

Værfts-Magazinet

Nr. 1

Mars 2006

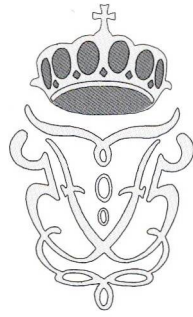
5. årgang

Fredriksoern Værfts Venner





«Christian Radich» utenfor Citadellet sommeren 2005. Foto: Rune Sorlie



Fredriksvern Verfts Venner



Innhold:

Formanden har ordet	4
Luftforsvarets uniformer - del 1	5
Da kanonjollen «Tønsberg 2» forliste	12
Luftforsvarets offisersskole 1973–1985	18
Sprenggranaten	28

Foto forside:

*Parti fra Kommandant-
gårdens søndre fløy –
sommer 2005.*

Foto: Rune Sørli

Foto tittelblad:

*Mannskaper fra Luftforsvaret ved
Tordenskioldstatuen på 1950-tallet.*

Foto: Rune Sørli's fotosamling

I redaksjonen:

RUNE SØRLIE	Redaktør
YNGVE RAKKE	Fotograf
MARIANNE SØRLIE	Fotograf/medarbeider
SVENN DVERGASTEIN	Fotograf

Medarbeidere dette nummer: Per Inge Olsen

Formanden har ordet



Vel møtt til et nytt nummer av Værftsmagazinet! Vi er godt i gang med arbeidet i det nye året. Det haster nå å bli ferdig med siste del av utstillingen i Kadettbrakkka. Denne delen vil i hovedsak bestå av fotografier. Derfor har vi nedsatt en egen fotogruppe som arbeider med å systematisere alt foto- og bildemateriale som foreningen rår over. Dette er en stor jobb som vil gå over noe tid da det dreier seg om ganske mye. Vi har et mål om å få tak i alle kullbilder fra befalsskolen, offiserslinjen og Luftforsvarets offisersskole, men her er det mange huller i vårt arkiv. Vi vet heller ikke med sikkerhet om det ble tatt bilder av alle kullene.

Etter planen skal vi være helt ferdig med utstillingen i Kadettbrakkka til våren.

Vi har også en god del dokumenter, bøker, utklipp m.v som vi etterhvert må systematisere. Målet er å samle så mye dokumentasjon som mulig om verftet og virksomheten her slik at spesielt interesserte kan fordype seg i stoffet.

Planlegging av sommeren 2006 er i full gang. Denne sommeren har vi en utfordring i å holde både Galeimuseet og utstillingen i Kadettbrakkka åpne. Her håper vi på støtte fra våre medlemmer. Vi trenger flere til å være utstillingsvakt – så passer det for deg å ta noen timer en gang i blant – ta kontakt med oss i styret.

Verneplanen for Fredriksvern verft har vi nevnt før i våre spalter. Arbeidet med verneplanen ble påbegynt under Forsvarets tid på verftet. Det er et omfattende

arbeid som har tatt lang tid. Nå er imidlertid planen snart ferdig og vi gleder oss til å se resultatet. Planen vil bli et viktig historisk dokument for Fredriksvern verft.

Larvik turistkontor skal også i år ha sommerkontor i Stavern. I den forbindelse har Forsvarsbygg tilbudt turistkontoret plass i Hovedvakta, nærmere bestemt mønstringsboden som er meget fint restaurert. Vi synes dette er en god tanke og håper turistkontoret takker ja. Vi har tilbudt oss å gi de som skal betjene kontoret full opplæring om verftets historie slik at de kan gi den nødvendige informasjon til interesserte turister.

Årsmøte i FVV ble avholdt torsdag 9 mars. 35 medlemmer hadde funnet veien til møtet. Alle de vanlige årsmøtesakene ble programmessig gått igjennom. Årsmeldingen viser at foreningen har hatt et aktivt år og har en sunn økonomi. Flaggjenesten er vår viktigste inntektskilde og gir oss rom til å gjennomføre noen av våre planer.

Årsmøtet besluttet å beholde kontingenten på samme nivå som i fjor – kr 150.-.

Sett i forhold til fjoråret har vi hatt en liten nedgang i antall medlemmer. Ved årsskiftet var medlemstallet 345. Vi håper at du som medlem fortsatt vil slutte opp om det viktige arbeidet vi driver. Værftsmagazinet er vår største utgiftspost, men en viktig kilde til må spre informasjon om verftets historie og til å holde kontakt med våre medlemmer. Vi satser på 4 utgivelser i dette kalleråret slik som tidligere.

Nytt styre for 2006 ble: Leder: Per Inge Olsen. Styremedlemmer: Per Magne Andersen, Bjørn Huse, Erling Halvorsen, Marianne Sørli, Christina Aarseth, Arnfinn Malme. Varamedlemmer: Hans Christian Kjeldsen, Kirsten Anette Korsdal, Olav Bjørnflaten, Terje Skjølberg. Var du ikke på årsmøtet så har vi lagt ut årsmeldingen på vår nettside www.fvv.stavern.no.

Til slutt vil jeg rette en takk til våre trofaste flaggere. Det har vært mang en stri økt ved flaggstanga denne vinteren. Nå går det imidlertid mot vår og hva er vel vakrere enn det norske flagg vaiende over de grønne vollene.

Per Inge Olsen

Luftforsvarets uniformer - del 1

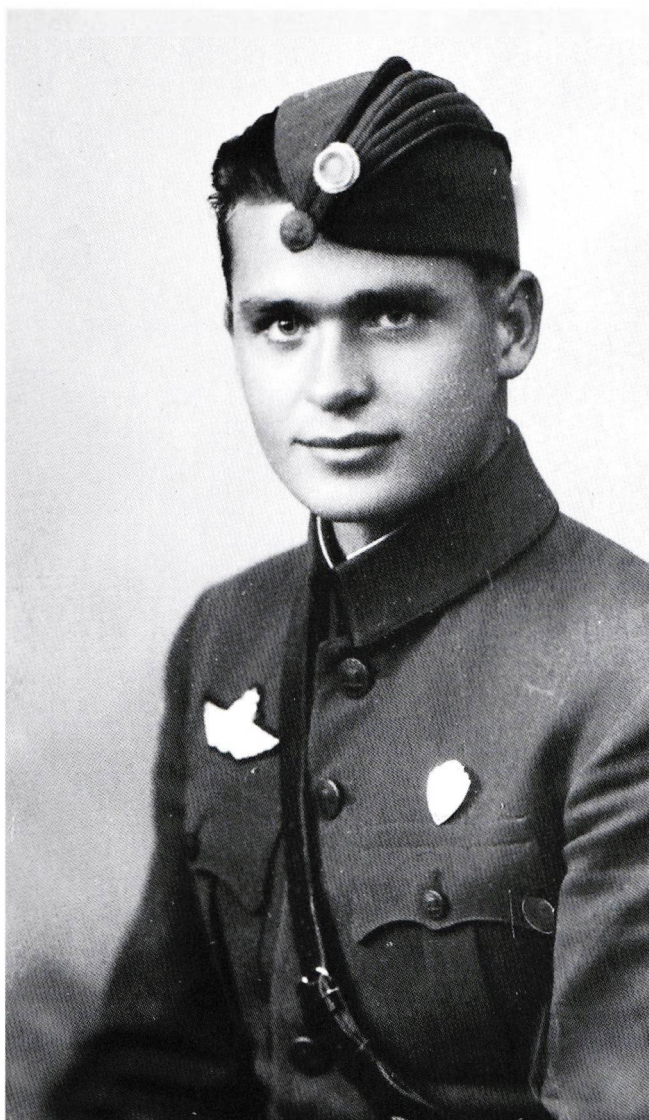
Av Rune Sørli

I denne lille miniserien på tre deler, vil jeg ta for meg litt om luftforsvarets uniformer. Denne uniformsgrenen er jo ikke så gammel som alle de andre grenenes uniformer, siden fly- og flyvåpnet er et relativt moderne innslag i historien.

Serien er bygget dels på uniforms-spesialist Knut Erik Strøm sine undersøkelser.

Hærens Flyvevåpen

Det personell som var knyttet til Hærens Flyvevåpen bar også hærens egne uniformer. Uniformen besto som vanligst av en fjellgrå jakke med likeså kepi – av modell 1914.



Soldat fra Hærens Flyvevåpen på 1930-tallet.
Foto: Rune Sørli's fotosamling

Offiserer og sersjanter hadde brystlommer og sidelommer med fold. De menige hadde lommer uten fold, noe som gjorde antrekket noe "posete" og uelegant i formen. Det fantes også lette sommerjakker med egne innsydde lommer. Felles for alle disse uniformene var at de hadde skjulte knapper.

Rundt kraven, langs oppslagene på ermene og i den ytre buksesømmen var det en rød kant eller en passepoil.

Distinksjonene for offiserer besto av stjerner, og for stabsoffiserene også tresser. Underoffiserene hadde tresser i passepoilfargen omkring overkanten av oppslagene.

Tegnet på at man var flyger var fra 1919 en ving med riksvåpenet i en bladkrans i midten. Flygeren var sjelden alene om bord i flyet, det var gjerne med en observatør som hadde et tilsvarende merke, men med bare én vinge på den ene siden av riksvåpenet.

I 1923 kom det imidlertid egne bestemmelser for Flyvevåpnets uniformer – metallfargen skulle være i sølv, derfor fikk de egne sølvfargede knapper med et symbol av vannrett tobladet propell under en krone, men denne var bare synlig på luen til de menige. Samtidig fikk disse en båtluue istedenfor den tradisjonelle kepien.

Det ble også innført egne jakker og overaller for flytjeneste, og på disse skulle distinksjonene vær plassert på skulderklaffene.

Hærens mørke gallauniformer skulle imidlertid ikke brukes av Flyvevåpnet, og fra 1924 skulle heller ikke befal bære sabel men dolk.

I 1934 kom det forandringer for Flyvevåpnet – de gamle gode fjellgrå uniformene skulle erstattes, men tross dette var mange av de fjellgrå antrekkene i bruk helt frem til 1940.

Det var særlig befal som tok i bruk de nye uniformene – som egentlig ikke var så forskjellige fra de gamle – stort sett var nyheten at knappene var blitt til av den oksiderte typen, og at man hadde fått mer elegante lommer med folder på til alle grupper, samt at befal fikk grønne passepoiler og to grønne beiser i buksene. For de menige bortfalt passepoilene helt.



*Reidar Aagaard fra Stavern – tjenestegjørende i Marinens Flyvevåpen – fotografert 29. september 1930.
Foto: Rune Sorlies fotosamling*

Marinens Flyvevåpen

For det personell som var knyttet opp til Marinens Flyvevåpen, var det Marinens uniformen man brukte. Offiserer og høyere underoffiserer gikk til daglig i dobbelspent mørkeblå jakke med fire knapper i hver rad, samt der til hørende skyggelue.

