini-serie, der bygger på arkivets Zone-billeder. Når serien er sluttet, hører vi gerne fra læsere, der eventuelt kan bidrage med yderligere Zone-fotografier. Abningsmotivet er en Zone-annonce fra 1960 - altså kort før Zonen måtte stryge flaget. Hvorfor man så sent gjorde en så alderstegen Chevrolet-personbil til hoved»person« er der ingen forklaring på.



personen på højre side af bilen er
mellem andet ting Ewald Møller kendt af
mange Bornholmere som værkfører hos Ford
Bornholms Bil og Traktorkompani og Tied

ZONE-REDNINGS- KORPSET (2)

- Til de ældst kendte billeder af Zone-aktiviteter på Bornholm hører dette foto af en Ford-kranvogn, forsynet med et pumpeaggregat foran køleren, så køretøjet også kunne indsættes ved brandslukning, der jo ved Zonens start var en af hovedopgaverne, især på landet.

- På Bornholm åbnede Zonen stationer i Rønne og Østermarie i 1931 i et samarbejde med henholdsvis Poul Rasch, Auto-Centralen og mekaniker Reinholt Hansen. Sidstnævnte station blev lukket i 1944 og virksomheden flyttet til Nexø. - Billedet er fra perioden i Østermarie og vistnok det eneste eksisterende fra denne station. Kranvognen endte senere i Nexø og fungerede, så vidt vides til 1952.

AMBULANCE

Zonens redningskorps har bestilt en ny ambulanceflyvemaskine, der med hensyn til start- og landingsegenskaber vil blive enestående i verden.

Landingshastigheden vil kunne nedsettes til 60 km, hvorved opnås et landingsafløb på 50 meter, og den kan starte på 70 m.

BORNHOLM ZONEN

Den nye Zone-redningsstation indvies i går ved en lille festlighed i stationens lokaler på Nexø bryggeri.

Der var mødt ca. 100 indbudte. Direktør Wibolt oplyste, at Zonen nu har 74 stationer landet over med 300 vogne og en betjening på 500 mand.

BORNHOLM ZONEN

Zonen har købt ejendommen Storegade 27 i Rønne, hvor der skal indrettes en ny, moderne station for redningskorps. Den kommunale administration er godt tilfreds med igen at få Zonens nuværende lokaler stillet til rådighed.

AMBULANCE

Elegant og let som et tidseldun dalede Zoneredningskorps nye flyvende ambulance i går ned på Rønne lufthavn, hvor den vakte betragtet opsigt. Det var marshallens første rejse, og den havde kun brugt 50 minutter om turen fra Kastrup til Bornholm.

26-8-00



ZONE-REDNINGSKORPSET (3) - Fotoet fra Auto-Centralens gård i Rønne skal være taget i 1931, formentlig i forbindelse med Zone-indvielsen. Køretøjerne er opstillet til parade, men det kan undre, at virksomhedens »civile« køretøjer er anbragt i forgrunden, mens redningskøretøjerne gemmer sig bagest i billedet. Man ser fra venstre en brandbil, en påhængspumpe, en kranbil med frontpumpe samt de to Buick-ambulancer, der på det tidspunkt ikke hørte under Zonen, men »opereredes« af Poul Rasch, Auto-Centralen. Det var Røde Kors, der tidligt i 20'erne indførte bilambulancer - eller sygebiler som man kaldte dem. Senere kom sygehusvæsenet ind i billedet, men Rasch passede en tid lang fortsat kørslen.

nr. 1 fra venstre
Hart Erik Gøbjerg
anset hos Hørn
samtidig mekaniker
hos Auto Centralen

nr. 4 fra venstre er mekaniker Carl Vilhelm Bidschup



ZONE-REDNINGSKORPSET (4) - Også dette billede er hentet i Auto-Centralens gård i Rønne i begyndelsen af 30'erne. Virksomhedens kranvogn er på kølerhjælmen forsynet med Zone-Redningskorpsets mærke, foruden egen firmabetegnelse på siden. På stigen troner kækt nogle yngre mennesker, der med tiden blev kendte folk i motorbranchen på Bornholm. Med sikkerhed genkendes nr. 2 f.v., den senere Zone-leder Kruse-Hansen, nr. 3 mekaniker Poul Jensen, som i mange år var værkfører ved Ford i Nexø (og dertil en habil musikanter) og yderst t.h. mekaniker Kaj Eriksen, der med tiden fik sin egen motorcykelvirksomhed.

nr. 2323 er ikke nogen 1939 Chevrolet hvor skal
ikke det er nogen Chevrolet

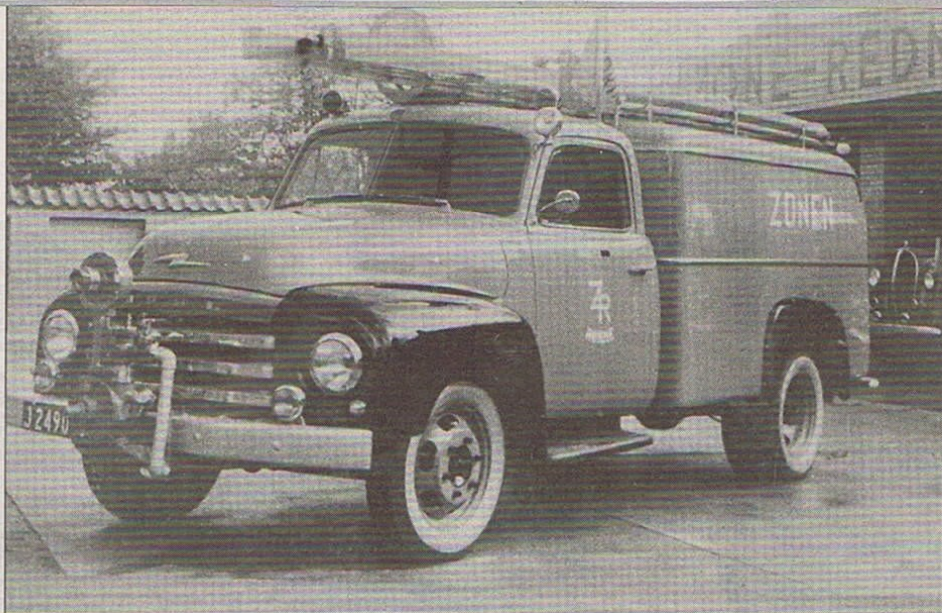


ZONE-REDNINGSKORPSET (5) - På Bornholm begynder bilambulancernes historie i 1919, da øen fik et af de køretøjer Røde Kors lod udstationere rundt om i landet. I 1927 overtog den driftige Poul Rasch, der drev Auto-Centralen, ambulancekørslen, og da han afhændede virksomheden blev kørslen overdraget Charles Aakjær, som havde været chauffør hos Rasch. Først i 1944 overtog Zonen ambulancekørslen på Bornholm og »arvede« i den forbindelse Aakjærs ambulancer (billedet). T.v. ses en Buick 1929, anskaffet 1931 og t.h. en Chevrolet 1939, indkøbt i 1941. Begge vogne var opbygget fra chassis hos karetmager Aage Jensen i Rønne. Chevroletten kom iøvrigt senere til Z-R-stationen i Nexø.



*bilten ved styken Mjøl
11 Redningsvogn
model 1935 ZR nr 209
udgik i 1953
fra ZR nr 25*

16-5-00
ZONE-REDNINGSKORPSET (6) - I Zone-Redningskorpset var man vant til at improvisere og man havde stor erfaring i at vælge de mindst udgiftskrævende løsninger. Denne Ford V8 fra midten af 30'erne, der på billedet ses passere Nyker i en tøbrudsperiode, anvendtes oprindeligt som Ambulance og var vel udtjent til dette formål en skønne dag, men ombyggedes så til det, man lokalt kaldte en katastrofevogn - og andre steder, måske lidt mindre dramatisk, en pionérvogn. Den kunne trække en påhængspumpe til diverse opgaver, og den var iøvrigt udstyret med bl.a. save, økser, værktøj, taljer og donkrafte - samt et par geværer, som anvendtes, når Zonen blev kaldt ud til brande på landet, hvor det kunne blive nødvendigt at skyde kreaturer, det ikke var muligt at redde ud af brændende stalde.



ZONE-REDNINGSKORPSET (7) - Forrige lørdag omtaltes Zonens første katastrofevogn på Bornholm, en ombygget kasseret ambulance, der iøvrigt gjorde god fyldest i en årrække. Men det var en stor dag, da Zonen, som dengang havde station på Åkirkebyvej i Rønne, i 1953 modtog denne splinternye Opel Blitz, der fra »fødslen« var indrettet til formålet. Vognen var bygget lokalt, og taksator Reinholt Lenz, der var med, har fortalt, at vognen faktisk dannede skole, idet stationen i Ringsted også ville have en, men da man henvendte sig til karetmagerfirmaet i Rønne og bad om at låne tegningerne, lød svaret, at man havde ingen. Endnu engang havde man improviseret og blot ridset en skitse ned på en finérplade - som derefter anvendtes ved bygningen af vognen. - Den nye katastrofevogn var udstyret med alt tænkeligt grej til indsats ved ulykker eller entreprenøropgaver og havde bl.a. en projektor samt frontpumpe med skumanlæg og en vandtank til hurtig indsats på brandsteder. Der var blot det problem, at Zonen ikke mere havde brandslukning på Bornholm, og derfor i princippet kun rykkede ud for at bistå ved brande hos abonnenter. Alligevel så de kommunale brandfolk lidt skævt til Zonens flotte hjælpevogn, som »trængte sig på«. - Køretøjet udgik iøvrigt engang efter 1966.

23-5-00

33



ZONE-REDNINGSKORPSET (8) - Også dette billede illustrerer Zonens evne til at klare sig med beskedne midler. På et tidspunkt anskaffedes denne ældre Chevrolet (?), som vistnok oprindeligt havde været en personvogn, men nu blev »beskåret« og udstyret med et lille lad, så man fik en praktisk halv tons lastbil. Den blev kaldt »gasbilen« - af en grund som der senere skal fortælles om (!!!!), men da Zonen i løbet af 50'erne udvidede aktiviteterne med svømmedykkere (frømænd) fandt vognen også anvendelse ved transport af deres grej, og en malekyndig zoneredder forsynede bagsmækken med en lidt uautoriseret påskrift.

30-9-00



ZONE-REDNINGSKORPSET (9) - I Zonens tidlige år blev der ikke investeret synderligt i materiellet - og det måtte holde længe. Billedet viser en ældre Chevrolet-kranvogn fra Rønne, vistnok »arvet« fra Auto-Centralen, og under krigen udstyret med gengas. Her transporterer den i besættelsesårene en tung maskindiel på en noget primitiv blokvogn. Kranvognen havde nr. J 341, men dens historie kendes ikke. Måske er det den kranvogn, der blev ophugget i 1946, da stationen fik en nyere og kraftigere vogn. De fleste gengas-biler havde efter krigen svært ved at vænne sig til igen at blive »fodret« med benzin.



