

FORORD

Man kan sige, at denne lille bog, der udgives ved klubbens 25-års jubilæum den 31. maj 1994 - er en fortsættelse af publikationen med de første seks fredags-foredrag (1973 - 1978), der blev udgivet ved klubbens 10-års jubilæum i 1979.

Gengivelsen af foredragene hviler i næsten alle tilfældene på bånd-optagelser fra de respektive fredags-møder. Foredragene er således ikke i første omgang beregnet med henblik på udgivelse i bogform. Dette bedes læserne notere.

Fra Veteranfly Klubbens side vil vi bringe en stor tak til alle de mulevende bidragsydere for tilladelse til gengivelsen af foredragene på tryk. Ligeledes takker vi for billedmateriale *, der er stillet til rådighed. Billederne er kun i få tilfælde 'pressefotos'. Der er lagt mest vægt på at bringe hverdagsbilleder fra bidragsydernes, egen (og andres) billedalbum.

En speciel stor tak skal lyde til Lisbeth Seemann, Hødehusene, der venligst har udført det store arbejde med at afskrive foredragene fra bånd.

Ligeledes tak til Johannes Thinesen, Järfälla, for gennemsyn af flere af foredragene med korrekturlæsning, samt for lån af billeder *).

Endelig også tak til Herluf Rasmussen, Hjortsvang for lån af billeder m.m.*).

Til slut tak til min 'flyverkone', Gudrun, for god bistand med gennemlæsning.

Det er vort håb, at denne flyvehistoriske publikation må være til glæde for læserne - nu og i fremtiden.

Maj 1994

KZ & Veteranfly Klubben
Magnus Pedersen

*)

Der er desværre ikke i hvert enkelt tilfælde krediteret for lån af billeder.



Viggo Kramme og Karl Gustav Zeuthen interview'es ved fredags-aften mødet den 8. juni 1979.

Kramme & Zeuthen behøver ikke nærmere præsentation.

Johannes Thinesen kendes også af de fleste. Han er tidligere SAS-medarbejder og har i mange år desuden arbejdet som luffartsskribent.

På billedet ses til venstre Kramme og Zeuthen med en model af KZ III.

Billedet er taget i Staining ved KZ Rally i 1979.

1

Kramme & Zeuthen om, hvad de har gået og lavet gennem årene. Velkommen til Kramme & Zeuthen, og velkommen til Johs. Thinesen.

Bertel Kring:

Undskyld, jeg bryder spontant ind her. I morgen er der så meget på programmet, at vi ikke kan nå det hele. Derfor må vi fordele det lidt.

Uden en Magnus Pedersen og uden en Jens Toft havde der ikke været nogen veteranflyklub. Det kan vi vist godt blive enige om. Vi har i år, i anledning af 10 års jubilæet, ladet fremstille nogle emblemer, som mange allerede har erhvervet sig. Men der er fremstillet to specielle emblemer med gyldent egeløv (eller er det laurbær? - jeg ved det

1

Viggo Kramme døde 17.8.84 og K. G. Zeuthen den 1.9.89.

ikke); i hvert fald skiller de sig ud fra de almindelige emblemer ved at have en gylden bladkrans om sig. Værktøjet er derefter blevet destrueret, så der findes kun de to emblemer overhovedet, og der skal aldrig laves andre. Det er for at markere vor taknemmelighed over for Magnus og Jens Toft for det store uegennyttige arbejde, de har udført for os i Veteranfly Klubben, og (da jeg af naturlige grunde er afskåret fra at hæfte nålene i deres revers), vil jeg bede hr. Kramme og hr. Zeuthen om at overtage dette hverv: at hæfte emblemet i Magnus' og Jens' revers.

..... mange lykønskninger og klapsalver

Johs. Thinesen:

"Hvad er lykken?"
"Lykken er at eje et KZ-fly," sagde Magnus Pedersen i en artikel, jeg engang fik, hvor han sidder i KZ III. I aften har vi Magnus Pedersen, vi har KZ III-flyets skabere samlet, og vi kender jo alle sammen skaberne, "bagmandene". Trods det synes jeg, at det er interessant at høre fra deres egen mund, hvordan eventyret om KZ-flyene blev til. Og jeg vil rette det første spørgsmål til Viggo Kramme, som den ældste af de to K&Z, og som det første initial i KZ-navnet:

Hvordan og hvorledes begyndte det hele? Var du flyveinteressert fra første færd? Må vi høre lidt om din baggrund?