De øvrige hadde matrosdress og matroslue. På denne luen sto følgende tekst fra 1922: MARINENS FLYVEVÅPEN.

Flyvevåpenet benyttet seg også av marinens annet uniforms materiale, som messeantrekk til selskapsbruk og hvite uniformer til sommerbruk.

Flyverne hadde overaller og annet flyutstyr.

Et særtrekk som er blitt observert av uniformsforsker Knut Erik Strøm, er at man innefor Marinens Flyvevåpen brukte ridebukser og ridestøvler til en ellers vanlig marineuniform.

Flyvervingen og observatørvingen var identisk med den typen som ble brukt av Hærens Flyvervåpen med unntak av de var gullfarget.

I tiden før 1940 hadde spesialoffiserer ikke "øye" over øverste galon på distinksjonene, men i stedet et

bransjemerke. For de som tilhørte flymekanikerbransjen var merket "passer og vinkel" omgitt av en krans og med en vinkel på hver side

I 1930 kom en ny kvartermesterklasse som beholdt sine menige uniformer, men med en rød vinkel på underermene som distinksjon – men fra 1935 ble det imidlertid bestemt at man skulle omgjøre reglementet for uniformene slik at disse kvartermesterne skulle ha nesten helt lik uniform som offiserene ellers.

Luemerket var av type, såkalt uklart kronet anker, men uten bladkrans. At ankret er uklart, vil si at det henger en taustump i ankeret.

De vernepliktige flygere med kvartermester grad skulle ikke bære noen distinksjoner utover flyvervingen.

Marinens uniformer under krigen

De uniformene som ble brukt av Marinens Flyvevåpen under siste krig, var i hovedsak de samme som ble benyttet ved krigsutbruddet i 1940.

Den aller største forandringen var at Marinen etter hvert, fra 1942, kom til å innføre bruk av mørkeblå battledress. Denne ble strak populær blant mannskapene.

Battledressene var egne for det norske forsvaret og skilte seg i noen grad fra den opprinnelige engelske modellen. De norske mannskapene i Marinen brukte de samme battleuniformene som Hæren, bortsett fra fargen – dette var mod. 1937 med skjulte knapper og folder på lommene og mod. 1940, som var økonomimodellen med gjennomgående knapper og lommer uten fold.

Det ble også under krigen innført en kaki befalsuniform i Marinen for sommer- og tropetjeneste. Denne modellen ble også benyttet av flyverne, og da især i Canada – her var også den hvite sommeruniformen i bruk blant offiserene. I Canada og ved 330 skvadron ble den vanlige jakkeuniformen brukt med norsk type bandolær og patrontaske av Hærens modell.

I 1941 ble det innført nye distinksjoner for kvartermestere som ble delt i to klasser. Disse distinksjonene besto av gullvinkler på underermet, men de vernepliktige flygerne med kvartermester grad ser ut til å ha brukt uniform uten andre distinksjoner enn flyvervingen og luemerket – noe som også gjaldt når disse brukte battledress, hvor distinksjonene for offiserer var av ull og festet på skulderklaffene.

Fra 1943 hadde imidlertid alle flygere, også de vernepliktige, "øye" på øverste gallon på distinksjonene. Flyteknikerne fikk purpurfarget klede mellom gallonene istedenfor det tidligere bransjemerket over gallonene.

Samme år ble det også innført helt nye spesialistvinger for luftskyttere, radiooperatører og speidere, og alle hadde de på dette tidspunktet et helt vingepar.

Marineuniformer ble båret i Flyvåpenet helt frem til krigens slutt i 1945.



Soldat fra Hærens Flyvevåpen.
Foto: Rune Sørli's fotosamling.



Ytre Oslofjords Sjøforsvarsavsnitt's styre 1939-1940 – med representant fra Marinens Flyvevåpen stående bak. Foto: Rune Sørli's fotosamling

Innføringen av gråblå uniformer

Det var svært vanskelig å fremskaffe fjellgrå uniformer i Canada og Storbritannia. Det ble allerede fra 1. oktober 1940 i følge kledselbestemmelsene gitt av Hærens overkommando bestemt at personell fra Hærens Flyvevåpen skulle kles som de canadiske eller britiske flygere.

På et møte den 15. april 1941 ble det bestemt at begrepene Hærens og Marinens Flyvevåpen ikke skulle brukes i Canada.

Det ble også i 1940 bestemt at alle unntatt befall fra Marinen skulle bære gråblå uniformer – det ville si samme farge som Royal Air Force (RAF) og Royal Canadian Air Force. Offisielt ble dette vedtatt ved et brev datert den 15. mars 1941 til det britiske Air Ministry – dette ble godtatt uten vanskeligheter.

Samtidig ble det vedlagt brevet tre tegninger om hvordan de norske uniformene i Canada så ut – det vil si gråblå uniformer som fantes både som battledress og for befalet som servicedress med jakke og skyggelue. Men det var like vanlig å bruke båtlue til servicedressen og skyggelue til battledressen.

Da det gjelder bruk av de gråblå uniformene i Storbritannia finnes det ikke bevart konkrete reglement – men i hvert fall ser det ut til at man brukte disse uniformene i 331 og 332 skvadronene. De fleste i 330 skvadronen brukte Marinens uniformer – mens i 333 skvadronen var det personell fra begge våpengrener – så der har ble det benyttet begge typer om hverandre.

Serviceadressen under krigen

Serviceadressen besto av jakke, bukser og skyggelue. Også båtluen kunne benyttes om man ville det – og særlig sersjantene synes ikke å ha hatt noe annet hodeplagg. Dette var i samsvar med den praksis som RAF hadde hatt siden desember 1939.

Den norske servicejakken hadde enkelte forskjeller fra den britiske modellen – da siden nordmennene ikke hadde distinksjoner rundt ermene kunne de i stedet ha et



Battledress brukt av Luftforsvaret i Stavern i årene rett etter krigen – her menig Arthur Sørli med kone i 1947. Foto: Rune Sørli's fotosamling.



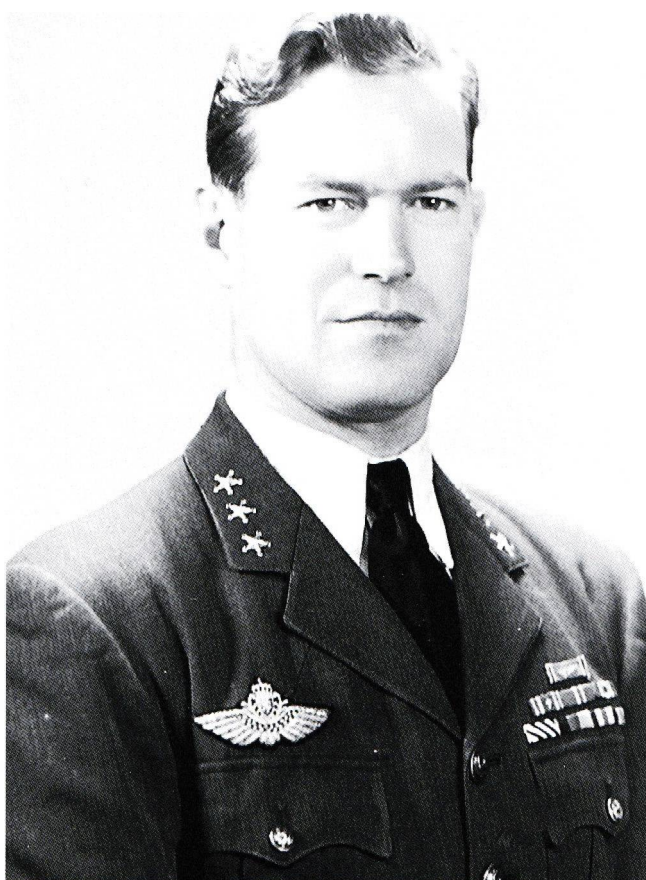
Løytnant Erik Markussen – Luftforsvaret Stavern 1946.
Foto: Rune Sørli's fotosamling.



Kaptein John Braading – Luftforsvaret Stavern 1948.
Foto: Rune Sørli's fotosamling.



Fenrik Lienum – Luftforsvaret Stavern 1948.
Foto: Rune Sørli's fotosamling.



Kaptein Ragnar Isaksen - 1951.
Foto: Rune Sørli's fotosamling.

Løytnant Rolf Sollie 1947.
Foto: Rune Sorlies fotosamling.



spisst oppslag med mørk blå passepoil rundt. Trolig er dette etter den fjellgrå modellen fra 1934 – fordi også lommene var formet som på denne.

Knappene var grå oksiderte i motsetning til RAF som hadde knapper i gult metall. Alle knapper var løveknapper, og jakken hadde et klesbelte i samme farge.

Jakken ble båret med åpen krage, skjorte og slips – skjortens farge var bestemt til å følge RAF.

Flyvervingen og spesialistvingene ble båret over høyre brystlomme – mens i RAF ble de båret over venstre lomme.

Servicejakken til kvinnetjenesten skilte seg ikke nevneverdig ut fra den vanlige – bare kneppingen var forskjellig. Et annet viktig element var nok også at den blant kvinnene ble båret med der tilhørende skjørt.

Battledressen under krigen

I RAF var man skeptisk til alt som kunne få dem til å se ut som de kom fra Hæren. Forsøk på å innføre bruk av gråblå battledress uniform ble gjort allerede i 1939 – men først i 1942 ble bruken mer akseptert. Selv om man blant norske tropper innførte en økonomimodell av battledressen – så ble dette ikke gjort i RAF.

Battledressen hadde derfor alltid folder på lommene og skjulte knapper. Lommeklaffene hadde tre spisser slik som på servicejakken.

I det norske flyvåpenet var det ingen motvilje til battledressen – og ble derfor brukt helt fra den første tiden.

Det var ingen forskjell på norske og britiske battledressbluser, noe som trolig har sin bakgrunn i at servicejakker ble skreddersydd, mens battledressbluser ble levert ferdig fra fabrikk slik at variasjoner ble vanskelig.

I Little Norway har menige i tjeneste båret battledressen med lukket krage – mens man i RAF tviholdt på privilegiet for menige og underoffiserer til å bære skjorte og slips – noe som også ble gjennomført for battledressen.

På en annen side ser det ikke ut til at det har vært noe forbud for norske å bære skjorte og slips i tjenesten.

Båtluen var i hovedsak utformet som den britiske modellen, men med norske merker.

Vinterluene ble ikke alltid utdelt – ikke engang i Canada hvor det var skikkelig kaldt – derfor ser det ut til at man brukte de pynteklaffene på luene som reelle ørevarmere i den grad de fungerte til dette formålet.