ZONE-REDNINGSKORPSET (10) - Endnu et billede fra krigsårene, da Zonen endnu havde en andel i brandslukningen på Bornholm og bla. havde flere påhængssprøjter udstationeret på steder langt fra stationerne i Rønne og Østermarie/Nexø. Billedet er fra Sejersgård ved Rønne, hvor Zonen en martsdag i 1944 demonstrerede noget af materiellet. Repræsentanter for Sogneraadforeningen og politiet ytrede tilfredshed med opvisningen og konstaterede, at Zonen mødte med betydeligt mere materiel end korpset egentlig var forpligtet til.

14-10-00



ZONE-REDNINGSKORPSET (11) – Z-R-stationen i Nexø opererede med et minimum af mandskab og materiel. Nexø-stationen blev etableret, fordi Zonen ønskede at overtage ambulancekørslen på Bornholm, og så blev Østermarie-stationen ofret til fordel for Nexø. Fra april 1944 blev stationen drevet af indehaveren af Østbornholms Auto Central, P.W. Sode, der også var bryggeriejer og i det hele taget havde mange jern i ilden (som formentlig alle kastede mere af sig end Zone-entreprisen). Derfor var det ikke nogen overraskelse, at Sode droppede Zonen (eller var det omvendt?), og fra januar 1947 fik Zonen hjemsted hos vognmand Sv. Schou i Grønnegade, der indrettede en garagebygning til formålet. Billedet viser bygningen og en Ford V8-39 ambulance samt en noget mere bedaget kranvogn. Det er vognmand Schou t.v.

21-10-00



ZONE-REDNINGSKORPSET (12) – Når der var dyrskue var Zonen altid godt repræsenteret i Hareløkkerne, sådan som det ses på dette billede fra 1954. Det ses også, at bilparken, der talte køretøjer fra både Rønne og Nexø, var, skal vi sige, ret så afvekslende, hvad der jo ikke var en fordel m.h.t. reservedele og vedligeholdelse, men ofte et resultat af et godt tilbud fra en autoforhandler. – Når man i de par dage dyrskuets varede, kunne være så talstærkt til stede, skyldtes det, at eventuelle alarmer gik videre til Hareløkkerne, og mere end en zonemand gjorde sig da også klart, at der var en både synlig og hørbar reklame i at lade udrykningshornene gælde, når man rykkede ud fra selve dyrskuepladsen. Det fortælles endog, at når der en dag var for få ægte alarmer, skete det, at den vagthavende lod ambulancen køre en lille tur i nabolaget »med blæs på«, så man kunne sikre sig, at hornet virkede og »olien ikke var stivnet i motoren«...

28-10-00



ZONE-REDNINGSKORPSET (13) - Endnu et situationsbillede fra dyrskuepladsen i Hareløkkerne, denne gang fra 1955. Zonens frømand, eller svømmedykkere som den mere officielle betegnelse lød, vandt frem just i 50'erne, og korpset reklamerede ihærdigt for anvendelsesmulighederne. (Bemærk dukken i midten af billedet). Ikke mindst ejere af småskibe og fiskerfartøjer var glade for zonefolkene, hvis indsats ofte sparede en beddingstur.

4-11-00



ZONE-REDNINGSKORPSET (14) - Entreprenøropgaver var altid velkomne hos Zonen - skønt de i perioder ofte oversteg kræfterne hos både mandskab og materiel. Men de gav rare penge i kassen, fordi det jo oftest var opgaver, der faldt uden for abonnementet og derfor kunne afføde en regning. I mangel på specialmateriel og særlig uddannelse udfoldede mandskabet stor opfindsomhed og megen ildhu - og arbejdstidsregler var der ikke så mange af for et halvt hundrede år siden. - Billedet er fra Sydhavnen i Rønne i 1952. En 5 tons Teglkås-kutter var havareret under en storm og fik slået et stort hul i bunden. Kutteren bjærgedes ind i havnen, og Zonen fik den stablet på en lokalt fremstillet blokvogn og transporteret til værft i Rønne. Trækraften leveredes af en veltjent førkrigs-Ford, der i mange år var Rønne-stationens trofaste arbejdshest - og vistnok iøvrigt senere blev udstationeret i Nexø.

11-11-00

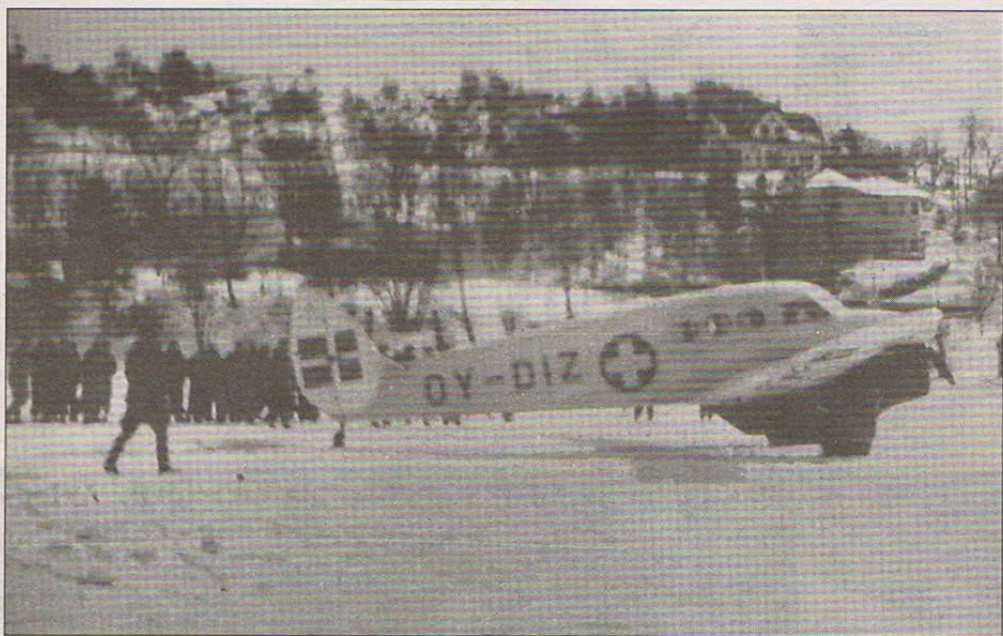
Reddende med båd og motor fra Sydkas
 til Rønne Sydhavn er ~~der~~ Jørgensen Hild
 og datteren

Blokvognen som er på billede nr. 14 er
 fremstillet hos P. Vietsens olieskivværksted
 Tranekær nr. 23 i 1952 så det er måske
 dens første opgave den er på den har gennem
 tiden flyttet mange tunge godsstænde
 eksisteret sådige som Lone Olssens Rønne har
 lovming på at overbåge den når den ikke skal
 bruges mere i nuværende firma 3/07



ZONE-REDNINGSKORPSET (15) - Et andet eksempel på Zonens entreprenøropgaver. I Nexø skulle en stor gastank, vistnok i begyndelsen af 50'erne, transporteres til et lageranlæg på havnen. Igen måtte den gamle Ford-kranvogn lægge kræfterne i, og tanken blev klodset op på to blokvogne - på en måde vore dages arbejdstilsyn nok havde været lidt utilfreds med. På bilens højre trinbræt ses den daværende zoneleder i Nexø, Herman Koch, og på v. trinbræt skimtes kørelærer Poul Olsson, Rønne, som var en af flere »løse« medarbejdere ved Zonen.

18-11-00



ZONE-REDNINGSKORPSET (16) - Naturligvis må en billedserie om Zone-Redningskorpset omfatte flyvetjenesten, også selvom historien snart har været fortalt nogle gange, ligesom billedet har været ret godt »genbrugt«. De berømteste af Zonens flyveambulancer var de danskbyggede KZ IV-fly, der blev specielt konstrueret til formålet og derfor kunne starte og lande under meget primitive forhold. Billedet er fra 1946, da det blev nødvendigt at bruge den tilfrosne Hammersø som landingsbane under en hastetransport med en patient. - Nogen særlig god forretning blev flyvetjenesten vist næppe for Zonen, men den gav korpset en hel del goodwill, og mange syge mennesker blev hjulpet.



ZONE-REDNINGSKORPSET (17) - I 1947 flyttede Zonen i Rønne til en station på Åkirkebyvej 27, hvor der opførtes en garagebygning i tilslutning til en privat villa, som ombyggedes, så der blev plads til kontor, vagtstue og privatbolig for Ejner Hansen, der netop var tiltrådt som stationsleder. - Billedet er fra midten af 50'erne. Vognparken er kørt frem til parade, hvad man gerne gjorde i pænt vejr, bl.a. fordi det tog sig godt ud for forbipasserende på gaden, og Hansen fandt, at det var en udmærket reklame. Han står selv yderst t.h.

8-12-50

39

billedet nr. 17 er muligvis fra sommeren
1952 da Zonens Telefonvogn nr 437
kom til at i 1953 sd. leder Ejner Hansen
blev ansat som Telek sd. leder da de
åbnede i 1954 nr 2 på billedet fra
højre er Ole Olsen nr 3 er



ZONE-REDNINGSKORPSET (18) – Den 1. oktober 1956 var der fest på Zone-stationen på Aakirkebyvej i Rønne. Man fejrede 25-året for Zonens etablering på Bornholm og samtidig markeredes, at stationsleder C. Lundtoft, der efterfulgte Ejner Hansen, havde været 25 år i firmaet. - Billedet viser udsmykningen ud mod Aakirkebyvej. Kun en enkelt kranvogn er hjemme – hvilket behagede den besøgende Zone-ledelse, som satte pris på, at »hjulene rullede«.



ZONE-REDNINGSKORPSET (19) – Som omtalt forrige lørdag fejrede Zonen i oktober 1956 to jubilæer, og begivenheden markeredes ved en munter teltfest for indbudte i stationens store have. Jo, Zonens entreprenøraftdeling udlejede og opsatte også store telte, og det gav en ganske pæn omsætning. - Billedet er taget under spisningen. For bordenden sidder stationsleder C. Lundtoft og hustru.

16-12-60



ZONE-REDNINGSKORPSET (20) – I 1954 oprettede Falcks Redningskorps en station i Rønne, og i nogle år konkurrede Falck og Zonen med stor ihærdighed om kundernes gunst. Falck havde faktisk svært ved at få fodfæste, fordi Z-R nød en betydelig goodwill hos bornholmerne, men det endte naturligvis med, at »storebror« sejrede. I 1963 fusionerede de to korps, og året efter kunne man under en øvelse i Rønne lufthavn se køretøjer fra begge korps. Falck havde forpligtet sig til i en periode at føre Zone-navnet i firmabetegnelsen, men i 1977 forsvandt begrebet Falck-Zonen, og Falcken fløj alene. – Billedet er det sidste i en serie om Zonen på Bornholm.