Kramme:

Den baggrund går sikkert mange år tilbage, for jeg kan huske, at jeg begyndte at interessere mig for flyvning allerede i 1911. Og da var man jo først lige begyndt. Da så jeg vor gamle mester P. Nielsen og Poulain flyve ind over min fødeby og lande på markedspladsen². Og jeg tror nok, at jeg siden har tænkt meget på flyvning. Da jeg var blevet udlært som mekaniker, skyndte jeg mig ind på Marinens Flyvemekanikerskole, og der kunne

² (i det danske B&S Monoplan. Red.)

esserede ham naturligvis særligt, da vi fandt ud af, at maskinen virkelig kunne flyve og var en god flyvemaskine. Det gav os andre mod til at gå i gang med en to-sædet, efter nogenlunde samme principper (jeg tænker her på planprofiler o.lign.), som KZ I. Det gik meget småt, for der skulle penge til hver dag, og til hver gang, der skulle købes noget nyt. Så vi skulle først tjene pengene på det arbejde, vi lavede i løbet af dagen.

Nu var Gunnar Larsen en noget utålmodig natur. Han spurgte, om vi ikke kunne skynde os lidt mere? Så sagde jeg: "Det er der slet ingen grund til, for vi har slet ingen penge til den motor, den er bygget til."

Så tilbød han os en motor, hvis vi så kunne få lidt mere fart på. Og det fik vi, og jeg kan fortælle, at KZ I fløj i februar 1937, og umiddelbart efter gik vi i gang med KZ II. Og da vi fik hjælp fra Gunnar Larsen, stod den første If'er klar til prøveflyvning engang i efteråret samme år. I løbet af sommeren (jeg tror, at det var i august måned) stiftede vi selskabet Skandinavisk Aero Industri, som bestod af Zeuthen, Gunnar Larsen og mig, med en aktekapital på 80.000 kr.

Og så gik vi rigtigt i gang. Vi lagde grunden til 6 KZ If'ere, hvoraf de fleste var færdige i begyndelsen af 1938. I hvert fald var der et par stykker af dem med ved åbningen af Ålborg Lufthavn, vist nok i maj måned 1938.

Så var firmaet stiftet, vi var i gang, og så kunne vi fortsætte efter bedste evne.

Hvad begyndte I med?

Kramme:

De første fly, vi byggede, var KZ II Coupé, der var side-by-side. Og så fik vi lyst til at bygge (og den var i øvrigt, må jeg indskyde, ikke bygget til kunstflyvning) en tandem-maskine, som vi kaldte KZ II Sport med en 100 HK Hirth motor. Den var bygget til kunstflyvning, og motoren var på samme måde indrettet til

kunstflyvning, idet den også kunne gå i rygvendt stilling.

Jeg var oppe og besøge Jer i Ålborg i 1941. Hvad var anledning til, at I flyttede fra Ålborg til Kastrup?

Kramme:

Det er meget let at forklare. Vi blev simpelthen fortrængt af tyskerne. Og så måtte vi bede Cementfabrikkerne, der ejede den bygning, vi havde til huse i, om at sige os op, og dermed ophørte det. Vi var i gang med arbejde for tyskerne, godkendt af et program herhjemme, der var bestyret af Industrirådet, og dengang blev kaldt "Program Odel". Odel er en god dansk mand, det har slet ikke noget med tyskerne at gøre. Men i alle tilfælde, så længtes vi tilbage til København. I Ålborg havde vi delvis levet af at lave en forfærdelig masse forskellige produkter. Vi lavede generatorer til biler, vi lavede elektriske biler, vi lavede store vindmøller, hvoraf nogle kører den dag i dag, og vi lavede filmsapparater i stor stil. Så vi havde for så vidt nok at gøre, foruden at vi puslede med nogle ting til tyskerne. Men det kom vi ud af på den måde, som jeg før nævnte, at vi fik Cementfabrikkerne til at sige os op. Vi lejede så nogle lokaler i København, nogle maskinværksteder, der tilhørte ESSO ude på Havnevej i Hellerup.