Det fantes selvfølgelig en rekke avvik i uniformene under krigen, noe som også gjaldt bruken av de mer sivile uniformer.

Luer og luemerker da og nå

Båtluen og befalets skyggelue har gjennomgått få endringer gjennom tiden – men en del andre hodeplagg har blitt innført i tillegg. Her kan nevnes skyggelue for militærpoliti og vervede (grenaderer) – vinterlue – feltlue og beret.

Kvinnene hadde en egen tjenestehatt med brem – senere fikk de skyggelue i en noe avvikende utforming, men denne er også blitt noe endret med tiden.

I dag bærer stort sett kvinner og menn de samme hodeplaggene i Luftforsvaret.

Foran på båtluen har menige og korporaler knapp og kokarde, mens befal har stolpe med knapp og kokarde. Dette har vært i bruk siden Hæren innførte dette i 1894 – senere i nyere tid har det bare vært Luftforsvaret som har hatt denne ordningen.

På siden av båtluen hadde man opprinnelig en miniatyr av flyvervingen – men fra midten av 1950-tallet ble Falken innført som emblem på siden av båtluen for Luftforsvaret.

Fra midten av 1960-tallet kom imidlertid emblemet til regjerende monarks monogram ble inntatt på siden av båtluen.

Det første luemerket på skyggeluen var den norske kokarde omgitt av en bladkrans i sølv under en miniatyrtutgave av flyvervingen. Dette var festet på en skjoldformet mørk blå bakgrunn. Fenriker og løytnanter hadde sort stormrem, kapteiner en enkel, stabsoffiserer en dobbel stormrem tvunnet i sølv.

På midten av 1950-tallet ble luemerket byttet ut med Luftforsvarets kronede sølv falk festet på en mørk blå bakgrunn.

Slik har disse emblemene vært i en årrekke siden den gang.

Sersjanter derimot har bare falken, offiserer har i tillegg en sølv bladkrans.

Generaler har kronen og bladkransen brodert i gull, samt et dobbelt gullbroderi på lueskyggen. Oberster har derimot et enkelt sølvbroderi.

Alle har sort stormrem, bortsett fra oberstløytnanter og majorer som har en dobbel tvunnet sølvtrå.



Da kanonjollen "Tønsberg no2" forliste

– 10 mann omkom

Av Rune Sørli

Denne dramatiske hendelsen fant sted utenfor Hvaler i Østfold den 18. november 1809 – og rester av vraket etter kanonjollen "TØNSBERG no 2", som var bygget ved Fredriksvern Verft, ble mulig funnet av dykkere i 1953, og mulig ligger det rester der på stedet fremdeles den dag i dag.

Det ligger sikkert fremdeles rester etter deler av den dansk-norske marine rundt om på havets bunn – også her i Oslofjordområdet.

Blant annet fant i 1953 noen dykkere rester etter et marinefartøy som kan være kanonjollen "TØNSBERG no 2" som var bygget her på Fredriksvern Verft.

Fra Fredriksvern Verft kom til dels utrustningene til de forskjellige forter rundt Oslofjorden – og til de ble også likeså brakt tilbake hit når dette var nødvendig –

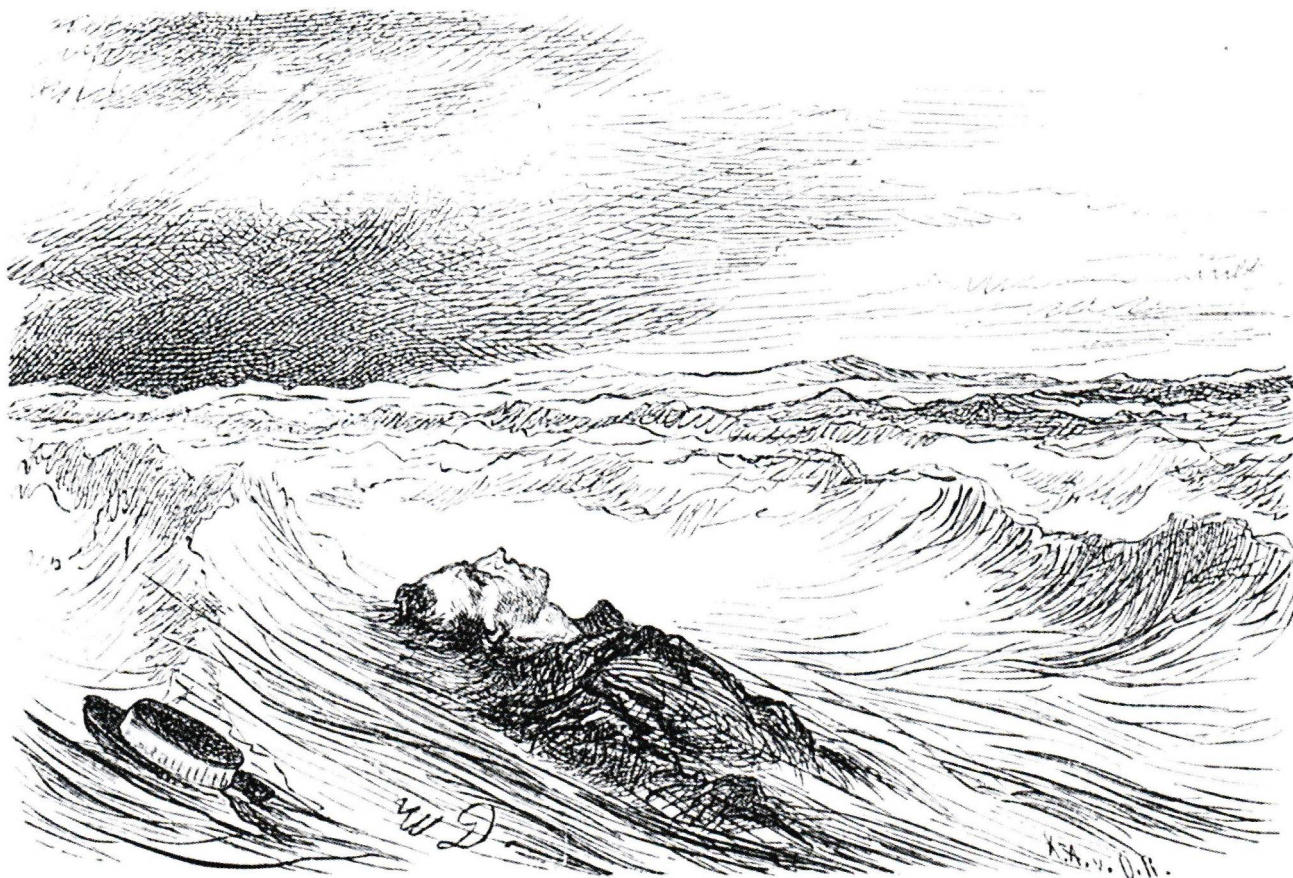
som når isen la seg tykk og operasjonene ble umuliggjort.

I Fredriksvern fikk også "Hvalereskadren" sin utrustning, og her lå den opplagt og avtaklet. Transport som angikk marinen foregikk først og fremst med marinens egne fartøyer. Rasjonaliseringen måtte gjennomføres strengt på grunn av de svært knappe bevilgninger.

Når nyanskaffelser av bl.a. fartøyer skulle finne sted, ble det rett som det var bekostet av borgerne med større eller mindre tilskudd fra statskassen.

Således ble kanonjollen "TØNSBERG" no. I – II – III bygget på denne måten. Borgernes jevne oppslutning om marinens investeringer til fartøyer, skyldes vel i stor grad at fiendtlige fartøyer angrep våre fredlige handelskip, og også kystområdene ble til tider rammet hardt av fiendtlig aktivitet. Dette satte nok folk og borgere i "krigshumør".

Da det gjelder selve kanonjollene, var drivkraften til disse relativt billig. Disse var seilførende, og når vinden uteble tok man fatt på årene og rodde dem. Disse jollene





Modell av Kanonjolle bygget på Fredriksvern Verft. Foto: FVV

hadde ikke den aller største fart, men til gjengjeld hadde da heller ikke de fiendtlige fartøyene særlig mer fremdrift. Ofte var det ansvarshavende om bord sin opplærte seilerdyktighet som var avgjørende i så måte.

Grunnen til disse kanonjollene var at man ønsket et mobilt kanonforsvar av Oslofjorden – og sjøforsvaret av denne kyststrekningen ble i hovedsak ledet gjennom den såkalte "Hvalerekskadren" – da i nært samarbeide med de landfaste batterier.

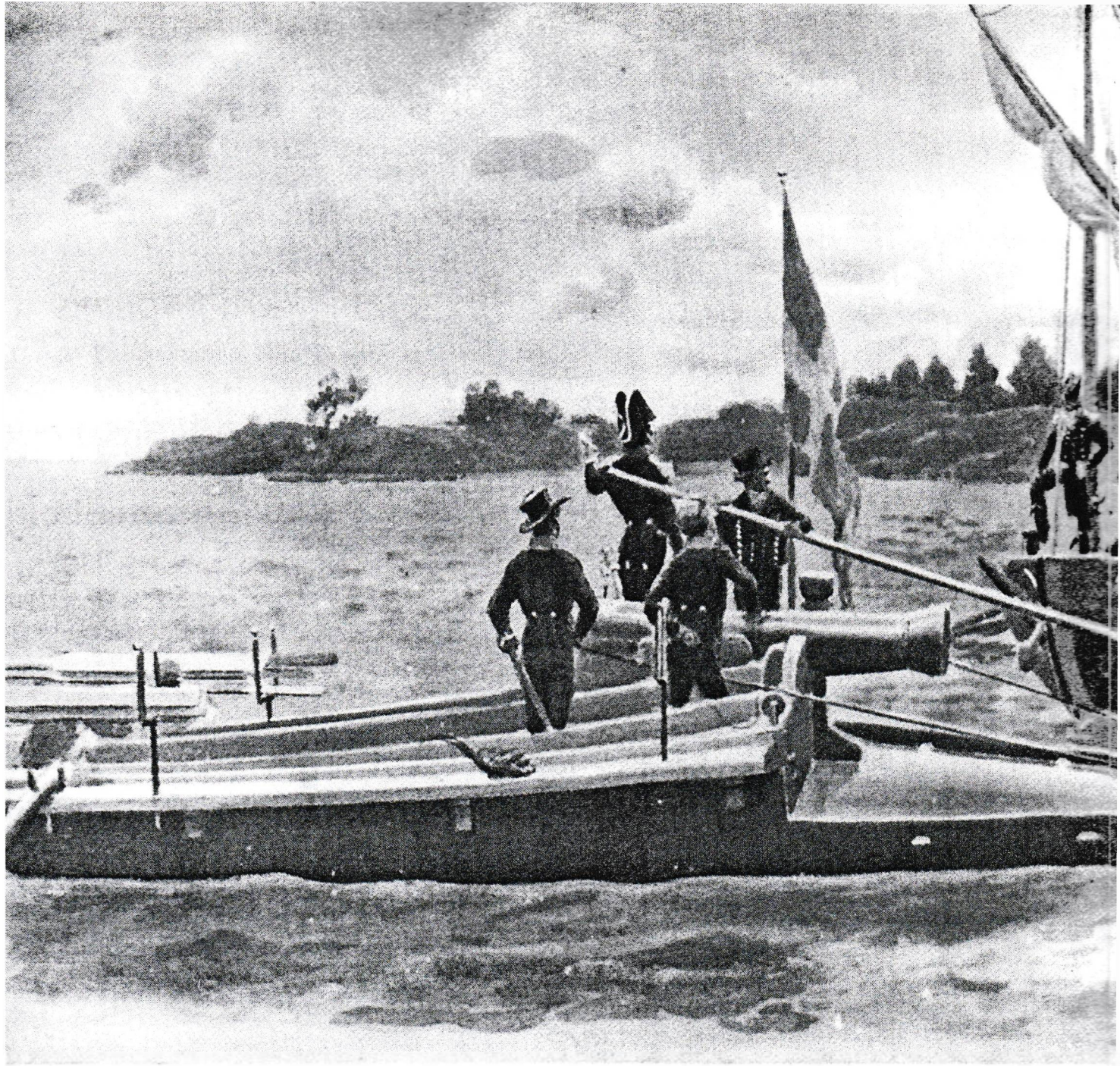
Slike batterier finnes det rester etter flere steder langs både Vest- og Østfold-kysten. Man har bl.a. restaurert nå i nyere tid et av disse ytterst på Vallø øst av Tønsberg. Den gang i 1809 tilhørte dette forsvaret av Vallø Saltværk – en livsviktig industri på denne tiden.