23-12-00

Ambulancekørsel

Bornholm fik sin første ambulance i 1919, da Røde Kors stationerede sådanne rundt om i landet. I 1927 overtog Poul Rasch, Autocentralen kørslen, indtil Charles Aakjær videreførte den i 1927. Først i 1944 overtog Zo-

nen kørslen og overtog Aakjærs gamle ambulancer, som var opbygget hos karetmager Aage Jensen i Rønne.

1955

LØRDAG DEN 18. JUNI. ZONE-FRØMAND DER KAN GÅ NED PÅ 90 METER.

Zoneredningskorpsset på Bornholm har nu fået fast stationeret frømand i Rønne. Tidligere har det været således, at skulle redningskorpsene benytte frømand, skulle man have dem overfra, men fra 1. juli råder Zonestationen i Rønne over to fuldt uddannede frømand og frømandsudstyr.

De to frømand er redderne Thorsen og Marcussen, der har været på kursus i København. Fredag eftermiddag præsenterede stationsleder Carlo Lundtoft frømændene i Rønne sydhavn. De to zonefolk gik ud på syv meter vand og dykkede ned til bunden, hvor de hentede forskellige ting op.

Et frømandsudstyr vejer 32 kg og takket være sin gummi-klædning er frømanden i stand til at bevæge sig frit under vandets overflade, idet ilttilførslen kommer fra et par flasker på ryggen. Udstyret gør det endvidere muligt at færdes under vandet i op til 1 1/2 time, uden man behøver friske ilttilførsler.

Et frømandsudstyr koster ca. 2.000 kr., og frømanden arbejder frit og ubesværet på 15-20 meter vand. Det er muligt at gå ned på 20-30 meter, og under gunstige omstændigheder helt ned til 90 meter. I nærmeste fremtid vil Zonen sende en frømand ned på 70 meter vand i farvandet mellem Bornholm og Christiansø for at bevise udstyrets kvalitet.

1932

Torsdag den 19. Maj:

Z.R.-Korpset og Brandtjenesten
Zoneredningskorpsset har nu afsluttet Overenskomst med 12 af Øens 15 Sognekommuner og overtager Brandtjenesten for disse Sognes Vedkommende. Kommunerne svarer 15 1/2 Øre pr. Indbygger til Korpset. De tre Kommuner, der ikke er med, er: Olsker, Bodilsker og Poulsker.
Z. R.-Korpsets Slangevogn fra Hellerup er i den Anledning i Dag blevet indregistreret.

1933

Onsdag d. 8. Februar:

Østermarie Sogneraad

holdt Møde den 6. Februar. – Amtet meddelte, at Dir. Rasch har overtaget Ambulancekørselen og har anskaffet en lille Vogn, der koster 30 Øre pr. lb. km. mindst 2,50. Det henstilles til Kommunen saa vidt muligt at benytte denne Vogn.

Nyt materiel til Zoneredningskorpsset 3-6-57

Zoneredningskorpsset i Rønne får i løbet af kort tid en del nyt materiel. Der er således indkøbt en ny dieselambulance, en Mercedes, som sammen med Zonens tre andre ambulancer skal kunne dække det stærkt stigende behov.

Der er desuden bestilt nyt materiel til kranvognene. Det drejer sig om en nyhed til ophængning af køretøjer og bugserstænger til vogne, der er i stand til at køre på alle fire hjul. Hermed skulle bugseringen af motorkøretøjer blive mere sikker.

Zoneleder Carlo Lundtoft har fornylig været i København til demonstration af det nye materiel.

Koen faldt i brønden 5-11-1934

I Gaar Eftermiddag skete der et Uheld paa Kroggaard, idet en Ko faldt i en dyb Brønd, hvis Dæksel var skredet til Side. Der var over 4 Meter Vand i Brønden, saa Koen kunde let have druknet, men det lykkedes at holde den oppe med et Reb, indtil det tilkaldte Zoneredningskorps fra Østermarie kom til Stede og fik den bjerget op igen.

15/9-07





23/10/07









88/10-07



Lone- Blokvogn:

Lone Redningskorpsets st. Østrikkebyvej 27 Rønne
harde st. Peder Ejner Hensen, find i året 1952
henvendte han sig til Poul O Nielsen Maskinfabrik
Løvevej 23 i Rønne og foreslog ham at bygge
en Blokvogn til Lone-Redningskorpsen, som han
nok her haft forenklingen af at der nok kunde
blive en del arbejde til, som der også blev,
Poul Nielsen var en meget kreativ mand med
meget dygtige medarbejdere, så der blev frem-
stillet en Blokvogn, efter egne beregninger, uden
så nogen indblanding af ingeniører og kloge
mennesker, sådan var det dengang, de massive
gummikjøl som er montere, er de samme som
var monteret på forhjulene, af den tids Gaffeltruck
vognen har klaret sig fint, her flydder mange
lunge ting gennem årene, i den tid jeg var i
Redningskorpsen var den store vogn vi havde
på Blokvognen, en gravmaskin på 30 t. som
blev flyttet fra Gøles skovbrud i Hørdskov
(ved Nordhavet i Hørdskov) til Rønne Havn
foruden mange andre lange transport

Lone Blokvoan:

Blokvoanen er foraret til Lone Olsson af firmaet
Jesper Blomkvist og Thomas Augustsson

Paregårdsvej 4 Tejn

personer som har deltaget i Blokvoanens sidste tur
fra Tejn på Bornholm til Høje Havn

Jesper Blomkvist og hans medarbejdere, for at få
den op fra dens plads og op hvor der kunne købes
en bil for, som skulde trække den til Rønne fra
Paregårdsvej 4 Tejn

Transporten fra Tejn til Rønne blev foretaget
af entreprenør og vognmand Ewan Olsen
Ldr. Strandvej 142 Allinge

Transport fra Rønne Vesthavn bane 1 til Høje
Sog Bornholms-Trafikken sig af det var Direktør
Mads Høfød der var den afgørende person angående
transporten der var sponsoreret af ham selv fordi
hans chef for godstransport Rudevig var en
funderstik mand med vejledning og booking
der var jo ingen medarbejder til at tage imod
når vi kom Lørdag formiddag men all
klappede bane Høfød vel til Høje Havn

som min hjælper, har jeg haft stor hjælp i
min søn Henrik, han har kørt 3 gange for mig,
når jeg har været med og sole med Jesper
Blomkrust, samt d. 28/6 hvor vognen blev
transporteret til Rønne, kørte bagefter
Blokvoغن under transporten fra Tjejn til
Rønne, da der jo hverken var lys eller brems,
som advarede den ibrige bagfra kommende
færdsel, men det gik bare fantastisk fint.

glæder mig personligt at Blokvoغن nu er
på vej til renovering og museet for bevarelse
for fremtiden

Ronne Blokrogn:

1952

Sil Ronne Redningskorps til Åkeresvej 27
ved st. leder Ejner Hansen

1/1 1963 overflyttet til Tølk på Borgmester
Nielsens Vej 28 ved sammenlægning til
Tølk og Ronne

fra midt i 70'erne til Ronne Grenidvark og
Norge Grenidvark hvor den var til sides på
året 1999

herfra kom den så til Jørgen Blomkvist
Tejn Pladsværft hvor fra den blev købt
d. 28/10-07 og sendt til Ronne Museum i Helsingør

her født oplyst af fogedchef Ludvig Bornholms
Trafikken at prisen for overførsel til Høge
var 1.453,50 kr som jo blev sponsoreret af
Bornholms-Trafikken



postkort fra ZR st. i Rønne
Personerne på billedet er fra højre:

korsformand Bjarne Sølvist
vedder Høj Thyge (sygkørselsbil om bulance)
vedder Gunnar Sørensen (sygkørselsbil om bulance)
vedder Erik Thomsen (kørsel og redningsmand)

og opstillet er fra højre: (summen 1957)

Ford Consul siddeplads patienter og donorer
Allschades ambulance

Chrysler ambulance

Opel Blinde kørselsvogn

Ford Thomas kørselsvogn

Holmer Ford kørselsvogn

Bedford 10.5. kørselsvogn blev brugt som Trømandsøgen

den kom til Bornholms Allergi Maskin Tørbearbejdning

i 1938 firmaets navn var B. M. M. F. kendt over hele

den ejeren var Jensen grundlæggeren til verdensfirmaet

ed. Jensen Danmark (industri maskiner)

ved besøg på Teknisk museum i Helsingør

kendte samlingsmænd. Offi. Mordensen

self. 49 20 23 01 da vil han grundlæggende

indtægter og fremviser Børn-museum og svarer

på eventuelle spørgsmål med størst glæde

Bornholm i 1950-60'erne

side 62 my kone ambulance fra 1954 f. 6050
nr. 463

side 63 hundeloft ved vognparade i 1954
blev ansat i Rönne d. 1/8-1954

side 41 kone kren og Blokvoan med m. f. g. fegen
fra Rönne sydhavn i marts 1953

Bornholm i Billeder 1968

billede nr. 113 d. 31/7-1968

hundeloft tager afsked med sit personale
blev forflyttet som st. leder til Frederiksværk

hundeloft 28/4-1913 8/6-1990

H. Pedersen 16/4-1993

NOTERINGER:

hundtoft f. d. 28-4-1913
ansat d. 11-10-1931

Olesen f. d. 22-6-1920
ansat d. 17-5-1954

Thorsen f. d. 27-8-1925
ansat d. 1-7-1947 til
d. 1-7-1948
genansat d. 24-5-1954

Sørensen f. d. 25-2-1923
ansat d. 20-6-1957

Meilsson f. d. 22-3-1935
ansat d. 19-12-1960
i København
i Rønne d. 4-5-1962

d. dea. Grønbach f. d. 24-4-1929
ansat d. 23-11-1955

Andersen f. d. 18-3-1912
ansat d. 1-12-1955

Spær f. d. 29-5-1939
ansat d. 5-5-1962

end om →

NOTERINGER:

Hjellberg f. d. 16-6-1913
ansol d. 25-5-1956

Pedersen f. d. 12-11-1919
ansol d. 27-6-1949 til
d. 19-7-1952
genansol d. 1-6-1954

Olsen f. d. 8-7-1927
ansol d. 15-9-1960



3-5-55



SKINNEBUS PAA AFVEJE? — DBJ skinnebussen her er ikke løbet af sporet. Den er, som omtalt i gaar, af Zonen blevet transporteret til motorskibet »Amos« for at blive sendt videre til Odense. Som bekendt har Odense-Bogense-banen købt bussen, og først skal den til Scandia i Randers for at faa ændret hjulafstand m. v.

skinnebuss m. 38

Bornholmsk 18-10-07 blokvogn på museum

En gammel blokvogn fra Zone-Redningskorpset tog natten til mandag turen fra Bornholm til Køge, hvorfra den skal videre til Zone-Stationen på Nyvang ved Holbæk.