Da vi kom derned, var fabrikken sprængt i luften. Det kunne vi så vise tyskerne, og det stod dem helt klart, at her kunne man ikke fremstille dele til flyvemaskiner, og på den måde kom vi ud af det.

Jeg så en KZ II med en kapoteringsbuk i Ålborg, var det forløberen til KZ Træneren, Zeuthen?

Zeuthen:

Det var de fire marinemaskiner. Nu kan man ikke kalde dem Trænerer på det tidspunkt, for det var Sport'er, vi skulle levere til marinen, og det var med Hirth motorer, og der blev bygget en kapoteringsbuk, det var et ønske fra

marinen. De nåede vel lige akkurat at blive færdige, inden tyskerne kom og hentede dem. Efter krigen fik vi en forespørgsel fra det hjemlige militær, som stod uden skolefly, om vi i en fart kunne fremstille nogle skolemaskiner. Det kunne vi ved at ændre tegningerne til KZ II Sport, der var bygget til en 100 HK motor, og KZ II Træner blev indrettet til at tage en motor på 140 HK, en Gipsy Major. Jeg tror, at vi byggede 12 eller 15 maskiner i løbet af ca. 3 måneder, så vi kunne få vore soldater ud og flyve igen.

Javel, så fik vi det opklaret. Vi er nu kommet frem til "Kapitel KZ III". Jeg har et amerikansk tidsskrift, hvor man kan læse en meget spændende røverhistorie, om at man smuglede delene til KZ III over Sundet til Sverige og samlede og indfløj dem dér. Hvilken kommentar har I til det?

Kramme:

Hvad var det, at du kaldte det? En røverhistorie? Det er det også. For det passer ikke. Det er ly. Hvor den amerikaner har fået fat

i det, ved jeg ikke, for vi har aldrig smuglet nogen flyvemaskine til Sverige. Men vi fik under krigen lov til at flyve et par maskiner til Sverige. Men det var med tysk tilladelse. De var simpelthen solgt til Sverige. Den ene kom derover med jernbane, og den anden blev fløjet derover. Jeg fløj den op til Stockholm. Det var en Sport. Den første, der kom over med jernbane, var en Coupé. Det var de eneste to, der blev eksporteret under krigen, men de blev ikke smuglet ud.

Det var just, hvad jeg tænkte, men jeg ville gerne høre det fra "bagmændenes" egen mund!

Kramme:

En anden lille morsom ting fra eksportten af KZ Sport. Den måtte gerne komme på en jernbanevogn fra Ålborg til København, men propellen måtte ikke komme med! Den fik jeg med i kupéen, og den måtte ikke sættes på, før jeg kom til Kastrup! Hvad grunden var til det, ved jeg ikke. Det er altså en tysk hemmelighed.



En velbevaret krigshemmelighed. Der er noget at finde rede i for forskaingen.

Så kommer vi til KZ IV. Ren logisk konsekvens. Hvad kan I sige om KZ IV? Er der nogen speciel inspirationskilde til KZ IV? Hvad var forudsætningerne?

Zeuthen:

Forudsætningerne var jo dem, at direktør Wibolt fra Zonen, der var en meget aktiv mand, gerne ville have en ambulancflyvemaskine, og den skulle vi bygge. Det foregik selvfølgelig efter de forhåndenværende søms princip, for det var jo under krigen. Vi skraber de sammen, hvad vi kunne finde af materialer, bl.a. fik vi fat i to 140 HK Gipsy-motorer, og Wibolt ville have en maskine, hvori der helst skulle være 3-4 sygeplejersker, en overlæge og en underlæge, og flere piloter. Der var ikke det, der ikke skulle være i den maskine. Og det var jo en noget vanskelig opgave. Men vi fandt efterhånden frem til den facon, som alle ved (eller de fleste ved), at en KZ IV har. Vi lagde et kæmpe stort arbejde i at bygge den op så let som muligt, hvilket gjorde, at sneckerarbejdet blev kolossalt kompliceret. I øvrigt så kan I vist nok se den, den ligger vist her ude.