"Hvalerekskadren" var i 1809 underlagt kontreadmiral Lorentz Heinrich Fisker – født i København 5. oktober 1743 – han ble volontær kadett i 1759, og steg jevnt i gradene frem til 1809 da han ble kontreadmiral. Han var da opptatt i den danske adelsstand og ridder av Daneborg.

I et dokument som er bevart etter kontreadmiral Fisker, skriver han følgende:

"Det indtrufne aars værlig afskjærer dens ("Hvalerekskadren") kommunikasjoner. Allerede begynner det at blive vanskelig at holde denne forsynt med provisjoner. Kun for der 14 dager kan fartøyene rumme. Magaziner kan en forpost ikke gives."

Og forpostfartøyene var disse kanonjollene og kanonsjaluppene.



NORSKE KANONBAATER I KRISTIANIAFJORDEN

Da det gjelder kanonjollene spesielt, var disse bygget ved Fredriksvern Verft og med endelig konstruksjon fra generalkommandoens vedtak i 1803 – da hadde man funnet frem til den form og dens linjer en ville satse på og som man trodde var den aller beste.

Den største lengde var 42 fot – bredde 10 fot og 2 tommer. Dyptgående mål var 2 fot og 5 tommer.

Dens linjer og form var som en stor robåt, men den var velkonstruert og stabil. Også når det skulle gis ild fra fartøyet var det gjort forsterkninger for dette – bl.a. hadde man festet en pontong akterut – denne lå i vannskorpen og var 11 fot lang. Akterstaven på jollen var 3 fot høy, og over denne var kanonen synlig.

Fremdriften var på 10 mann – roere – som under gode værforhold hadde en relativt grei oppgave å manøvrere

fartøyet i stilling ved angrep eller forsvar. Roerne satt fem mann på hver side – og selv om fartøyet ikke var særlig stort, var det likevel en skikkelig jobb å ro dette.

Årene var 19,5 fot lange og var plassert gjennom luker langs sidene – dette fordi dekket lå i plan med rekken.

Det totale mannskapet var på 19 mann – hvorav 12 var fra Hærens styrker

I Oslofjorden var lokalkunnskap om farvannet også en viktig del av mannskapets opplæring – på denne måten kunne man raskt finne skjul eller gjemmesteder blant skjær og holmer.

En av jollens viktige oppgaver i tillegg til det vi allerede har nevnt, var at man brukte disse under transporter i forbindelse med syke. Det var nemlig stor frekvens av sykdoms tilfeller i forsvaret på den tiden – og



N 1814

da snakker vi ikke om dagens "vondt i ryggen" og lignende. Ofte var det epidemier og farsotter av forskjellige slag – noe som til tider kunne sette store mannskaper styrker ut av spill. Derfor var det opprettet en rekke lasaretter i tilknytning viktige landfaste militære anlegg – som her på Fredriksvern Verft – hvor også kirkens benker var konstruert slik at disse raskt kunne omgjøres til sengeplasser for syke.

Kanonjollenes oppgaver var derfor viktige i forbindelse med denne syketransporten.

Denne kontreadmiral Fisker besluttet etter å ha innhentet generalkommandoens sanksjon,

at 2 kanonsjalupper og 3 kanonjoller skulle detasjeres og seile til Fredriksvern for opplag.

Den 13. november 1809 fant oppbruddet sted under

kommando av sekondløytnant Jørgensen. Man hadde før avgang redusert mannskapet til 10 mann – med andre ord bare roerne.

Men allerede avreise dagen blåste det opp til kuling fra syd, og man måtte søke ly i Slevik frem til den 18. november. Da var det løyet ned til "bramseil-kuling" fra sydsydvest, og transporten kunne fortsette mot Fredriksvern.

Jørgensen lot da mannskapene ro fartøyet ut til åpent vann i Oslofjorden for å sette seil – men raskt økte vinden når de var kommet til fjorden og etter hvert nådde denne storm styrke. Kanonjollene var ikke konstruerte for høy sjø, så dette ble raskt dramatisk for mennene.

Sekondløytnanten fant snart ut at det beste var å samle fartøyene å sette kursen mot nødhavn – det ble derfor gitt beordring om at man skulle vende fartøyene.

Da skjer det – kanonjollen "TØNSBERG no 2" kantrer akkurat i det man vender den rundt – den sank raskt med pontongen først – på dette tidspunktet befant Jørgensen seg om bord i kanonsjaluppen "DRAGØE" – her forsøkte de å dreie deres eget fartøy slik at de kom mannskapet fra den kantrede jollen til assistanse – men fikk en styrtsjø over seg og måtte styre mot vært isteden.

Dermed druknet alle de 10 roerne om bord i kanonjollen, og vraket la seg til ro på havets bunn.

Det har i tiden etter havariet blitt spekulert i militære sjøforsvars kretser om hvorfor dette hendte nettopp denne jollen – et svar det spekuleres i er at man hadde redusert mannskapene på grunn av at man skulle ha plass til en rekke kanoner som skulle til Fredriksvern, og at ballasten derfor var feil. Svaret får vi nok aldri vite – den eneste som kunne ha besvart dette spørsmålet var føreren av kanonjollen, månedsløytnant Frogner fra Tønsberg – men heller ikke han har etterlatt seg noe svar etter sin død.

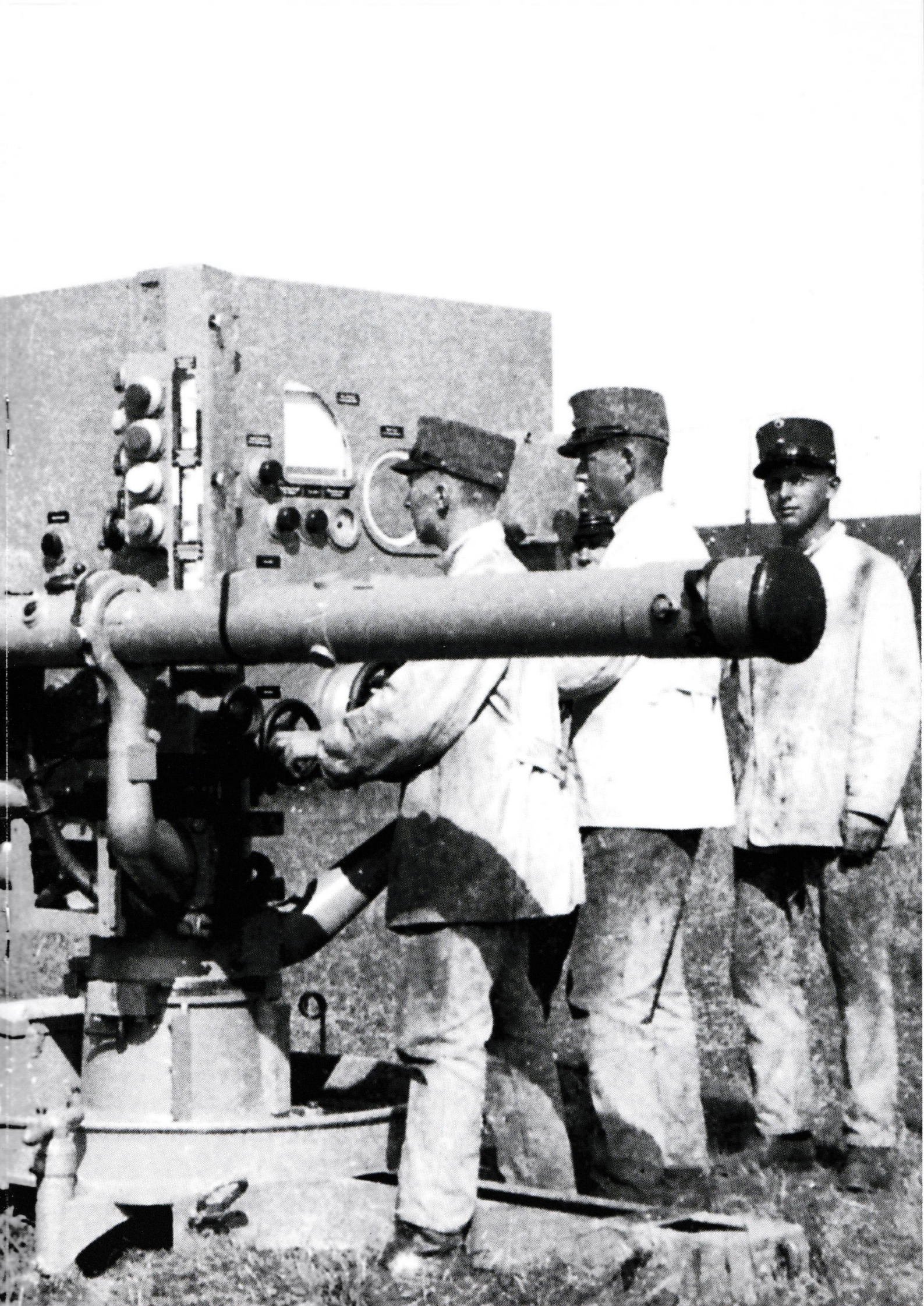
Men i 1953 ble det funnet rester etter en mindre fartøy i området der man antar jollen forliste – og de 2 dykkerne syntes det den gang var svært rart at man fant så mange kanoner rundt et så lite fartøy – dermed kan nok både teorier og antakelser om transporten av kanoner til Fredriksvern Verft være riktige.