Blokvognen blev fundet hos Jesper Blomkvist i Tejn, som i sin tid havde købt den for at fragte både fra havnen til sit værksted, men da han fandt ud af, at det krævede en indregistrering af blokvognen, opgav han tanken, fortæller Arne Kofoed fra Rønne, som har været med i planlægningen af vognens tur til Sjælland.

Blokvognen blev bygget i 1952 på Povl Nielsens Maskinfabrik i Rønne til Zone-Redningskorpset, som dengang havde en entreprenøraftdeling. Det var stationsleder Ejnar Hansen, der bestilte vognen.

I 1963 overtog Falck Zone-Redningskorpset, og efter nogle år blev entreprenøraftdelingen nedlagt.

Som følge heraf havde Falck ikke længere brug for blokvognen, som har været brugt hos forskellige bornholmske virksomheder, indtil Jesper Blomkvist overtog den.

Ifølge Arne Kofoed fragtede Falck blokvognen gratis fra Bornholm til Nyvang, hvor den skal bygges op og gøres i stand, inden den bliver en del af udstillingen om Zone-Redningskorpset.

Sejlads sponseret 29-10-07

Da Zone-Redningskorpsets Venner i weekenden fragtede en gammel blokvogn fra Bornholm til Zone-Stationen på Nyvang, hjalp Bornholmstrafikkens direktør Mads Kofod foreningen på vej.

Han sørgede nemlig for, at Zone-Redningskorpsets Venner fik blokvognen gratis med færgen fra Rønne til Køge.

Transporten fra Tejn til Rønne stod Arne Kofoed fra Zone-Redningskorpsets Venner for, mens Falck transporterede blokvognen fra Køge til Nyvang.

Af mandagens omtale af transporten fremgik det ellers, at det var Falck, der havde stået for hele transporten, men det var en misforståelse.





lørdag d. 24/9-11 afhentes krensektion fra 154 LB hos Ole Hansen
Århusvejgaard

1



5



Chaser hooftje spil het monderel

2



4



61

kran med ligger

3



62



KUNDENUMMER

FRAGTBREVSNUMMER



* Q A 8 7 7 7 0 4 *

AFSENDER, TELEFONNR.

Sime Hofoed
Tornemærkevej 65-2
3700 Rønne

569636

VED EFTERKRAV MÅ FORSENDELSEN UDLEVERES MOD BETALING MED SÆD-
VANLIGE BETALINGSMIDLER, HERUNDER KONTANTER OG ALMINDELIG CHECK.
HAR AFSENDEREN PÅFØRT SIN UNDERSKRIFT NEDENFOR, MÅ UDLEVERING
DOG KUN SKES MOD BETALING MED KONTANTER ELLER BANKNOTERET CHECK.

Sime Hofoed

REFERENCE:

FRAGTMAND I BECH-HANSEN & 58 93 15 00
STUDSGAARD A/S 43 50 41 00

DATO 26/9-11

RUTE 403

EUR.PALLER (ANTAL)

BYTTEPALLE

DATO

RUTE

1/1 1/2 1/4

☐ JA ☐ NEJ

MRK./NR.

ANTAL

ART

INDHOLD

BILPAKKE

VÆGT/RUMFANG

odr. 1 palle kronespil
odr. 1 colli kronbom

0-5 KG

5-10 KG

10-15 KG

REMARKER: BHS

VÆLSE/HOLM 2
2650 HVIDOVRE

MODTAGER

TELEFONNR.: 40 43 03 50

EFTERKRAV
(INKL. GEBYR)

Lone Redningskorpsens Næmnd
c/o Frederik Madsen
Grindals Parkvej 60
2720 Vanløse

OLIE = 89,00

POSTNUMMER

DET UBENYTTEDE BEDES OVERSTREGET

FRANKO Bilpakke UFRANKO

FRAGT

562,00

☐ A
☐ B

☐ C
☐ D

FORSIKRINGSSUM KR.

PRÆMIE KR.

KVITTERING

IALT KRONER
INKL. MOMS

651,00

FORVALTER

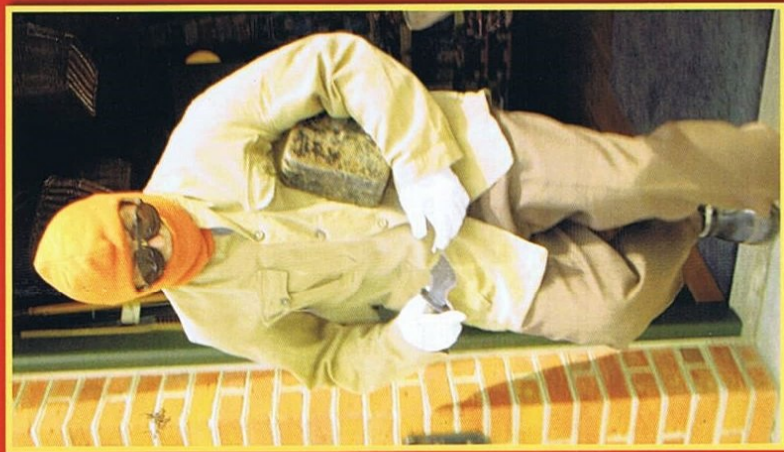
KVITTERING FOR MODTAGELSEN

FRAGTMANDENS KVITTERING

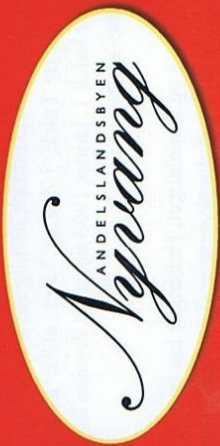
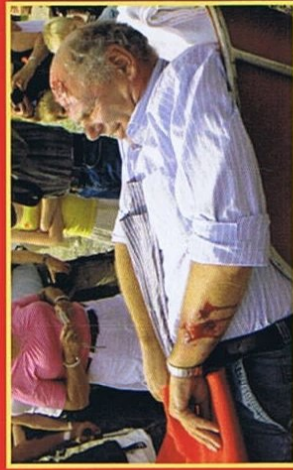
MODTAGERS KUNDENUMMER

I Danske Fragtmænds krav på fragt i henhold til nærværende fragtbrev må modregning ikke finde sted.
TRANSPORTEN UDFØRES I HENHOLD TIL CMR-REGLERNE, - SE IØVRIGT BAGSIDEN.

63



Andelslandsbyen Nyvang
 Oldvejen 25, 4300 Holbæk
www.andelslandsbyen.dk
nyvang@andelslandsbyen.dk
 Tlf.: 59 43 40 30



Zonen redder liv



**Lørdag d. 3. og
 søndag d. 4. juli 2010
 Åbent 10 - 17**

I de gode gamle dage fandtes der to store redningskorps i Danmark nemlig Zone-Redningskorps og Falck, i dag er Falck alene tilbage idét Falck 1. januar 1963 opkøbte Zonens Redningskorps.

Nyvang og Zonelaug, Helsingør har en samling gamle redningskøretøjer og en redningsstation som de så ud i de gode gamle dage, og den 3. og 4. juli er der mulighed for at se disse gamle redningskøretøjer i funktion og opleve hvordan man dengang alarmerede redningskorpsene. Der vil begge dage være mulighed for at opleve udrykninger som de foregik før i tiden til et automobiluheld med "tilskadekomne", brand i bygninger, tilskadekomster af forskellig art, en drukneulykke i søen i parken, en tilskadekommen efter et røveri i Brugsen, fastkørte traktorer, kort sagt en blandedt palet af hvad man kommer ud for på en redningsstation.

Der blive masser af BABUU BABUU begge dage, kom og få en god oplevelse og se hvordan det foregik i gamle dage fra før fjernsyn og mobiltelefon var opfundet.



Klokken 10:30 Gudstjeneste i Sct. Stefan Kirke med mindehøjtidelighed for omkomne zonefolk i aktiv tjeneste. Gudtjenesten er kun lørdag og åben for alle.

Klokken ca 11:30 er der udrykning til en automobilulykke i krydset ved Faurbjerg smedie med flere "tilskadekomne", de "alvorligt" tilskadekomne køres under udrykning til henholdsvis Nyvangs Hospital og til Nyvangs flyveplads. Hvor den tilskadekommende i ambulancefly flyves til nærmeste større hospital. Laurits bejnt kommer tilstede og optager rapport. Kranvognen kommer bagefter og henter de ødelagte biler og kører dem på værksted.

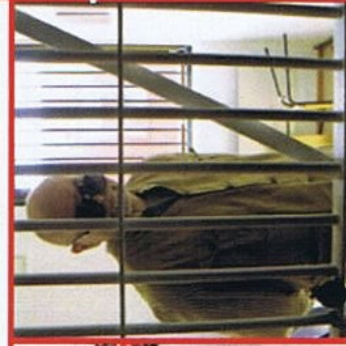
Klokken ca 14:00 er der igen brug hjælp, udeleren er kommet "slem" til skade efter et røveri i Trønninge Brugsforening og må køres på hospitalet under udrykning. Laurits Bejnt kommer bagefter med hunden og forsøger at finde røveren, som nogle vidner har set gemme sig i en nærliggende skov. Han anholdes og indsættes i arresten på landpolitistationen.