Det var i og for sig grundlaget for KZ IV, og den første byggede vi oppe i Ålborg. Den blev dog ikke samlet færdig i Ålborg, men blev sejlet til København på en skude af én eller anden art, en coaster. Da vi kom til Hellerup med den, til den bygning vi havde lejet, var der sprængt et stort hul i væggen, så vi kunne køre lige ind med den. Det var en betydelig lettelse. Den blev så indfløjet i Kastrup.

Det var KZ IV. Så kommer vi til problemet: Hvornår var det, at I flyttede ud i Sydhavnen? Og hvad var anledningen til det?

Kramme:

Det var mangel på beskæftigelse, der gjorde, at vi begyndte ude i Sydhavnen. Vi startede med at bygge fiskekuttere, idet vi havde indrettet et skibsværft derude. Og i forbindelse med skibsværftet byggede vi så en fabrik, hvor der også kunne bygges flyvemaskiner, selv om

vi var klar over, at vi ikke kunne tage den i brug, før krigen var forbi. Men den stod altså nogenlunde klar, da krigen var forbi, så vi kunne flytte derud og tage fat. Det var navnlig KZ III'ere, der dengang var på tale.

Man kan måske lige nævne en ting om KZ IV. Nu sagde Zeuthen, at vi gjorde os vældig stor ulejlighed. Det gjorde vi også. Mange af de maskiner, vi havde bygget, eller man kan godt sige, alle de maskiner, vi byggede, før vi byggede KZ IV, var limet med kaseinlim, dvs. vandopløselig lim. Den første, vi byggede af kaoritlim, en to-komponentlim, det var KZ IV. Og det forekommer mig, at det var tyskerne, der lagde lim til, for det kunne ikke købes herhjemme i Danmark. Men når vi nu dengang lavede nogle højderor og nogle sideror til tyskerne, så blev der lidt lim tilovers. Det puttede vi så i IV'eren. Det er derfor, at den holder den dag i dag, tror jeg.

Det var jo en interessant oplysning. Så tror jeg, at vi skal have at vide, hvorfor sluttede I i Sydhavnen? Var det branden?

Kramme:

Det var helt naturligt. Da fabrikken brændte ned, havde vi ikke andet at gøre end at flytte ud til Kastrup, hvor der dengang stod nogle hangarer, der var forladt af tyskerne. Og der var rigelig plads til os. Der flyttede vi ind og gjorde vore flyvemaskiner færdige, og blev der i øvrigt i en årrække, indtil vi til sidst flyttede tilbage til Avedøre Holme igen.

Den brand, hvorfor opstod den? Var den påsar?

Kramme:

Man har en lille anelse om det, men det er helt uofficielt. Men det er en kendsgerning, at det brændte, og det brændte helt ned. Og samtidig brændte der et halvt hundrede KZ VII og III plus en KZ IV.

Det var et sørgeligt kapitel. Du nævnte KZ VII. Lad os høre lidt om, hvordan KZ VII blev til?

Zeuthen:

KZ VII kom jo til på den måde, at vi fandt ud af, at KZ III nok kunne slæbe noget mere, hvis man satte en større motor på. Så ville den kunne flyve med fire personer. Og så byggede vi bare en krop, der passede til. Jeg tror, at man kan sige, at haleplaner og sideror var det samme. Vi lavede en ny understøtelskonstruktion, ganske vist, og en bredere fuselage, og som følge en større motor. Det blev den amerikanske Continental motor. Vi startede med 120 HK, kom senere op til 140 eller 145. Det er vel i og for sig, hvad der er at sige. Sådan kom KZ VII'eren til, og den fløj godt med fire mennesker.