Rart er det likevel å tenke på at man den dag i dag ennå kan "fullføre" transporten av kanonene hvis man fant økonomiske midler til å heve disse å bringe dem til Stavern – selv om de da eventuelt skulle kommet nesten 200 år for sent.



*Berkog sentralsikte under forsøk i Stavern i 1934
– Luftvernaspirantene gjorde da tjeneste som betjening.
Foto: FVV*





Luftforsvarets offisersskole 1973 – 1985

Av Per Inge Olsen

Luftforsvarets offisersskole (LOSK) ble opprettet i 1973 som en direkte følge av at det ble innført en ny utdanningsordning for befal i avansementskrets II i Luftforsvaret (St.prp nr 91, 1972-73). For å bli yrkestilsatt i operativ og administrativ bransje i avansementskrets II ble det nå stilt krav til gjennomgått og bestått LOSK. Opprettelsen av LOSK var et ledd i en utvikling som startet med Flyvåpenets administrasjonskurser (FVAK) på Fornebu i 1952 og senere Flyvåpenets administrasjonsskole/offiserslinjen fra 1955. I 1960 ble navnet endret til Luftforsvarets befals- og administrasjonsskole/Offiserslinjen (LBAS/O) og etter et års midlertidighet på Lutvatn flyttet skolen til Stavern. Samtidig med opprettelsen av LOSK ble organisasjonen ved skoleetablisementet i Stavern endret under navnet Luftforsvarets skoler Stavern.

Organisering av utdanningen

I motsetning til utdannelsen ved LBAS/O, som varte i 10 måneder, ville utdanningen ved LOSK bli opp til 17 måneder. Nytt var det også at flygere og navigatører måtte gjennom samme utdanning for å bli yrkestilsatt. Tidligere (1970-73) hadde disse gjennomgått et særskilt offiserskurs i Stavern på 3-4 måneder.

Utdanningen besto av to deler. Første del var videregående befalsopplæring på ca 7 måneder. Denne delen var felles for alle elever. Deretter fulgte videregående fagutdanning som varierte fra 2 til 10 måneder.

Det ble etablert 5 linjer:

- Operasjonslinjen
- Luftvernlinjen
- Administrasjonslinjen
- Materiellforvaltningslinjen
- Flygerlinjen

Operasjonslinjen utdannet offiserer innenfor fagfeltene GCI og GCA. De som skulle bli radarkontrollører (GCI) fikk sin fagutdanning ved Luftforsvarets kontroll- og varslingsskole (LKVS) på Kongsvinger, mens utdanningen av kontrollører til flystasjonenes innflygingsradarer (GCA) foregikk gjennom kurser ved Sola flystasjon, i Luxembourg og ved LKVS.

Luftvernlinjen fikk sin fagutdanning ved Luftvernkyteskolen i Stavern, administrasjonslinjen ved LOSK, og materiellforvaltningslinjen delvis ved LOSK, men en overveiende del av undervisningen foregikk ved Luftforsvarets tekniske skolesenter på Kjevik. Befal innenfor teknisk materielltjeneste (64-feltet) var tidligere

plassert i teknisk bransje. Fra 1973 skulle nyutdannet befal i dette tjenestefeltet tilhøre administrativ bransje.

Selv om fagopplæringen tildels foregikk ved andre avdelinger var det sjef LOSK som hadde det koordinerende ansvar for at undervisningsplanene ble gjennomført.

Søknader og opptak

Søknadsberettiget til første kull i 1973 var flygere og navigatører med avtjent plikttjeneste eller med utløp av plikt-tjeneste i 1974. Likeledes alt befal med ordinær befalsutdanning fra Luftforsvaret. Fra 1974 ble det åpnet adgang for personell med UB-utdanning fra Luftforsvaret til å søke. Dette skjedde som en følge av for få søknader fra befal med luftvern faglig bakgrunn. Forutsetningen var at de gjennomgikk befalsskolens grunnleggende fagopplæring på luftvernlinjen. Ved senere kull kunne personell med befalsutdanning fra andre forsvarsgrener også søke.

Flygere og navigatører på de første kullene ved LOSK fikk sin fagutdanning gjennom ulike kurser ved LFTS/718 skv, ved LTS og LKVS, men fra 1978 ble de beordret tilbake til sin hjemmeavdeling for operativ trening etter endt fellesperiode i Stavern. Begrunnelsen for dette var at flygerne ville miste sin operative status ved for langt fravær fra flygende tjeneste. De første årene var det også vanlig at elevene ble beordret til sommertjeneste ved avdeling. Mange elever opplevde imidlertid sommertjenesten som lite meningsfylt. De følte seg brukt som ferievikarer uten noe element av læring. Fra 1977-inntaket falt sommertjenesten bort og man startet umiddelbart på fagutdanning etter fellesperioden.

Ved de første kullene ble det ikke gjennomført opptaksprøver, men fra kull nr 6 i 1978 blir dette innført. Disse var:

- psykologiske prøver
- intervju med psykolog
- intervju med offiser
- skriftelig prøve i engelsk og norsk
- fysisk test (svømming 200 m, 5000m løp, kroppsheving i bom, benkpress, sit-ups samt lengdehopp uten tilløp). LVA elevene måtte i tillegg avlegge prøve i matematikk.

Til kull nr 6 var det 70 søkere. Dette var omtrent som tidligere år hvor søkerantallet hadde variert mellom 67-75. Antall elever tatt opp var fra 21 til 33. Ved kull 6 ble 34 kalt inn til opptaksprøver. 8 presterte så dårlig at de ikke ble anbefalt, 14 klarte ikke krav til løp og 2 til svømming. Resultatene av opptaksprøvene var så svake at



Major Arne Høyem
1973-1974



Major Inge Torhaug
1974-1975



Major H. M. Stern
1975-1980



Oberstløytnant
Jarle Hafstad 1980-1985

man ikke ville dekke forsvarsgrenens utdanningsbehov. Generalinspektør i Luftforsvaret, generalmajor Nils Arveschoug, ga derfor sjef LSS fullmakt til å dispensere fra de fysiske kravene. Det endte med at 26 ble kalt inn. De som ikke hadde klart de fysiske kravene fikk ny test ved opptak. 4 klarte fortsatt ikke kravene, men fikk fortsette. 10 innkalte trakk seg før skolestart. Resultatet var at 16 elever ble tatt opp pluss en som ble overført fra reservelisten til Luftkrigsskolen (LKSK), totalt 17. Denne siste eleven hadde bestått opptaksprøven til LKSK, men gjorde det bemerkelsesverdig dårlig ved LOSK. Rangert som nr 17 av 17 etter første skoleår. Dette dårlige resultatet, samt at en aspirant som strøk i norsk ved opptak til LOSK, senere kom inn på LKSK, førte til at LSS ovenfor generalinspektøren anbefalte at opptaksprøver til LKSK ikke lenger skulle gi adgang til LOSK.

De første kvinnelige elever ved LOSK finner vi i fagperioden for kull 6 i 1979. 1 elev ved administrasjonslinjen (Barbro Heløe), 1 ved materiellfaglinjen (Elisabeth Knutsen) og 1 ved operasjonslinjen (Ingrid Kårvatn). Disse 3 kvinnene kom fra et innpassningskurs for kvinnelige offiserer som startet opp i 1977. Den første kvinne med ordinær befalskoleutdanning ble tatt opp ved LOSK i 1979 (Aagoth Bente Fossaa fra Banak flystasjon)).

Med bakgrunn i det kvalitativt dårlige opptaket i 1978, og prognosene for 1979, så man for seg at det ville vanskelig å få fylt elevkvoten. LST besluttet derfor å utvide søkergrunnlaget ved at det ble åpnet adgang for offiserer fra krets II/5 (tidligere krets III) opp til 40 år å søke opptak.

Ved opptaket i 1979 ble det også for første gang stilt konkrete fysiske opptakskrav til kvinner.

Til tross for utvidet søkergrunnlag fikk man bare 42

søkere. 33 møtte til opptaksprøver og 22 (herav 8 krets II/5) startet sin utdanning. Flygerlinjen fikk kun 1 elev.

Sjef LOSK mente at den dårlige rekrutteringen til skolen de siste årene kunne skyldes at utdanningen ikke var attraktiv nok for artianere og at disse i stedet søkte opptak ved LKSK eller sivile skoler. Når man så at BS-kullet uteksaminert i 1976 besto av 70% artianere og kullet i 1978 av 88%, var dette en naturlig konklusjon.

For kull nr 8 i 1980 var situasjonen ikke blitt noe bedre. 26 møtte til opptaksprøver.

De skriftelige prøvene var basert på ungdomsskolens pensum, men 5 strøk i norsk, 7 i engelsk, 2 klarte ikke løpskravet og 1 ble ikke foreslått av andre grunner.

Til tross for dette ble det tatt opp 22 elever og de som hadde strøket skulle underkastes prognoseprøve i desember. Gledelig var det imidlertid at flygerlinjen fikk 10 elever.

Ved opptaket i 1981 (kull 9) hadde situasjonen forandret seg. Nå var det 86 søkere, 71 ble kalt inn til opptaksprøver og 40 elever tatt opp. Med bakgrunn i erfaringer fra tidligere opptak anbefalte imidlertid LSS ovenfor LST at opptaksprøver i engelsk, norsk og matematikk ble sløyfet, da det bare var ved LOSK slike prøver ble gjennomført.

Fra 1982 (kull 10) var det bare elever uten 3-årig videregående skole som måtte igjennom prøver i norsk og engelsk. LVA -elevene ble fortsatt testet i matematikk. Ved dette inntaket ble 75 kalt inn til opptaksprøve og 40 tatt opp som elever.

I kunngjøringen for opptak av kull 11 i 1983 var intervju med psykolog, intervju med offiser og skriftelig prøve i norsk, engelsk og matematikk fjernet. Det ble dog lagt vekt på at man hadde tilfredsstillende dokumenterte kunnskaper i disse fagene før opptak. Likeledes skulle det sammen med søknaden sendes bekreftet erklæring om



Lt STROMMEN J
Instruktør



Lt JOHNSEN L
Instruktør



Kapt OPDAL A F
Instruktør



Kapt SANDANGER D
Hovedinstruktør



Maj H...
S...