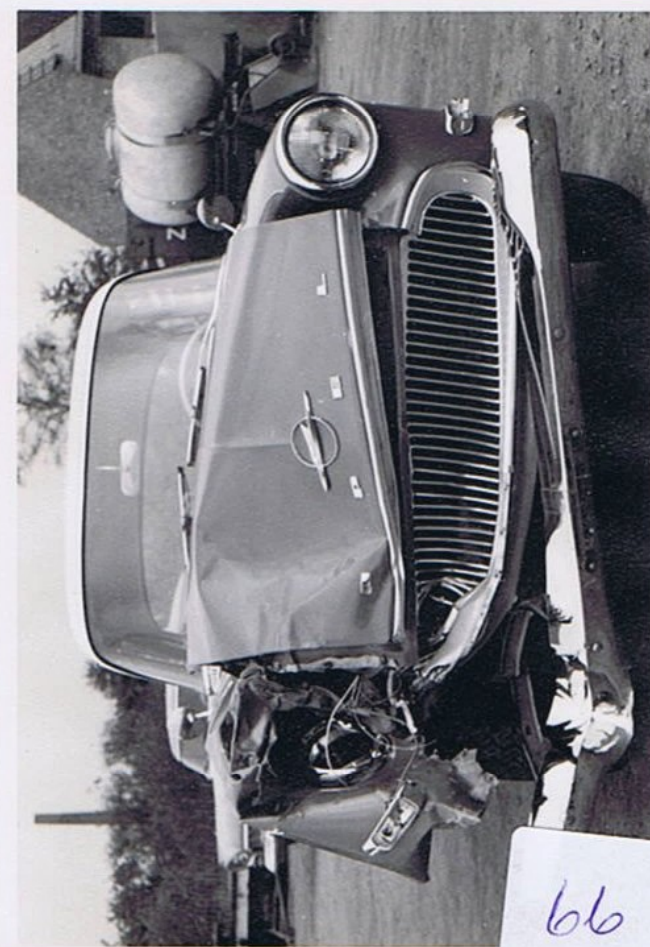


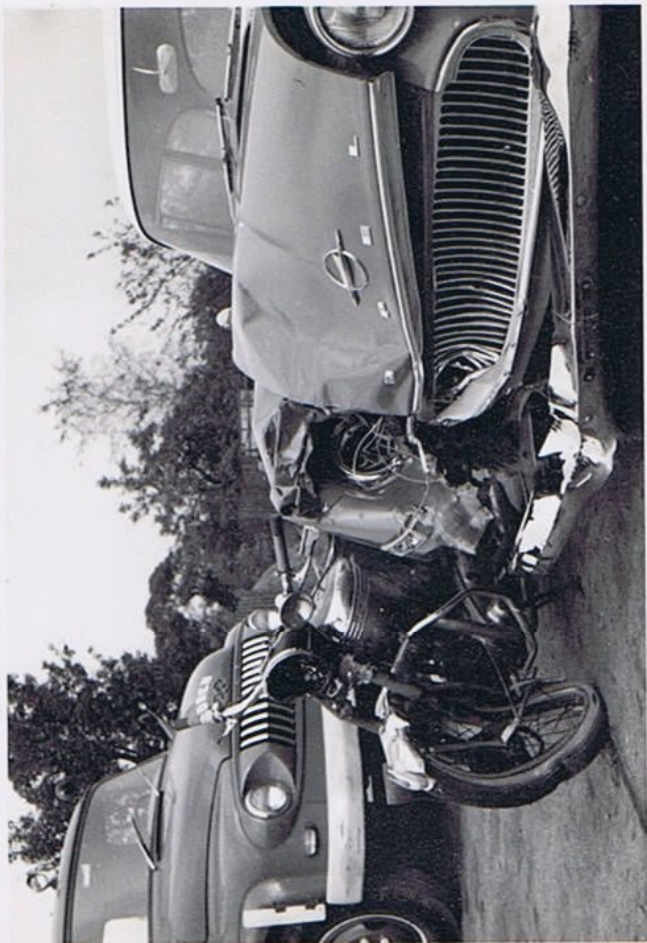
Klokken ca 14:30 er der atter brug for redningskorps, denne gang lyder meldingen på brand i en bygning tæt ved Trønninge Brugsforening, brandsprøjterne rykker straks ud og Laurits bejnt kommer tilstede for at holde nysgerrige på afstand og bagefter for at undersøge om det skulle være en påsat brand.

Aktiviteterne foregår begge dage.

Alle de til skadekomne er figuranter, men vi skal gøre opmærksom på at det vil se meget ægte ud.





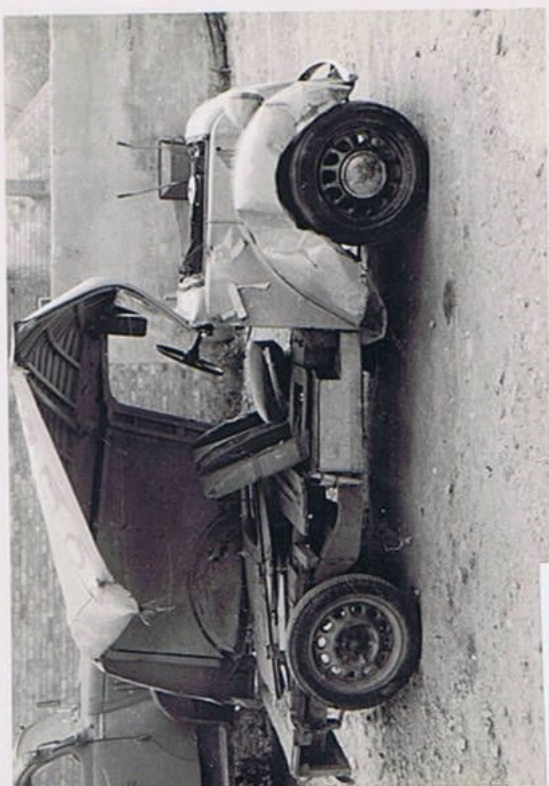
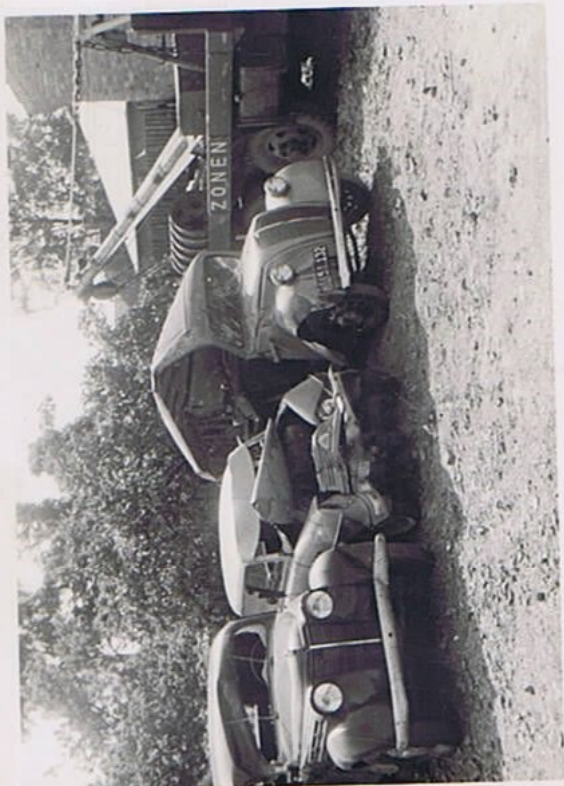


55

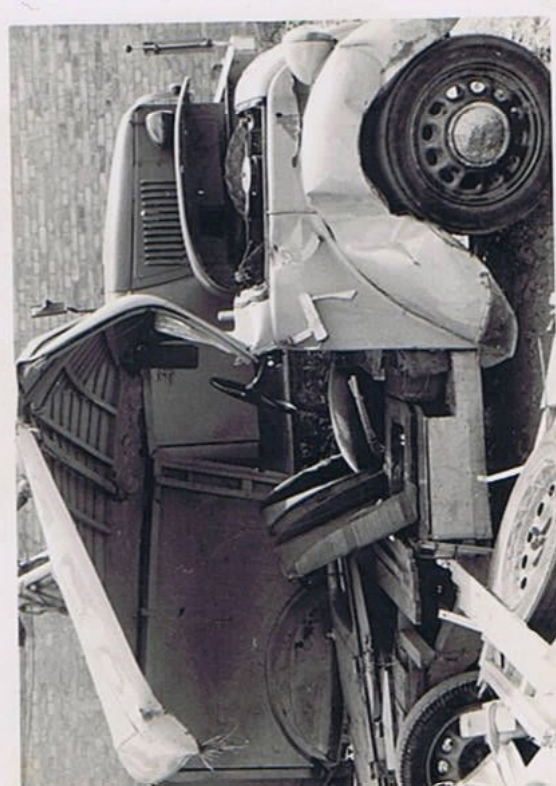
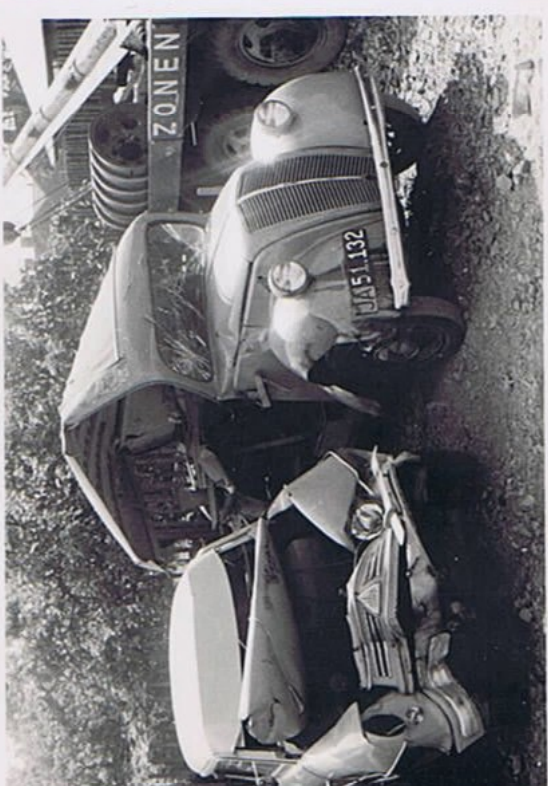


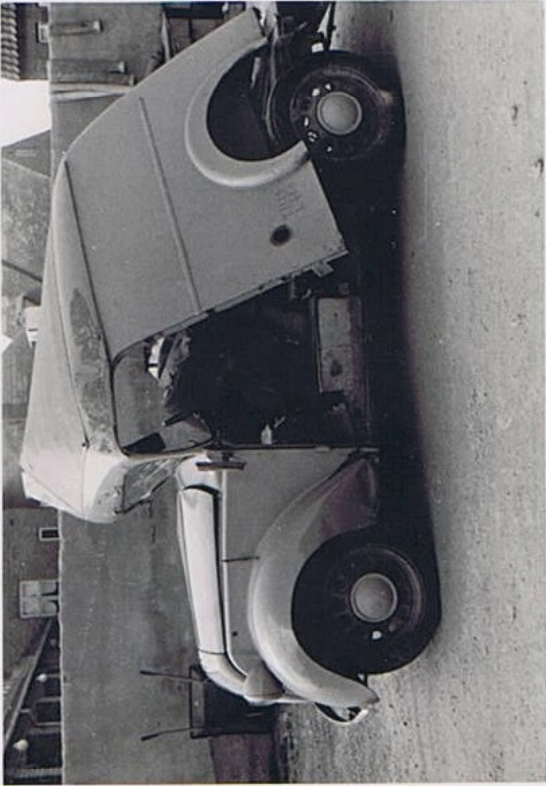
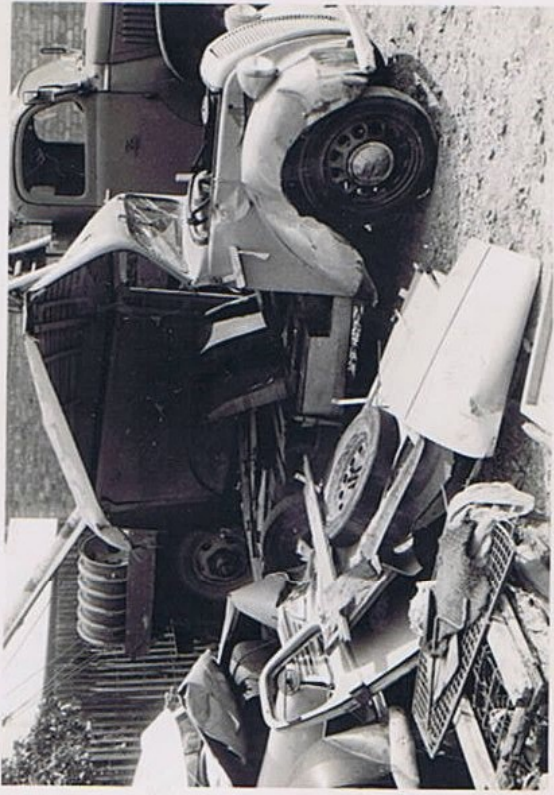
55