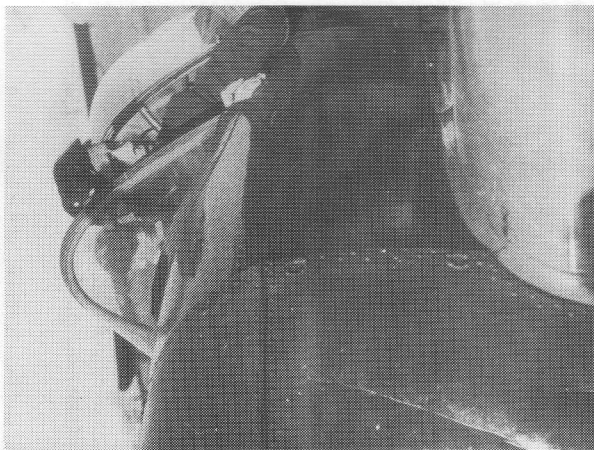
Med hensyn til det, du sagde om at komme fire personer i en KZ VII, så har jeg fløjet med tre i en KZ III, og det går fint selv med en svagere motor. Men det snakker vi ikke om i denne forbindelse.

Men der er et lille hul her i rækkefølgen. Der var jo også KZ V og VI. Hvad blev der af dem?

Zeuthen:

Det var jo kun fantasifoster, måske lidt mere. Der blev lavet et par træmodeller af dem. KZ V var en tanke om at lave en lille maskine, som kunne fragte passagererne ind til SAS, en feeder-liner. Den skulle kunne tage 8 passagerer, eller sådan noget lignende. Forbilledet var vel nok De Havilland Dove. Det var noget i den stil. Vi ville bare bygge den i træ. Men efterhånden som vi kom frem i projektet, gik op for os, at det var for stor en mundfuld. Så den droppede vi.

KZ VI var et lille projekt, som kun kom til projektstadiet. Det var en lille (jeg kan ikke huske, hvor mange mennesker, der kunne sidde i den), men det var en to-motoret med to pusher-motorer. Det kom aldrig længere end til projektstadiet. Grunden til, at numrene står der, er den, at når man begynder på sådanne arbejder, indgår disse typenumre jo i arkiver osv. Så kan man ikke pludselig smide dem væk og lave nogle andre projekter med samme numre. Derfor står de der. Mere er der vel ikke at sige til det.



Her ses indflyveren Peter Steen i VIII'eren.

Han var også piloten på flyet i Sylvest Jensens Luftcirkus

Hvis vi fortsætter i logisk orden, så kommer vi til KZ VIII. Hvad har I at sige til dens tilkomst? Hvorfor kom KZ VIII?

Kramme:

Ja, den kom vel i og for sig, fordi Sylvest Jensen havde startet et luftcirkus, og dertil manglede han en god kunstflyvningsmaskine. Det talte han med os om, og vi havde vældig mod på at prøve at bygge en sådan lille fyr. Så vi entrerede med Sylvest Jensen om at bygge én, og så byggede vi samtidig en til os selv. Og det er grunden til, at der er to af dem. Så vidt jeg ved, eksisterer de begge to endnu. En herhjemme, og en i England. Og de laver vel formentlig kunstflyvning den dag i dag. Det var udelukkende grunden til, at den blev bygget. Den var ikke bygget med henblik på nogen seriefremstilling.

Det var KZ VIII. Så kommer KZ IX. Den har vi aldrig hørt om. Hvad var KZ IX for en ting?

Kramme:

Jeg troede, at den var velkendt. Den var jo med i samme cirkus. Det var en replica af en gammel Ellehammer-maskine. Vi talte med Ellehammers søn, vi fik nogle modeller at se, og dem kiggede vi på, og fik derefter stablet sådan én på benene. Der var måske en lille forskel på den, vi byggede, og den Ellehammer lavede, idet den vi byggede, den fik vi til at flyve. Det voldte store vanskeligheder. Det kan Zeuthen måske bedre fortælle om, hvordan der op over centralplanet var et åbent hul, man kunne lukke med en træplade, og så kunne den pludselig flyve.