LUFTFORSVARETS

KULL NR 1 1

Klasse A



Lt VOLLAN O



Sjt ARNTZEN J



Sjt DAHL F



Sjt HAGA J H



KOMMANDANTBOLIGEN



Sjt SIGRIDNES O



Sjt SKOGLUND O



Sjt TYEDT O H



Sjt MATHISEN J B



Vlt AUSTAD A



Vsjt FREDRIKSEN S



Ssjt ROSSLUND E



Vsjt WOLD T



Sjt ANDERSEN P M



Ssjt KIRKEBY H



Sjt HANN...



OVEM A
et



Kapt HAUGER H O
Instruktör



Lt SÖELAND R
Instruktör



Lt ERIKSEN T
Instruktör



BRENDEN T
Adjunkt

OFFISERSSKOLE

1973 - 1974



BYGGET 1750

Klasse B



Lt STAFF B N



Sjt AUNE S A



Sjt FAGERMANN S E



Sjt HAUEN F



Sjt STRAND Ö



Sjt TROSETH P G



Sjt UNGER M



Sjt JACOBSEN B



Vsjt BERG A



Ssjt LARSEN T



Vsjt NYBORG A



Vsjt WOLDSETH H



Sjt BÆRØY P



Vlt UNHJEM OG



AS Y

svømmedyktighet og kondisjon. Det var med andre ord slutt på opptaksprøvene. 106 søknader kom inn, 56 elever ble tatt opp. Før skolestart ble elever som ikke hadde EDB-kunnskaper tilsvarende EDB-grunnkurs bedt om å gjennomgå et brevkurs i "Data, systemarbeid og miljø". Elever ved administrasjonslinjen som ikke kunne dokumentere at de hadde hatt regnskapslære tilsvarende handelsskole med redusert fagkrets måtte gjennomføre et brevkurs i regnskapslære. Gjennomføringen av disse kursene kunne strekke seg inn i høstsemesteret ved LOSK.

Fagene

Timeantallet under fellesopplæringen varierte fra 1150 til 1448 timer ved de forskjellige kull. Det ble undervist i 19 fag hvorav 11 var eksamensfag. Gymnastikk og idrett samt lederutvikling sto sentralt i utdanningen, men også nærforsvarstjeneste og skyte-/våpenlære inkludert skarpskyting var tilgodesett med mange timer. Innholdet i fellesperioden for kull 11 ble imidlertid noe annerledes enn ved tidligere kull. I fagkretsen inngikk blant annet nye fag som pedagogikk, psykologi og organisasjonsteori.

Likeledes ble elevene gitt differensiert opplæring (250 timer) i fagene fysikk, engelsk, norsk og matematikk avhengig av om de hadde forkunnskaper fra naturfaglinje, språklinje eller grunnskole.

I tillegg til klasseromsundervisningen ble det gjennomført flere ekskursjoner, kurser og øvelser, blant annet:

- Lederskapsseminar ved Tisleia eller Vindfjell
- Orienteringer ved avdelinger i Hæren og Sjøforsvaret
- Besøk ved Rygge hovedflystasjon og en K&V-stasjon
- Kurs ved Norges Idrettshøgskole
- ABC-kurs på Hvalsmoen
- Besøk på Stortinget
- Nærforsvarsøvelse ved flystasjon

I løpet av fellesperioden skulle elevene gis anledning til nærmere studie og fordypning i et eget emne gjennom et elevforedrag. På denne måten skulle de gis øvelse i å utarbeide og fremføre et foredrag. Framføringen skulle ta ca 35 minutter etterfulgt av en spørreperiode på 10 minutter. 2 instruktører skulle bedømme innhold og framførelse. Før arbeidet med foredraget startet fikk elevene forelagt seg en liste med ca 25 forslag til emner. Ut fra denne skulle de komme med 3 forslag til emner. Et emne kunne være selvvalgt. Variasjon i tema var stort og kunne spenne fra forsvarspolitiske, samfunnsmessige og internasjonale spørsmål til lederskap og fagmilitære problemstillinger.

_____ personnr _____
har vært elev ved
LUFTFORSVARETS OFFISERSKOLE

i tiden _____
Eleven har bestått eksamen med følgende resultat:

Videregående befalsopplæring

Eksamensfag	Timer	Karakter	Vekttall	Poeng	Merknad
ABC-tjeneste	80		2		
Engelsk	75		2		Skriftlig Muntlig
Gymnastikk og idrett	140		2		
Krigshistorie	45		1		
Logikk	30		1		
Luftkrig	90		3		
Norsk	60		2		
Nærforsvarstjeneste	100		3		
Rettslære	35		1		
Sambandstjeneste	30		1		
Skyte- og våpenlære med skarpskyting	100		1		
Stabs og kontortjeneste	48		2		
Ikke eksamensfag					
Feltøvelse	90				
Forvaltningstjeneste	80				
Kommandoføring	8				
Lederutvikling	110				
Organisasjon	43				
Reglementer	4				
Samfunns- og samtidslære	60				
Sanitetstjeneste	15				
Sum videregående befalsopplæring			21		

Hovedkarakter videregående befalsopplæring _____

Gjennomsnitt for kullet _____

Vilkår etter utdanningen

Etter endt utdanning ble elevene tilsatt som offiserer i avansementskrets II, enten som fenrik eller løytnant, avhengig av tjenestetid. Plikttjenesten som følge av utdanningen var 18 måneder.

Avansementsmulighetene etter gjeldende befalsordning var slik:

- til fenrik etter 1 år som sersjant
- til løytnant etter 4 1/2 år som fenrik (65% etter valg)
- til kaptein etter 9 år som løytnant (ca 20% etter valg)
- til major etter 6 år som kaptein (ca 20% etter valg)
- til oberstløytnant etter 5 år som major (25-30% etter valg)

Lønn ble gitt i forhold til grad (årslønn pr 1.mai 1978 i laveste lønnstrinn):

- Fenrik, ltr. 9-13, kr 55.551.-
- Løytnant ltr. 14-16, kr 66.608.-
- Kaptein, ltr. 18-21, kr 82.376.-
- Major, ltr. 21-24, kr 96.632.-
- Oberstløytnant, ltr. 25-26, kr 120.018.-

Andre forhold

Klasseromsundervisningen foregikk i Kadettbrakka, 2. etasje, hvor LOSK hadde sine egne klasserom og instruktørene sine kontorer. Skoledagen varte fra kl 0745 til 1520 avbrutt av lunsj fra kl 1115 til 1200. Som et ledd i det holdningsskapende arbeid og i å fremme Luftforsvarets messetradisjoner ble det hver høst avholdt "Sjefens middag" med sjef LSS som vert og ofte med gjester fra LST. Elevene hadde også sitt eget elevsamfunn til å ivareta sosiale og fritidsmessige behov samt å fremme kameratskap og samhold. Alle elever samt ansatte militære og sivile ved LOSK hadde medlemskap. Elevsamfunnet arrangerte fester og foredrag og behandlet spørsmål knyttet til den daglige tjenesten.

Skolen hadde sine fast tilbeordrede instruktører som underviste i ulike fag. I tillegg ble eksterne instruktører leid inn på timelærerbasis. Dette kunne være offiserer fra andre deler av LSS' organisasjon eller fra avdelinger og

staber i Luftforsvaret. Det ble også benyttet sivile lærerkrefter i fag som engelsk og rettslære. Det vil føre for langt å liste opp alle instruktører som har tjenestegjort ved LOSK, men nevner her instruktørstaben ved skolestart i 1980:

Oblt. J. Hafstad (skolesjef), maj. D. Sandanger (hovedinstruktør) samt instruktørene

Kapt. B. Østby, kapt. H. Lima, kapt R. Søeland, kapt. O. Solum, kapt. H. Flage, Lt. J. Wolff, Lt. R. Eiken og adjunkt R. Sandvik.

3. mai 1985 var den offisielle avslutningsdagen for LOSK. Nye endringer i utdanningsordningen var under innføring. Fra nå av skulle LKSK ha ansvar for all offisersutdanning i forsvarsgrenen. Fagutdanningen av forvaltningsoffiserene skulle foregå i Stavern gjennom opprettelsen av Luftforsvarets forvaltningsskole og luftvernkadettene skulle fortsatt få sin fagutdanning ved Luftvernkyteskolen. Avslutningen av LOSK ble markert med en skikkelig fest i befalsmessa lørdag 27. april 1985.

3 mai 1985 avsluttes siste kull ved Luftforsvarets offisersskole. Sjefen for skolen har gleden av å innby

til avslutningsfest i befalsmessen, Stavern lørdag 27 april 1985 kl 1800.

Kl 1800 Cocktail
Kl 1830 Middag

Meny:
Skjell Skagerak
Rensdyrstek
Is
Rødvin, Madeira/brus

Etter middag – Kaffe avec

Dans

Antrekk:

- tjenesteantrekk i -- selskap
- smoking/smokingkjole, kort eller lang

Kuvertpris kr 150,-.

Sjefer ved LOSK

Major Arne Høyem	1973-1974
Major Inge Torhaug	1974-1975
Major H.M. Stern	1975-1980
Oberstløytnant Jarle Hafstad	1980-1985

Antall elever utdannet ved LOSK

Kull I	1973	29
Kull II	1974	33
Kull III	1975	32
Kull IV	1976	21
Kull V	1977	28
Kull VI	1978	17
Kull VII	1979	22
Kull VIII	1980	22
Kull IX	1981	39
Kull X	1982	40
Kull XI	1983	56
		339

Svar sendes Luftforsvarets offisersskole, Stavern innen 12 april 1985.

Stavern, 26 april 1985

J Hafstad
Oberstløytnant
Sjef Luftforsvarets offisersskole



a) fastlegging av virksomhetens egne opplæringsplaner, behovsanalyser, programmets innhold, form og varighet. Partene er enige om at slike opplæringsplaner nøye skal samordnes med karriere- og tjenestegjøringsplanene som fastlegges etter pkt. 4.1.

b) vesentlige endringer i fastsatte opplæringsplaner

a) spesielle opplæringstiltak for yrkeshemmede

a) utdeling av stipend

å langt dette

ten, tas derfor opp samtidig med forhandlinger om tilpassningsavtaler om medbestemmelse.