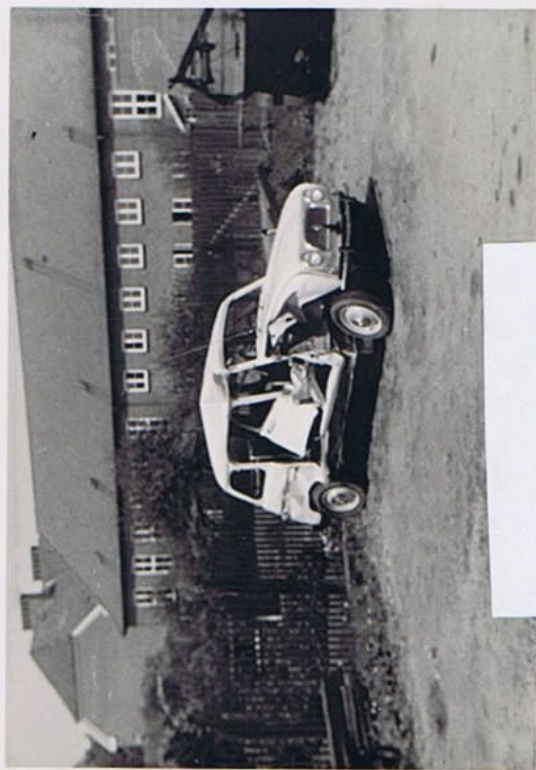
67



19-7-62







17-7-64





6 Skovgaard d. 6-6-1961
 Berdole







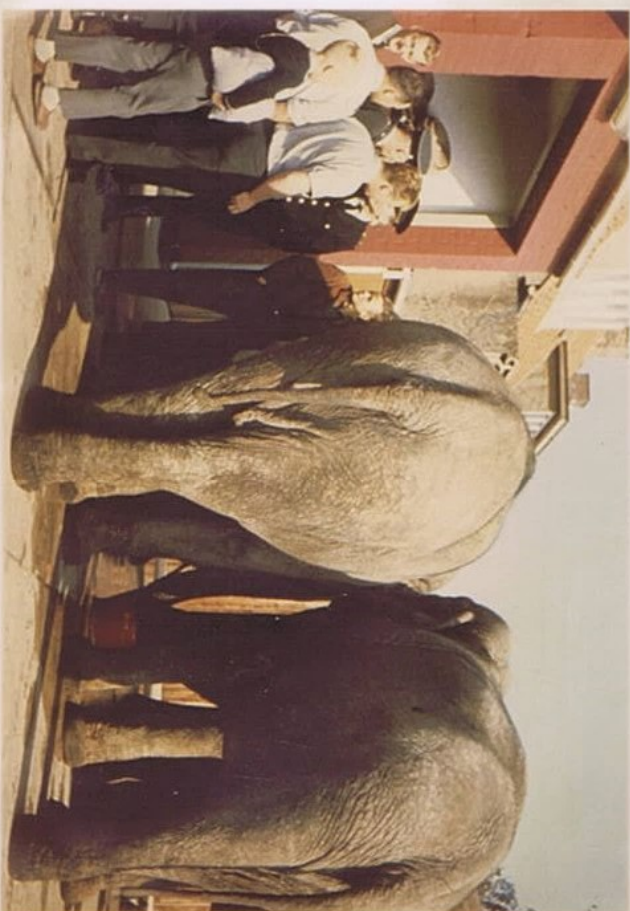
76





97

58







83

✓

vogn 644
Opel Rekord stationsledervogn
ind. d. 21-2-1957 J. 3600
omregistreret til J. d. 49-909
udgik d. 1-8-1969 kørt 200,000 km

vogn 741 (ZR)
Ford Consul
ind d. 21-11-1956 J. 6742 til Distriket
Bidsrup Bh. Maskinfabrik Gdesgade Rønne
til Rønne d. 12-11-1959 J. d. 48-109 kørte
som stationsledervogn sendt Donorer og
siddende patienter
udgik i 1966 ikke nærmere dato kørt 240,000 km

Peugeot ambulance ingen oplysninger

vogn 478
Ford Mainline ambulance
til Rønne d. 22-7-1954 J. 87-052
omregistreret til J. d. 49-900
udgik d. 19-5-1969 kørt 123,339 km

✓
vogn 879 (ZR 785)

Ford Fairline Ambulance

registreret d. 6-12-1961 i København Rd 49-932

kørte til Rønne i 1962

omregistreret til J.d. 49-906

udgået d. 10-9-73

kørte 123,000 km

vogn 91

Mercedes Benz ambulance 190

til Rønne d. 31-1-1964 J.d. 75-025

udgået d. 25-4-1973

vogn 480

Nolbo ambulance

til Rønne d. 5-6-1954 J.d. 49-901

udgået d. 10-10-1968 kørte 134,949 km

vogn ?

ny Ford Transit som opbygget til ny
Præmandsvogn

✓

vogn 885 (ZR 437)
Opel Blitz Kettenhofvogn
til Rønne d. 25-6-1953 J. 2490
omregistreret til J. d. 69-905
udgæld d. 27-7-1973 kørl 96,556 km

vogn nr. ?
Plymouth P. T. 81 Friemandsvogn
registreret d. 7-6-1940 d. 31-017
muligvis til Høbenkavns Brændværk
til Rønne d. 9-6-1961 J. d. 49-905
udgæld d. 12-1-1967 kørl 114,000 km

vogn nr. 69
Tempo Motorer Autotransport
til Rønne d. 7-8-1964 J. d. 60-514
udgæld d. 1-9-1967 kørl 185,000 km

vogn nr. 89
Bedford Kranvogn
registreret d. 24-10-1963 J. d. 77-516
til Rønne d. 8-5-1964 J. d. 78-188
udgæld d. 7-6-1975 kørl 113,322 km

V

vogn nr. 869 (ZR)

Mercedes Benz Kranvogn
til Lønen Rønne Dyrskredag 1961 eller 1962
Jd 78-146
udgået d. 11-11-1977 kørte 217,810 km

vogn nr. 462

Volvo Kranvogn J. 4295 til Rønne d. 11-6-1954
omregistreret d. 8-11-1961 Jd. 68-501
udgået d. 12-5-1970 kørte 154,364 km

den nye varevogn der står mellem Rednings-
båd- og Tempo Molador er F. D. M. Vejpasulje-
vogn som stod hos Tølk og Lønen og var
besjant af Redningspersonale

8/9-54 Lønnen legnes knallidabonnender

nr. 1 7/1 55 O. Holms lastbil volds i
Slippeløkken

nr. 2 8/1 55 O. Holms lastbil volds i
Slippeløkken

14/1 55 O. B. J. busulykke ved Nykes mejeri
Triangel bus fra 1950 nr. 18
Bidford bus fra 1954 nr. 29

7/2 55 "Egely" i Klemensker brandt

16/2 55 tegbrand på Klemens Kro

25/5 55 O. B. J. bus mod vejtra i Brøballe

8/6 55 O. B. J. bus i grøften ved vestre
(volds) Skole Grøntars

11/8 55 "Idaleboel" i Nykes brandt

16/7 54 ny "Ford Mainline" ambulance

9/5 55 fiskehandler Markussen "Skovvang"
mister 2 årig søn ved drukning i husets
køleskab

9/8 55 fodermaskin slængt i hjul af
ubetjent bry på v. Bedegadegård

11/8 54 grundloft ny st. leder i Rømme
41 år gammel værel 23 år i Redningskorpsen

14/10 54 sammenstød mellem doge Dem
og morfars lastbil i Bedegade

22/12 54 "hysdrup" i Klumenshus Brønde

30/6 55 Tolkenbergs ejendom "Bækkelund"
brand

24/7 55 brændeovn hos Bedegade
købmand brand

23-24/1 56 orkan i delagelser over hele
øen

V
g. all. b. kronvogn til Rønne i 1959 var udgået
inden sammenlægningen med Folke vogn nr. 658