Zeuthen:

Jeg kan ikke føje så meget mere til, hvad Kramme siger, udover at Ellehammer ikke vidste dette her med aspect ratio. Sådan noget fint noget kendte han næppe. Man kan ikke tage et bærepil, skulle det ad, og flytte det halvanden meter fra hinanden, så der er en stor lækage i midten.

Jeg er helt sikker på, at han aldrig har kunne flyve med den maskine. Vi hoppede op og ned ad startbanen i Kastrup, idet vi havde lavet den fuldstændig nøjagtig efter hans model. Til sidst gik vi ind hos snedkeren og fik lavet en firkantet krydsfinerplade. Den borede vi en række huller i, og så syede vi den fast med sejlgarn. Og så fløj den sgul! Og den fløj godt! Jeg tror, at Sylvest fløj land og rige rundt med den i den tilstand. Jeg ved ikke, om han satte krydsfinerpladen bedre fast. Det har han måske gjort. Det kan jeg ikke huske. Men det er faktisk den historie.

Kramme:

Ellehammers søn var ude til første-flyvningen, og jeg kan da huske, at han klappede, da han så, at den var i luften. Den gamle Ellehammer levede desværre ikke på det tidspunkt. Han burde have set det også. Han fortalte os, da vi i 1937 havde KZ I på en udstilling i Ålborg, at han syntes, at det var en udmærket flyvemaskine, blot skulle der have været cykelhjul på, i stedet for de her små hjul, vi

havde sat på. Så havde den sikkert fløjet noget bedre!

Han havde i øvrigt mange gode råd, og det var i hvert fald interessant at lytte til.

Nu har vi hørt lidt om typerne. Nu kunne det være interessant at høre lidt om økonomien, der ligger bag det. Jeg synes at kunne huske, at da vi startede Flyens Flyveklub kunne man købe en KZ III for 17.000 kr. Er det rigtigt?

Kramme:

Det var den allerførste pris. Men vi opdagede hurtigt, at det var lige i underkanten. Jeg tror nok, at den endte med en pris på 22.000, og det var vel også for lidt. Vi tjente i hvert fald aldrig penge på de flyvemaskiner, vi lavede, men vi syntes, at det var vældig sjovt at bygge dem. I dag kan man vel købe den samme flyvemaskine for 60-70.000, selv om den er over 30 år gammel. Om det er kronen, der er blevet mindre, eller flyvemaskinen, der er blevet bedre, det ved jeg ikke.

Måske både og?

Hvordan forholdt det sig med KZ VII? Jeg kan huske, at f.eks. én af mine kammerater, Erik Malmmose, havde ladet sig skrive op til en KZ VII. Han havde købt sig, hvad man i dag ville kalde en option, og fik en leveranceposition. Hvordan var økonomien med KZ VII?

Zeuthen:

Med hensyn til fremstillingspris og vores økonomi - det er Krammes afdeling!

Kramme:

Altid mig, når det drejer sig om penge! Men økonomien var såmænd ikke spor bedre i VII'eren. Vi mente, at 35.000 var maximum for, hvad man kunne forlange for sådan en flyvemaskine, og det viste også, at det var svært at sælge dem, navnlig herhjemme. Det gik bedre med at få dem til udlandet.

Hvad kostede den at lave? Det er vel aldrig rigtig gået op for os, for hvis det var, så var vi

sgu holdt op for længe siden! Og ikke mindst når man ser, at de flyver den dag i dag. Så kunne man nok være blevet lidt betænkelig, tror jeg. Jeg vil tro, at vi fik så nogenlunde fremsstillingsprisen. Det fik vi vel, når vi solgte dem. Så der var kun æren og fornøjelsen tilbage.

Da I var oppe på højeste antal arbejdere i fabrikationen, hvor mange var der så beskæftiget hos Kramme & Zeuthen?

Kramme:

Hvis vi tager flyvemaskinefabrikken alene, så var vi knap 100 mand. Og hvis vi tager filmsapparaterne og skibene med, så var vi oppe på 400 mand. For der var jo noget, vi tjente penge på, eller havde vi jo ikke kunnet leve.