Protokolltilførsler:

1. Partene er enige om at de tilsattes medbestemmelse i kunngjøring/intervjufasen reguleres i de enkelte personalreglementer.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet og hoved-

foreningene/Norsk Lærerlag vil i fellesskap utar-

beide på dette område.

linjer



Befalsbladet

ORGAN FOR NORGES BEFALSFORBUND

Nr. 2 — 1982 — 88. årgang

Del 4 om personer i arbeidstakerstatus i kommunale og fylkeskommunale arbeidsområder som hovedavtalens del 2, jf. pkt. 2.1.1, gjelder til dette punkt og protokoll av 19.6.80. Hvordan disse vil tilpasses de kommunale/fylkeskommunale arbeidstakere som får sine lønns- og arbeidsvilkår fastsatt i tariffavtaler med sta-

tementene.

En god utdanning, men for lav status

Forsvaret har idag flere skoler som gir videregående utdanning basert på befalsskole. Skolene gir en utmerket utdanning, og burde tiltrekke seg yngre befal i langt større grad enn hva som er tilfelle.

Er vår øverste militære ledelse villig til å gi skolene som utdanner yrkesbefal til avansementskrets II den status de fortjener?

Befalsbladet har tidligere i flere artikler omtalt Befalsskolens Øverste Avdeling (BSØA). Vi vil i dette nummer rette søkelyset på Luftforsvarets offisersskole (LOSK). Befalsbladet håper at vi ved å fortelle om denne skolen kan gi våre medlemmer et lite innblikk i et av de utdanningstilbud som forsvaret gir. Etter vår oppfatning har ikke Luftforsvarets Offisersskole, i likhet med Befalsskolens Øverste Avdeling den status som disse skolene fortjener. Vi mener at våre øverste militære myndigheter fokuserer krigsskolene i for stor grad. Mye kan

gjøres på dette område for å øke interessen blant potensielle søkere. Luftforsvarets Offisersskole er på rett vei ved at elevene nå har fått skikkelig treningstøy påsydd skoleemblem, langrennsski og pistoler til treningsskyting. Men det er fortsatt for stor avstand til det krigsskolene tilbyr av uniformer og andre fordele. Mange vil hevde at ytre status ikke har betydning, men vi er ikke i tvil om at sersjantene som vurderer LOSK eller BSØA som alternativer til Krigsskolene, legger merke til hvordan skolene plasseres statusmessig — idag og i framtida. ■

Tekst og foto:

JAN BRÅTEN

Luftforsvarets Offiserskole – et godt alternativ for den som tenker på en framtid i Luftforsvaret

Luftforsvarets Offiserskole er en to-årig utdanning for yrkesoffiserer i avansementskrets II i Luftforsvaret. Skolen som har tilsammen fem ulike linjer, gir en omfattende videregående teoretisk og praktisk opplæring for befal innen luftvern, operasjons-

tjeneste, administrasjon og materiellforvaltningstjeneste. Flygere får flygetrening og operativ trening ved hjemmestasjon, men følger skolens ordinære undervisning i første termin.

Første kull begynte på Luftforsvarets Offiserskole i 1973 og høsten 1981 kunne kull nr. 9 starte sin utdanning på Stavern.

LOSK avløste den tidligere LBAS/Offiserslinjen som var ett-årig. Den nye offiserskole gir videregående befalsopplæring og fagopplæring for avansementskrets II i Luftforsvaret. Skolen gir "rett og plikt" til yrkestilsetning. Befalsbladet besøkte Stavern i januar, og vi benyttet anledningen til å slå av en prat med skolesjefen, oberstløytnant Jarle Hafstad.

Stor søkning til skolen i 1981

Skolesjefen kan fortelle at målsettingen i 1973 var å uteksaminere 37 offiserer årlig. Dette har en ikke klart, først og fremst på grunn av liten søkning til skolen. Elevtallet har ligget på ca. 20 elever i hvert kull inntil høsten 1981, da det ble tatt inn 40 elever. Søkerantallet var da tilfredsstillende, hele 86 meldte seg. Skolesjefen opplyser at en håper på å kunne komme opp i et elevtall på 60 i neste kull, som begynner høsten 1982.

Ny elevforlegning og undervisningsbygg kommer

Hvordan er boligforholdene for elever?

Boligdekningen i Stavern er ikke slik at elevene kan regne med militær familiebolig. Omlag halvparten av elevene bor likevel i bolig utenfor leiren, hovedsakelig på det private boligmarked. Noen har skaffet seg hybel eller hybelleilighet. Når det gjelder skolens elevforlegninger, er dette vanlige enmannsrom med felles bad for to rom. Det er planer om å utvide forlegningskapasiteten fra våren 1983. En ny forlegning med 20 rom etter den nye standard skal bygges.

Har skolen undervisningsrom for den planlagte økning i inntaket av elever?

Et nytt moderne undervisningsbygg skal påbegynnes høsten 1982 og bør stå ferdig i 1983. Dette vil bety en stor forbedring for skolen. Vårt mål er utstyr som ikke står tilbake for Krigsskolen. LOSK-elevne har bl.a. fått skikkelig idrettsutstyr.

Et tilbud også til yngre befal fra andre forsvarsgrener

Er det bare befal med utdanning på Luftforsvarets Befalsskoler som kan begynne på LOSK?

Nei, også befal som har befalskole i andre forsvarsgrener kan gå hos oss. Som eksempel kan nevnes at de som har gjennomgått befalskolen for Kystartilleriet eller Feltartilleriet skulle kunne konkurrere om plasser på luftvernlinjen.

Oberstløytnant Hafstad kan videre opplyse at inntrykket er at skolen nå er godt etablert og at både de sentrale myndigheter og aktuelle søkere ser positivt på skolens framtid.

Befalsbladet vil for egen regning tilføye at det nå er lempet på aldersgrensene for opptak. Grensen oppad er nå satt til 40 år for befal som tidligere er yrkestilsatt, mens den ellers er 27 år. Plikttjenesten er 18 måneder. Elevene lønnes etter grad i skoletiden. ■

Jeg hadde lyst til noe nytt – og LOSK har innfridd forventningene

Hva er det som får yrkesbefal med mange års tjeneste bak seg til å søke en slik skole? Hva vil det si å bryte opp fra en "normal" arbeidssituasjon på en av

Luftforsvarets stasjoner og sette seg på skolebenken i såpass lang tid?

Disse og flere andre spørsmål ville Befalsbladet ha svar på. Og for å få svar valgte vi ut løytnant Runar Sjøblom, som går ut fra LOSK/Administrasjonslinjen i februar 1982. Løytnant Sjøblom hadde mer enn 11 års tjeneste på Luftforsvarets stasjon Kautokeino da han begynte på LOSK. Han er opprinnelig fra Tønsberg, men har funnet seg godt til

rette på Finnmarksvidda, bl.a. på grunn av sine store interesser for jakt, fiske og friluftsliv.

Hvordan kunne du finne på å søke LOSK?

– Ethvert menneske kommer vel til et stadium i livet da vi finner ut at vi har lyst på noe nytt – eller å komme ett skritt videre. Jeg fant ut at det beste jeg

kunne gjøre for å kvalifisere meg til nye og interessante stillinger på litt lengre sikt – og for å oppleve noe annet, – var å søke denne skolen.

Nå kan du se tilbake på ca. 1 1/2 år på skolen – hvordan bedømmer du miljøet?

– Det er et utmerket miljø her på Stavern. Forholdet mellom elever og in-



Her ser vi sjefen for Luftforsvarets Offisersskole, oberstløytnant Jarle Hafstad på kanalbrua midt i leiren i Stavern. Til venstre i bakgrunnen befalsmessen, som er uforandret utvendig, men som innvendig har gjennomgått en omfattende oppussing og restaurering.

struktører er godt. Instruktørene har en positiv holdning, noe som jeg mener fører til en givende undervisningssituasjon. Alle reiser og ekskursjoner som er et ledd i undervisningen, er et positivt avbrekk, samtidig som det gir oss innsikt, bl.a. i totalforsvaret. Vi har også hatt ekskursjoner til større sivile bedrifter som del av fagene personellforvaltning og kontororganisasjon. Dette lærer oss å se kritisk på vår egen arbeidssituasjon i forsvaret. Selv om vi første året hadde fag som ABC-tjeneste og nærforsvar, er ikke dette ensbetydende med å løpe rundt i terrenget og leke krig. Opplegget går mest ut på nærforsvarsplanlegging, stridsplanlegging på tropps- og

kompaninivå, og når det gjelder ABC – er det personlig vern som er det viktigste. Likevel er det generell videregående utdanning basert på befalsskolen som har preget skoletiden. Dette gjelder både rent militær utdanning og tilleggsopplæring innen fagområdet, – for min del

Her ser vi en smilende Runar Sjøblom foran sammen med Tommy Willassen på plass i "kontorlandskapet" som utgjør deres klasseværelse på administrasjonslinjen. Som vi ser har hver enkelt elev skrivebord, reol med sett regelverk, egen skrivemaskin og regnemaskin. Skolen har eget rom med datautstyr for denne linjen. Seks dataskjermer med skriveenhet og lager (memory) står til disposisjon. Undervisningen på data er ca. 100 timer fordelt på programmering og systemering. Dataskjerm er også plassert i klasserommet.



Oberstløytnant Hafstad foran den historiske inngangsporten fra 1756. Stedet har militære tradisjoner som marinebase – men det er en annen historie.

altså administrasjon. Jeg ser ingen del av skolen som bortkastet. Det er opplagt at vi vil få bruk for det vi har lært om militær og sivil rettslære, stabs- og kontor-tjeneste, møteledelse/forhandlingsteknikk og generelle forvaltningsbestemmelser.

Har skoleperioden medført ekstrabelasting for de av elevene som har familie?

– Vi som har gått på administrasjonslinjen eller artillerilinja har vært heldige fordi vi har fått hele utdanningen her på Stavern bortsett fra kortvarige kurser og ekskursjoner. Materiellforvaltningslinjen har sin fagperiode på Kjevik, mens operasjonslinjen får tilsvarende spesialutdanning ved Luftforsvarets Kontroll- og varslingskole ved Kongsvinger. Jeg har inntrykk av at dette har gått ganske greit, sjøl om disse elevene har bodd adskilt fra familien i perioder, ihvertfall fra mandag til fredag.