vogn nr. 754 Hølmis Ford til Rønne d. 1/7-60
udgået d. 1/1-70 J. d. 78-055

vogn nr. 590 Mørshedes ambulance kom til
Rønne i juni mdr. 1957 J. d. 75-002

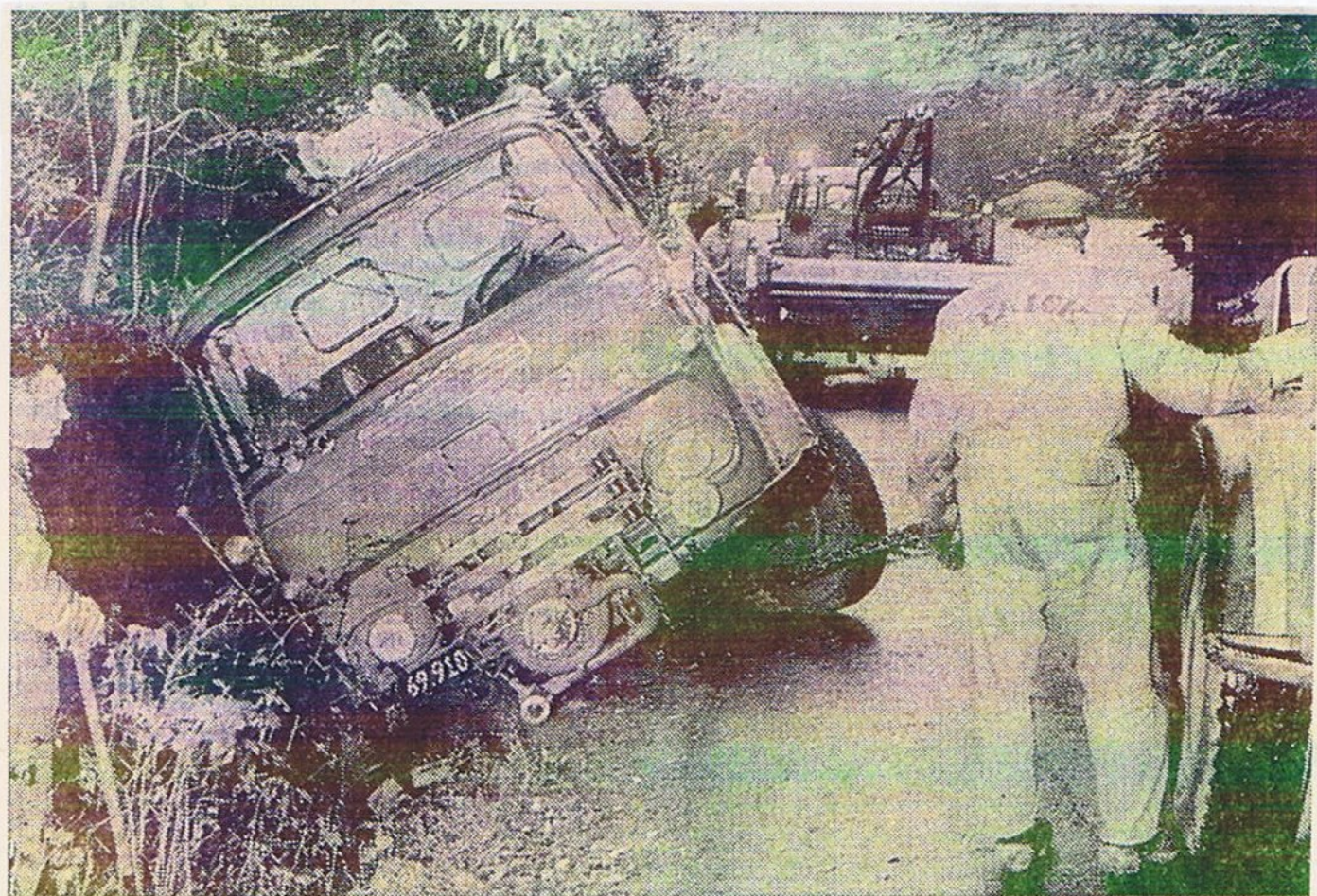
vogn nr. 988 store hand Rover til Rønne d. 2/10-70
udgået d. 8/12-77 km 115,103 d. d. 93-646

vogn nr. 6827 Ford Q. dubbeltransport
til Rønne d. 7-7-1967 J. d. 78-435
udgået d. 22-12-1977 459,357 km

vogn 943 Ford Transit dobbeltambulance
til Rønne d. 2 mangler oplysninger d. d. 42-458



Det brændte voldsomt, allerede før brandfolkene fra CF-kolonnen i Allinge og Hasle brandvæsen kom. 15-16/9-65



Nexø's brandbil kørte i grøften, da den blev tvunget ud i vejrabatten.

indekst nr.	registr. nr.	godkendt dato	bilinspektør underskrift	bilsigelsen påbegyndt dato
4-289	AJ 73-348	17/8 24/2-73	Möller ✓	5/5-74
4-837	JA 75-051	13/9 27/3-73	Möller ✓	8/5-74
6-869	JA 78-146	18/11 12/12-73	Möller ✓	8/5-74
8-628	AC 92-783	19/11 19/11-73	Möller ✓	12/5-74
4-943	AS 42-458	9/12 17/12-73	Möller ✓	8/5-74
8-809	BM 88-533	9/12 3/1-74	Möller ✓	5/5-74
5-095	AS 99-236	23/12 23/12-73	Möller ✓	5/5-74
5-919	AP 98-508	8/1 10/1-74	Möller ✓	2/5-74
6-988	AU 93-646	20/11 12/11-73	Möller ✓	5/5-74
6-989	AX 91-281	12/2 4/3-74	Möller ✓	12/5-74
4-114	CZ 34-427	29/4 74	Stygaard ✓	første registrering 74 5/5-74
4-100	AU 68-246	29/3 -74	Stygaard ✓	første registrering 74 5/5-74
7-031	DC 24-384	10/4 -74	Stygaard X	første registrering 74 8/5-74
6-827	J.D. 78-435	3/3 17/4-73	Möller 7/7-67	29/4-74 (bilsigelsen mangler afleveret d. 10/7-74)
4-879	J.D. 49-906	24/10 udgør		
5-479	B.B. 98-946	24/11 udgør		
6-089	J.D. 78-188	13/1 23/1-74	Möller ✓	12/5-74
1-260	J.D. 69-910	14/1 28/2-74	Möller ✓	2/5-74
1-492	B.B. 38-935	3/2 1/3-74	Möller ✓	5/5-74
4-104	B.O. 59-134	23/4 74	Stygaard ✓	5/5-74
5-054	B.D. 98-579	23/4 74	Stygaard ✓	12/5-74
6-393	J.D. 79002	22/10 20/12	Möller	20/12-73 bilsigelsen mangler medbragt

med ✓ er bilsigelsen med slumpetmærke afleveret d. 29/4-74
 med x er anmeldelse med slumpetmærke afleveret for
 omregistrering til udrykningskortløj d. 30/4-74

6-053 BN 3627 dyndtransporder synet og godkendt d. 12/11-73
 Ford O. E.H. 90-493 dubotransporder skal ikke synes



intern nr.	registrering nr.	godkendt dato	bilinspektør underskrift	bilrigelse påbegyndt dato
4-289	FALCK ZONE 73-348	17/6	12/7 ambulance	5/5-75
4-837	J. A 75-051	13/7	10/7 ambulance	8/5-75
6-869	J. A 78-146	18/9	16/9 Möller	2/6-75
8-628	d. G. 92-783	19/9	26/9 Nygaard	12/5-75
4-943	d. J. 42-458	9/10	16/10 Nygaard	8/5-75
8-801	B.M. 88-533	9/10	24/10 Nygaard	5/5-75
5-095	d. J. 99-236	23/10	8/10 Möller	5/5-75
5-919	d. P. 98-508	8/11	19/11 Nygaard	
6-988	d. N. 93-646	20/11	3/12 Nygaard	5/5-75
6-989	d. X 91-281	12/12	20/12 Nygaard	12/5-75
4-100	d. N. 68-246	29/1	31/1 Nygaard	5/5-75
4-114	L. J. 34-427	29/2	17/3 Nygaard	5/5-75
7-031	D. C. 24-374	10/3	9/4 Möller	8/5-75
			afkørsel	
6-827	J. d. 78-435	3/7	28/6	
6-393	J. d. 79-002	22/8	18/9	2/1-75
6-089	J. d. 78-188	13/11	22/11	12/5-75
1-260	J. d. 67-910	14/11	29/11 Möller	2/5-75
1-492	L. B. 38-935	3/12	23/1	5/5-75
4-104	L. N. 57-134	23/2	5/3 Nygaard	12/5-75
5-054	B. D. 98-579	23/3	10/4	12/5-75
x efterret bilrigelse med stempelmarke d. 23/1-73 Nygaard				
o leveret anmeldelse til syn med stempelmarke for omregistrering til ndrykningskørsel				
o leveret anmeldelse til syn med stempelmarke for omregistrering med anhangsbak				

med 200 bilrigelse med stempelmarke afleveret d. 14/7
med 100 bilrigelse med stempelmarke afleveret d. 14/7

afleveret anmeldelse til syn med stempelmarke for omregistrering med anhangsbak d. 12/5-75

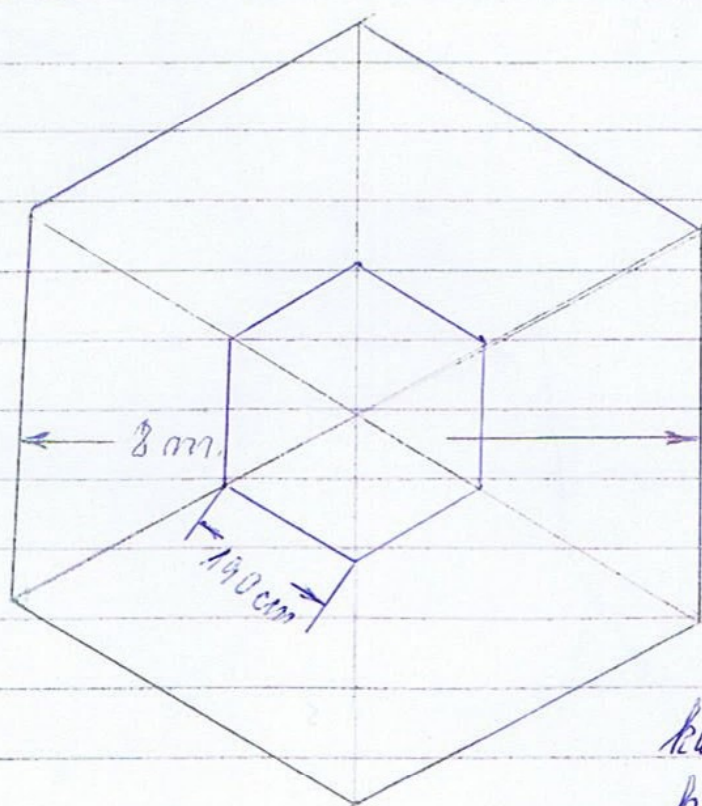
1 d. 17/11-09

da Jensen Gaard ejer af Allingeby Betonfabrik
skulde opføre et nyt Tjern på Dugodde søgle
kan hjælp hos Høne Redningskorpsel i Rønne
og G. T. sektion i Allinge

da der skulde spules betonpote ned i sandet
var der brug for store mængder vand det var
der jo også i havet men de bare 600 m fra
stedet hvor Tjern skulde opføres her kom så
G. T. ind i arbejdsopgaverne hos dem var nemlig
2 påkængsvogte fulde med aluminiumsrør
til vandbrønsprode men de var 10 m. lange
pr. stk. og 15 cm. i diameter da man jo ikke
kunde føre ud gennem sandet med rørvogne
ne skulde rørene bages ud det foregik ved at
2 mand tog 2 rør med sig ad gangen en i
hver ende så fik man etableret 600 m. rørvæg
på den måde der blev så stabl med håndkroge
1 motorpumpe ned til havet og 1 pumpe
midvejs så man kunde sætte pumpe vandet
fra havet og op til et rimeligt stort vandbassin
som G. T. havde etableret oppe ved Tjern så
var det vandproblem løst her kom der så
Høne Redningskorpsel ind i projektet de
betonpote der skulde spules ned i sandet
19 stk ialt var 14 m lange 30 cm i firkant
blev spulet ned til klippgrund