Et af jeres produkter var vindmøller. Jeg er selv fra Odense, og jeg ved, at der tæt ved Nyborg står en vindmølle fra Skandinavisk Aero Industri. Og nu vil jeg gerne spørge: Den vinde/mølleblad, var den konstrueret med den erfaring, du har med hensyn til aerodynamik?

Zeuthen:

Ja, i høj grad. Den var virkelig gennemregnet. Og det var i virkeligheden også det samme planprofil, som vi brugte til vore flyvemaskiner. Men det skulle jo behandles lidt anderledes, når det sidder på en vindmølle. Men den var virkelig beregnet. Og vi havde prøvemodeller, som vi prøvekørte på taget af bygningen oppe i Ålborg. Vi byggede modeller i 1:10 skala, satte bremse-dynamoer på, målte effekt og det hele. Det var meget sjovt.

Og den står der endnu. Jeg kørte lige forbi den, da jeg kom forbi Ullerslev. Jeg ved ikke, om den er køreklar, men den ser tilsyneladende intakt ud. Men der er puslet med vingerne, siden vi lavede den, det kan jeg se. Nu har den også stået der siden 1942. Det er jo nogle år. Jeg ved ikke, om den kører mere, eller om den står som monument!

Økonomien i vindmøller var meget god under krigen, fordi elektriciteten var en nødvendighed, og dyr, men den er ikke så god i dag. Jeg tror ikke, at den kører.

Næ, er det den situation, vi har i dag. Hvis I havde begyndt i dag, så havde I måske haft en fremtid som vindmøllefabrikanter.

Zeuthen:

Det kan man jo diskutere. Nu ved vi jo alle, at der er opstået en vældig snak om vindmøller, f.eks. Tvind Møllen deroppe. Elektricitetsværkerne har fået, jeg tror det er 12-14 mio. af Staten til at bygge to vindmøller til at stå heroppe et sted. Det er jo i virkeligheden store forsøg, andet er det ikke. Det kan tænkes, at økonomien i vindmøller bliver tilfredsstillende, når olieprisen bliver tilstrækkelig høj, men hvor høj olieprisen skal være, før de kurver skærer hinanden, det kan jeg ikke udtale mig om. Men det varer lidt endnu.

Vi har i aften samlet to af "bagmændene" bag Kramme & Zeuthen, men vi har også en mand fra værktødsгалbet, Hans Larsen. Hvornår kom Hans Larsen ind i billedet?

Kramme:

Hans Larsen kom meget tidligt ind i billedet. Han kom ind allerede før vi begyndte at bygge flyvemaskiner, fordi Hans Larsen kom ud på værktødsstedet og hjalp mig, når der var brug for det. Og han blev hos os i henved 30 år, endskønt jeg kun lovede ham arbejde fra den ene dag til den anden! Larsen endte som vor kontrollant, som kontrollerede det, som vi andre lavede, for at vi kunne blive godkendt af Luftfartstilsynet osv. Jeg håber, at Larsen har haft en god tid hos os.

Jeg takker Kramme og Zeuthen for disse interessante oplysninger, som vi har hørt i aften. Jeg tror, at alle vi, som holder af Veteransfly i almindelighed, og KZ-fly i særdeleshed, har haft nogle interessante minutter her i samvær, og det var spændende at høre om baggrunden fra

d'herrers egen mund. Tak, fordi I ville stille op, specielt, da jeg ved, at du er reknavalescent og er trett, men jeg synes, at det gik glimrende. Tak fordi I kom!

Magnus P.:

Jeg vil gerne på forsamlingsens vegne sige hjertelig tak, fordi I ville komme over og være med til dette møde. Det var rart at få KZ samlet igen. Sidst klubben, eller hvad skal vi sige, forløberen til klubben havde fornøjelsen af at se Kramme & Zeuthen, var i 1968, hvor I begge var til stede ved det første KZ-rally, som blev afholdt, endnu inden klubben blev startet. Ja, det var egentlig det rally, der gav anledning til starten af klubben.