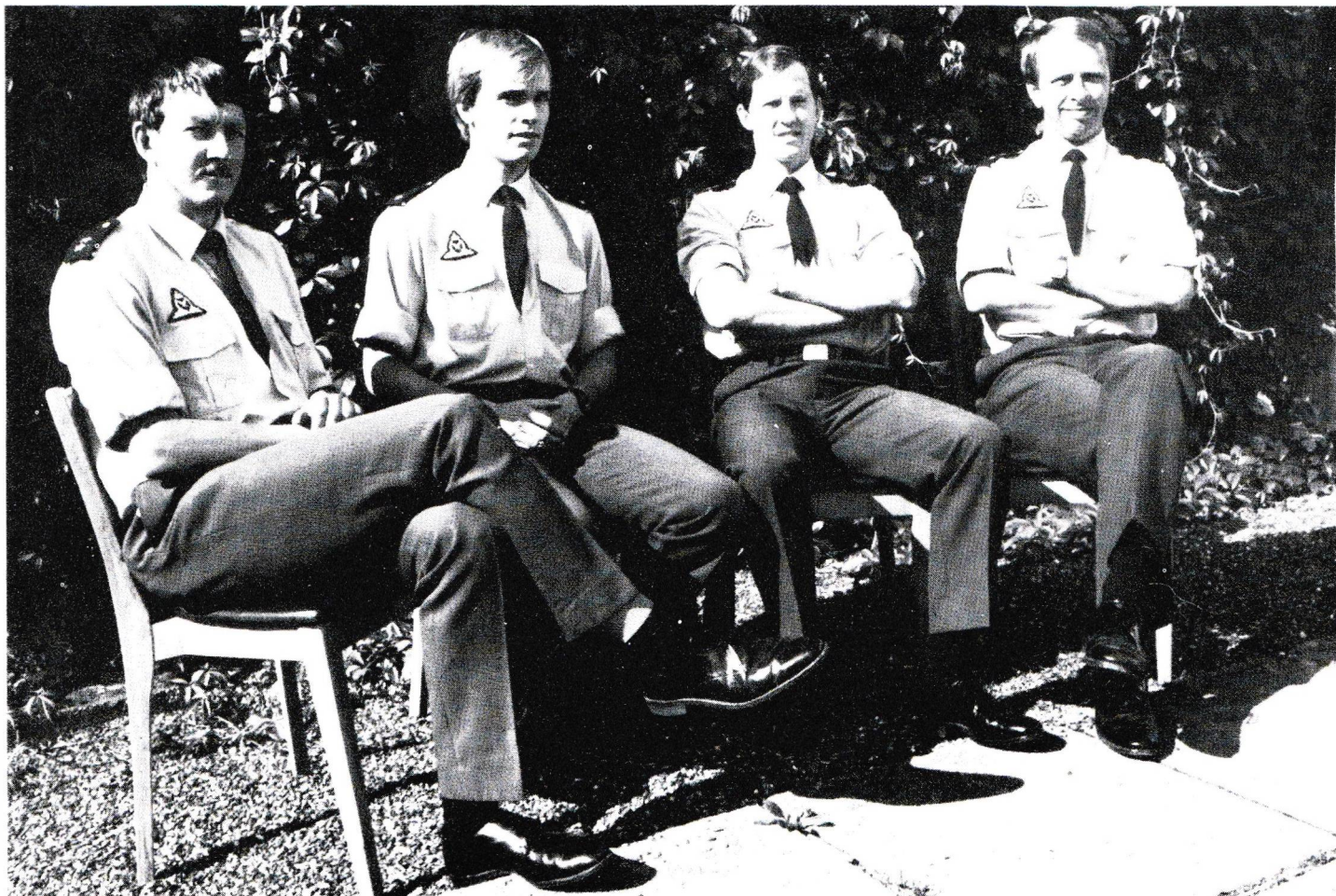
Vil du altså anbefale denne skolen?

– Ja jeg mener at LOSK i sin nåværen-



de form er et meget godt alternativ til Sjøkrigsskolens intendanturlinje for befal i administrativ bransje. Jeg tror at også befal i andre bransjer her har et godt alternativ til Luftkrigsskolen. Når det gjelder materiellforvaltning, er dette såvidt det jeg vet, den eneste militære videregående utdanning som tilbys. ■

Disse fire karene utgjør det kull som går ut fra LOSK Administrasjonslinjen i februar 1982. Fra venstre: Runar Sjøblom, Lasse Gallefoss, Tommy Willassen og John Morten Elvertrø. Bildet ble tatt på en av de mange seminarer som inngår i skolen. I dette tilfelle var det kurs i ATM arrangert av Luftforsvarsstaben. (Foto: Jan de Lange).

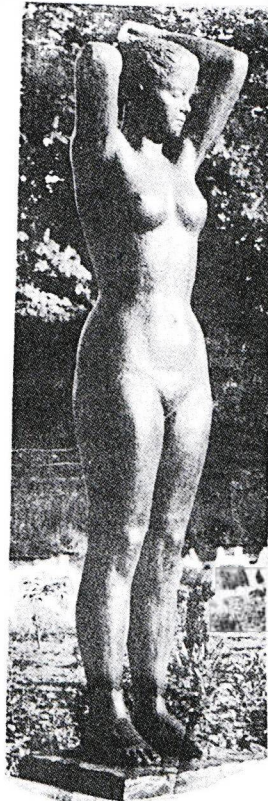




1959



HYMNENE til



Stavern piken.

Jeg har fått en plass i solen
bakom gamle voller -
jeg har kastet skaut og kjolen
her er ingen falske folder.
Og du unge gutt kan kikke,
jeg ser lengsel i det blikket.

Men den lengsel må du kvele
når du ser en naken kvinne -
og for skjønnhet må du dvele
den er overalt å finne.
Ros deg selv fordi du kunne,
ta deg sammen noenlunde.

Ikke overalt vil øyet
finne slik en velskapt pike -
og her har det falske tøyet
kun for kunsten måttet vike.
Se min kropp og se på formen,
den er helt i pakt med normen.

Stavern har i meg en rose
som så mange går og skuer -
mange rå og beske gloser
kommer tankelöst fra "hu-er".
Særlig kjekke rekruttspirer
har sin gang rundt meg og flirer.

Ug til dem som har komplekser
vil jeg gi et ord med rette -
gå din skole, les din lekse,
og for all del mist ei vettet.
For å komme frem til saken
se, jeg vender dere "baken".

Kle meg naken om du ønsker
kle meg opp med stas og stropper -
jeg står aldri her og pønser
eller gjennomskuer kroppor.
Jeg er likeglad med det
bare jeg får stå i fred.

Jeg er alles elskerinde
som har kunsten i sitt øye -
ved min sokkel vil du finne
både lendestropp og trøye.
Kun for den som meg forhøyet
har jeg kastet av meg tøyet.

Gå til side alle gamle
og la ungdommen få plassen -
så de slipper for og famle
etter det som er stasen.
La dem elske dette gode,
her i parkens Pagode. K.B.



BRANNMESTERENS
STOLTTHET



Sjt Willy Engebretsen

hjem fra røykdykkerkurs

Brannmesteren vår har vært å savne fra sitt arbeidssted en stund, og vi har brakt i erfaring at han har vært deltaker ved røykdykkerinstruktørkurs som har vært avholdt i Oslo i tiden 12/1 - 31/1-59. Norges brannskole sto for arrangementet. Kurset gikk ut på å lære brannmennene bruken og kontrollen av røykdykkerutstyr.

Hva består røykdykkerutstyret av Engebretsen?

Hjelm m/nakkebeskytter, G.T.G. maske m/hals og ørebeskytter, overtrekks gummijakke, overtrekksbukse, gummi-støvler (for å unngå gnistdannelse med hel- og tåjern), isolerende arbeidshansker, belte med 20 m redningsline, surstoffapparat m/lungeautomat. Apparatet fylt med 150 l surstoff holder normalt (røykdykkertemp) 1 time. Skarp lommelykt.

Hvordan virket det å ha på seg første gangen?

En føler seg temmelig alene inni alt dette til å begynne med. En viss angstfølelse får en jo selvsagt da det er følt lite å høre da alle organer er utestengt fra omverden.

Hadde dere noen krevende prøver på kurset?

Jo, vi gikk i røykkanaler under hovedstasjonen og i røykrommet i 4. etg. I selve røykkanalen, som var på 3 krypeetasjer kunne det oppstå mange situasjoner. Det var forresten en meget fin innretning. Det var forskjellige kontaktpunkter i gulvet slik at instruktøren til enhver tid kunne se hvor vi befant oss. Vi kunne ikke fra gang til gang kjenne oss igjen da kanalene ble omregulert fra den ene gangen til den andre. Til og med den kjente orienteringsløperen Magne Lystad måtte her melde pass med sin orienteringssans i dette mørke.

Hvilke midler hadde dere til rådighet eksempelvis i

mørke for å kunne se?

Vi hadde ingen lyskilder til rådighet da vi skulle trenes opp til å orientere oss i mørket. Men til utstyret hører det selvsagt med en god lyskilde.

Hvor mange elever hadde kurset?

Vi var 16 mann fra hele landet, den nordligste kom fra Kirkenes.

Hvor mange deltakere var det fra Forsvaret?

Det var 2 mann med meg, den andre var brannformann på Kjeller.

Hva nytte kan du ha av kurset?

Først og fremst å redde menneskeliv. Dernest redde verdifullt materiell. Fordelene med dette utstyret er at en kan komme fram til selve illherden. Ilden kan derfor angripes ved kjernen med en tåkestråle slik at en unngår varmeskader i og med at tåkestrålen binder varmen og går over i dampform som igjen hindrer surstofftilførsel.

Skal du lære opp noen andre her ved avdelingen til å bruke dette utstyret?

Ja, selvsagt, men det blir på frivillig basis og da blir det forhåpentlig brannvernlederne ved avdelingen som blir forespurt.

Når skal dette kurset begynne?

Det er ikke bestemt ennå da vi venter på maskene, men det blir satt igang snarest når vi får utstyret i orden.

Vi gratulerer sjt. Engebretsen med vel gjennomført kurs og eksamen og bare håper at han ikke får bruk for dette utstyret for ofte.



Vinter på Fredriksvern Verft mars 2006. Foto. Rune Sorlie

“BANKEN” i Stavern fra 1841

Vår bank har betjent lokalmarkedet i Stavern med banktjenester helt siden 1841. Mangt og mye har skjedd siden den tid, men "banken" i Stavern er fortsatt i god drift og betjener også i dag både privatpersoner og bedrifter med et variert og komplett tilbud av finansielle tjenester. Tidene forandres, folks behov og ønsker endres, noe vi i SpareBank 1 Vestfold har tatt konsekvensen av.



Engasjert i lokalsamfunnet

Honnørordet "Lokalbanken" betyr noe for oss i Stavern. Vi har engasjert oss i et stort antall arrangementer både av kulturell og idrettslig art. En aktiv medspiller i "Glade dager", sponsor for musikk-korps og idrettsforeninger, samt bidragsyter til en rekke andre tiltak i lokalsamfunnet Stavern. Vi håper at du setter pris på dette og også for fremtiden vil gjøre dine bankforretninger hos oss.

Velkommen som kunde i “BANKEN” i Stavern!



Sidsel E. Andersen



Trond Morten Istre



Hanne Sandene

Vit at vi er der.

SpareBank 1 Vestfold

Tlf. 02480 www.sparebank1vestfold.no