2 der hvor Tyret skulde opføres blev der gravet et hul
 i sandet i 2 m. dybde ca. 10 m i diameter der
 skulde nemlig etableres et Tyrbæmsfundament
 som var $8 \times 8 \times 8$ m i sekskant og 2 m dybt (se
 tegning) når nu betonpalene skulde sættes for
 nedspuling havde Jensen da end onbragt et rambuk-
 stavdiv. som tidligere var brugt ved havnendvidelsen
 i Heste til at sætte betonpalene med betonpalene
 var stillet på stedet der var jo alligevel en del stor
 vagt der skulde op på højbenet for nedspuling
 alt foregik jo med håndkraft så der var jo om at
 bruge sin tekniske smide nu er jeg jo så heldig
 at få fat i nogle billeder fra dengang som
 jo bidrager med nye og korrekte oplysninger L. R.
 12. i Rønne havde købt en stor motorpumpe

d. 12/6-10 kørte
 Henrik mig ned
 til Wæddes fyr
 så jeg kunde få
 så nøjagtige mål
 som muligt der
 er den lille
 sekskant inden i
 den store sekskant



Der var også et
 fundament
 der $6 \times 6 \times 6$ m
 og ikke 8 m
 som

Der Hofod
 oplyste
 men han

kan jo nok
 huske forker
 efter så mange
 år

der er 146 træpæle i søen

3 af marked Desmi fra st. Pladsvej i København
den blev betjent af redder J. Andersen fra st.
Bonne er med på billedet hvor der pumpes for
fuld tryk det var meningen at den skulde kunne
klar nedspulningen alene men på grund af det
store vandforbrug blev man nødt til kun køre
med den ene afgang så måtte C. F. hjælpe
med en pumpe som der også kun kørte på en
afgang - afgang fremgår tydeligt af billedet
det var jo store mængder vand der skulde til
for. Nedspulningen på det ene billede kan
man også se at der er nedspullet nogle få
piller på skrå ned som stabilisatorer arbejdet
forløb uden uheld så det var jo et fint
udført indretningsarbejde til slut var der jo
et stort rengøringsarbejde af alle pumpeana-
liet. da der foretoges i saltvand men
det blev også klaret uden problemer her sluttes
så C. F. sektion og Doms. Redningskorpsets arbejde

når man ser på 2 af de små billeder kan man
se det stykke af de nedspulte besourpiller som
nager op over bunden af udgravningen blev alle
bison hugget væk så armeringsjernene kunde
forbindes med det armeringsjern man brugte
ved støbning af fundamentet Jernstærket blev
støbt i glideforskelling det tog 14 døgn så var
stærket 46 m højt 6 kanter nødvendig og vandet
indvendig det var Danmarks sidste og højeste

Tyslørn der blev brugt 300 kubikmeter beton og 50 t. armeringsjern når tørmæl er opført i glideforskalling skyldes det at der ikke må være slibesammensætninger fyret blev foretaget med et roterende linseapparat af fransk fabrikat fremstillet i 1886 så selv om Tysøl repræsenterede den moderne tid så havde det alligevel færdigheden med sig

Tørmæl blev taget i anvendelse
onsdag den 15 august 1962 kl. 19³⁰

i 1977 blev Tysøl automatiseret

når Tyslørmæl er 46 m høj kommer linseopbygningen - ovenover så løb højden er nok omkring 50 m.

Billede nr. 1 P. Andersen med Osmi gruppen

Billede nr. 2 manden i jakkesæt som står på den ene betonkonstruktion er Jønsen Gaard hans Volvo privatbil i baggrunden

Billede nr. 3 er Per Skofod med sin skovl
hans jeg har lånt billederne af samt fået oplysninger af han var ansat som slibeunder hos Jønsen Gaard

Billed nr. 4 her er glideduskalling begyndt

nu må du Frederik Madsen gerne kassere den tidligere redegørelse som jeg sendte til dig nu kan arkivet udvides med mere konkret materiale + billeder

har også forsøgt at finde ud af hvor mange gamle Lone folk der er tilbage på Bornholm

- 1 Gunnar Lørensen
- 2 Bjarne Løber
- 3 H. da. Løren
- 4 mig selv

midt 2 gamle Lone redde i år

1 Knud Hansen Lørdagsvej 25 Rønne
19/2 - 2009

2 Kjeld Jørgensen Knudsvej 26 Rønne
10/6 - 2009

Frederik Madsen: tror du det er muligt at der kan skannes en serie billeder til mig når der arbejdes med billederne det vil jeg være taknemlig for
Lisbet fra Anne

Frederik Madsen:

angående "Desmi" pumpe fra st. Platanvej
 henviser til brev og telefonsamtale sidst i marts og
 nævnes en dansk pumpe ved navn "Dennis" jeg
 har aldrig mødt en pumpe ved dette navn så
 det står jeg helt uforståeligt kender ikke noget
 til den sag da jeg fik brev og telefonsamtale om det
 en af de gamle LR reddere var enig med dig om
 at det var en "Dennis" pumpe blev jeg meget skuffet
 og frustreret over jeres afgørelse jeg søgte mig for
 at jeg måske kunne finde bevis for at den pumpe
 som redder P. Andersen bejmes ved Quodde fyr
 er en engelsk "Desmi" pumpe lånt fra st. Platanvej
 er nu 100% sikker i min sag efter en del henom-
 delser- forskellige steder lykkedes det mig at få
 kontakt med en gammel mand som her i
 stuen hos mig så på billedet med pumpen
 spurgte jeg om han kunne identificere den
 svaret kom uden tvivl det er en engelsk "Desmi"
 pumpe og glad blev jeg mit arbejde med at få
 pumpens identitet bekræftet var lykkedes han
 fortalte også at der havde været adskillige
 "Desmi" pumper i Danmark så selv om ikke
 tror på mig og min andeniske beredning må
 jeg give op og gør det også med en personlig tilfreds-
 stillelse at jeg havde set nu ønsker jeg ingen
 brev eller telekommunikation om disse emne
 ønsker bare fred og ro om denne sag
 (hvad jeg husker i går glemmer jeg ikke i dag)

Arne 99

Dødsfald

Knud Hansen, Zahrtmannsvej 25, Rønne er død, 84 år.

Knud Hansen var født i Bodilsker, hvor han voksede op som nummer tre i en søskendeflok på seks.

Efter endt skolegang tjente han på landet på Bornholm, og senere aftjente han værnepligten ved Gardehusarregimentet i Næstved. I den periode var han en overgang udstationeret ved grænsen. Efterfølgende vendte han tilbage til Bornholm og fik arbejde som kran-

fører ved Zonen i Nexø. Senere var han en kort periode ansat i flyttefirmaet Vilhelm Bech og Søn i Rønne, før han midt i 50'erne blev kranvognfører ved Zonen i Rønne, der senere blev fusioneret med Falck i Rønne under navnet Falck-Zonen. I 1955 blev han gift og bosatte sig sammen med hustruen Birthe på Zahrtmannsvej 25, hvor deres søn voksede op. Efter nogle år hos Falck-Zonen valgte Knud Hansen at søge andet arbejde og blev i stedet ansat ved Bornholms Amts Vejvæsen, hvor han fort-

satte i knap 30 år til kort før pensionsalderen. Som folkepensionist beskæftigede han sig blandt andet med at passe haven, og han gik også gerne til hånd med lidt havearbejde hos naboerne, ligesom han holdt af at hjælpe til med det daglige arbejde hos sønnen på landet, så længe kræfterne slog til.

Han efterlader sig sin hustru i Rønne, en søn i Østermarie samt tre børnebørn. Desuden efterlader han sig en søster og en bror på Bornholm.

mn



Min elskede mand,
vor kærlige far,
svigerfar og farfar

Knud Hansen

* 4. april 1924
er stille sovnet ind

Rønne,
den 19. februar 2009

Birthe
Bent Ole og Gitte
Sidsel, Anna Sofie
og Andreas

Bisættelsen finder sted
mandag den 23. februar
kl. 11.00
fra Rønne Kapel



Min kære mand, vor kære far,
svigerfar og morfar

Bjarne Sølvér

har fået fred

Rønne, den 18. december 2010

Solveig
Lisbeth og Carsten
Trine og Torben
Rikke og Mathias

Bisættelsen finder sted tirsdag den 21. december
kl. 13.30 fra Rønne Kapel

Bjarne Sølvér, Grønvangen
3, Rønne er død, 77 år.

Bjarne Sølvér var født og opvokset i Gentofte. Som ung blev han uddannet i et eksportfirmaovre, og efterfølgende aftjente han værnepligten som befalingsmand i Sønderborg.

Under en cykelferie på Bornholm traf han Solveig Lindgren, som han blev gift med i Østermarie Kirke i 1956. Parret bosatte sig i Rønne, hvor Bjarne Sølvér blev ansat som kontorassistent hos Falck. Senere arbejdede han en overgang på kontoret hos Bech Hansen & Studsgaard, indtil han i 1968 tiltrådte sin ønskestilling som forretningsfører i Boligselskabet af 1942 (senere BO42).

Et job han havde drømt om, siden han kom til Bornholm, og som han med stort engagement fortsatte i gennem 33 år. Han var kendt af beboerne som en åben og nysgerrig person, der også var særdeles positivt indstillet overfor de tilflyttere, der kom fra andre lande.

Sideløbende med sit arbejde var Bjarne Sølvér doms-

mand igennem en længere årrække, og i et par år var han formand for Rønne Vand- og Varmeforsyning amba, indtil han fratrådte i maj 2003.

I fritiden havde han stor glæde af sit medlemskab i Rønne Roklub, både som aktiv og senere som passiv medlem. Gennem en tyve-årig periode var han desuden stærkt optaget af at spille bridge, ligesom han gik i gang med at spille golf, efter han blev pensioneret.

Sammen med sin hustru foretog han en række udlandsrejser blandt andet til Spanien og Afrika, men som den største af alle rejseoplevelser betragtede han en 14 dages vandretur med rygsæk i Laplands ødemærke for 30 år siden.

De seneste år var Bjarne Sølvér ramt af alvorlig sygdom, og han tilbragte sin sidste tid på Plejecenter Sønderbo, hvor han sov stille ind den 18. december.

Han efterlader sig sin hustru i Rønne, en datter i København og en datter i Århus samt to børnebørn.

mn

*At Bjarne Sølvér
blev ansat hos ZR i
1956, blev flyttet til
Folk ved sammenlægning
i 1963.*

*var hos Studsgaard på
Skandvæn et par år
inden han i 1968 blev
ansat hos Bo 42 hvor han
var i 33 år*

DANMARKS TEKNISKE MUSEUM
ZONE-SAMLINGEN
REGISTRERING AF SCRAPBØGER

Nr. 0199BS1ZMZR

Emne: Udklip m.v. Bornholm fra 1960
Har tilhørt: Arne Kofoed