At det er kvalitet, Kramme & Zeuthen har bygget, er der vidnesbyrd nok om. I kan bare gå ud på pladsen og se. Der står en KZ VII eller to, der er fløjet helt fra Schweiz, der står en KZ VII, der i morges kl. 07.59 fløj fra Tampere i Finland og nåede herved præcist på det angivne tidspunkt, omkring kl. 17.30.

I anledning af 10-året for klubbens eksistens har vi udgivet noget, vi kalder et jubilæumshefte. Det er et lille hæfte, som indeholder de foredrag, eller de interviews og diskussioner, der har været ved fredag-aftens møderne siden 1973. Desuden har vi flottet os og fået lavet en jubilæumsplatte, hvor vores "høfegner" Jalmer Nielsen, der flyver KZ X, og har stor kærlighed for, og evne til at tegne KZ-fly (og for øvrigt også andre fly), har lavet en tegning af samtlige 12 KZ-typer. Dem har vi afbilledet på en platte, og jeg vil gerne have fornøjelsen af at overrække de tre herrer sådan en platte og et jubilæumshefte.

Endvidere vil jeg gerne, i hvert fald på egne vegne, takke for den smukke nål, som på Krings foranledning er blevet fremstillet til mig og til Jens Toft. Og i den forbindelse kan jeg oplyse, at i anledning af klubbens 10-års jubilæum, har Kring foræret klubben 300 nåle, dog uden egeløv. Det vil vi gerne takke Kring for, denne smukke gave.

Kramme:

Ja, jeg ved ikke om det er min opgave, men jeg kan ikke lade være med på jubilæumsdagen at rette en tak til de mennesker, der har været med til at starte KZ & Veteranfly Klubben. Jeg vil takke dem for det store arbejde, de har gjort for fly i almindelighed, og for vore maskiner i særdeleshed.

Ikke alene bestyrelsen, vil jeg takke, jeg vil også rette en tak til alle dem, der har været med til at bevare vore gamle flyvemaskiner. Og i mange tilfælde holdt dem i en stand, der i og for sig (efter min mening) ligger langt ud over den stand, de var i, da de forlod fabrikken.

Latter fra salen ..

Jamen, de mennesker er virkelig værd at beundre. Og de skal beundres, og derfor synes jeg, at vi alle sammen skal klappe, dels for bestyrelsen, men også for alle os andre.

Mere latter og mange klapsalver!

Johs.Thimesen:

Jeg vil gerne være med til at istemme lidt. Jeg fik besked på, at jeg skulle fatte mig i korthed, og det synes jeg selv, at jeg har gjort. Jeg vil dog ikke undlade at gøre opmærksom på, jeg faktisk har fløjet de fleste af KZ-flyene, og jeg kan også sige, at jeg virkelig har nydt at flyve dem. Det er gode fly, som tåler sammenligning med de bedste, jeg har fløjet.

Jeg ved ikke noget bedre at flyve end KZ II Træner, som vi havde i Fyens Flyveklub. Da jeg fik mit erhvervsflyvercertifikat, skulle jeg gå ud af spin efter tre omgange på +/- 10°. Det gav mig lejlighed til at komme op og vende bunden i vejret på den mange gange, og den klarede det altid, selv den mest hårdhændede behandling. Den var velflyvende og dejlig, og jeg vil takke Jer for de fine produkter, vi som KZ-brugere har haft i mange år.

Jeg har hørt mange, også i udlandet, som synes at KZ-fly er gode fly, og jeg tror, at hvis I havde haft jeres fabrik i en tid, hvor der var bedre konjunkturer, så havde I ikke lavet hylder og den slags ting, men så havde det været gode og herlige KZ-fly stadigvæk.

Men vi er glade for, at vi stadig kan se KZ-flyene; at det er kram, har vi jo tydeligt bevis for. Jeg tror ikke, at der er ret mange af de fly, som kom samtidig med KZ III, som flyver i den udstrekning, som KZ-flyene gør i dag. Det var lige min personlige kommentar, som jeg ville flette til. Tak skal I have!



Her ses interview'eren Johannes Thinesen med smil og fotografiapparat i Strauning 1979. Johs. Thinesen var selv foredragsholder ved fredags-aften mødet i 1979.