

2020

Diverse fra Fædrelandsvennen
vedr. A/S Sørfly – funnet etter søk
i nettarkivet

Lunde, Thorunn
Vest-Agder-museet
01.01.2020

Sørlandet får flyselskap.

Sørlandets første flyselskap, A/S Sørfly, begynner flyvingen en av de første dager. Selskapet startet den 1. mai i år og har fått hjem sine to første maskiner, treseters Austerfly fra England. Flyene ble fløyet fra England via Amsterdam til Fornebu. Siste flyet som kom i går, tilbakela strekningen på rekordtid, 7¼ time. Fører var fenrik Thorsen. Selskapet som blir stasjonert på Kjevik akter å drive flyveskole, passasjerflyving og ambulanseflyving. Selskapet er startet av J. Thorsen, Finn Erikstad, E. Jåtun og R. ... som er selskapets disponent.

Fvn 07.06.1946

SKAL DE HURTIG AVSTED. BRUK A/S SØRFLY.

Turer arrangeres gjennom DNL's agenturkontor, H. W. gt. 1, tlf. 4575, postboks 107. Telegramadr.: Airlines. eller ved direkte henvendelse til vårt kontor i Flying Control, Kjevik flyplass.

Fvn 10.06.1946

Flytur til Oslo

To plasser ledige fredag morgen 21/6 til Oslo.

Henv. DNL's kontor, telefon 4575, eller A/S Sørfly, Kjevik.

Fvn 20.06.1946

Stor interesse for flyging.

Vi må organisere service for privatfly hvis vi skal følge med.

Folk har flydilla. Stadig vekk ser en Sørflys gule en-motors maskiner sveve over byen.

— Kommer De til å opprette noen flyruter? spør vi en av flyverne på Kjevik.

— Nei, vi driver bare drosjetrafikk. DNL har monopol på alle flyruter her til lands, men nå har vi fått utvidet vår aksjonsradius idet vi har fått tillatelse til å drive passasjertrafikk på Danmark og Sverige. Trafikken på Danmark er det vanskelig med. Våre en-motors fly må nemlig ikke gå over åpent hav, derfor er vi nødt til å ta en sving opp om Oslofjorden, og så følge svenskekysten nedover, og det blir jo både langt og dyrt. Det ser ut til å bli mye flyving til våre naboland. Skal en til Sverige, er det jo en fordel å kunne bruke et norsk trafikkmiddel hele veien, så en slipper å søke om svensk valuta. Den er som kjent vanskelig å få fatt i.

— Har De kommet i gang med skoleflyvingen?

— Med de maskinene vi har nå, faller det for dyrt å drive undervisning, men til høsten venter vi små

skolefly, og da vil det stille seg rimeligere. Selvsagt vil prisen pr. time høres urimelig høy ut, men for å ta A-sertifikat som kvalifiserer til privatflyvning er minimumskravet ikke mer enn 13 timer. Imidlertid viser det seg at de fleste behøver 20 timers undervisning for å kunne klare seg på egen hånd. Til passasjersertifikat kreves det 50—60 timers instruksjon, så det vil jo bli en liten formue hvis en skal ta privatundervisning.

— Tror De vi vil få mange privatfly her i landet?

— Interessen er i hvert fall tilstede. Vi har hatt en rekke forespørsler, men i dag går det naturligvis ikke an å skaffe seg materiell. Dessuten er våre flyplasser under militær kontroll, og det er forbundet med store vansker for privatfly å få landingstillatelse.

Skal vi imidlertid følge med, må vi organisere service for privatfly ved alle andets flyveplasser. Det kommer visstnok til å ordne seg med store verksteder i nærmeste fremtid. Sikkerhetstjenesten er internasjonalt ordnet, så nå blir det bare å klemme på når flyene kommer på markedet.

Fvn 26.06.1946

Flyplass til Oslo.

4 ledige plasser i morgen fredag. Henv. D.N.L.'s agenturkontor, Henr. Wergel, gate 1, telefon 4575, eller A/S Sørfly, Kjevik, telefon 49 over Ryen.

FVN 15.08.1946

Flere rubrikkannonser i fvn der de annonserer ledig plass til Oslo eller Stavanger.

Ellers også samarbeid med flyrestauranten Kjevik:

Fly

en tur søndag. Rundflyging foretas hele dagen.
Mens De venter på plass serverer restauranten middag.
Ring og bestill, så slipper De å vente.

A/S Sørfly.
Telefon 1040.

Flyrestauranten Kjevik.
Telefon 3765 nr. 5.

Fvn 21.09.1946

Flyrutene hus forbi.

Det er sikkert mange som er enig med lederen i Fædrelandsvennen 23. ds. Med første øyeblikk kan man også være enig med den men ved en litt nærmere undersøkelse kommer man til et ganske annet resultat. Hvordan har De, redaktør, tenkt Dem å komme ut på Kjevik hvis De f. eks. har lyst til å ta en flytur med Sørfly, følge deres venner som skal reise med D.N.L.s fly eller spise en bedre middag på flyrestauranten. Selvsagt kan De betale noen og tyve kroner til en drosje, men det er ikke alle som kan eller vil det. Passasjerene som reiser med D.N.L.s fly får selvsagt gratis drosje til flyplassen, men noen buss for oss kristiansandere som har lyst til å ta en tur til Kjevik, nei, det har byen ikke. Kjevikruta ankommer Kjevik ca. kl. 13,15 og går 13,30, så noen tid til nærmere befaring blir det ikke og i den tiden er det heller ingen av D.N.L.s fly på Kjevik. Det er klart at hvis det skal tas hensyn til Sørlandet i sin alminnelighet og Kristiansand i særdeleshet, må det bli en slik forbindelse til Kjevik at alle som ønsker det kan komme fram og tilbake for en passende pris. Som det nå er, er det faktisk flere flyanløp på Kjevik enn busser med forbindelse til Kristiansand. Skal vi i Kristiansand forlange at DNL skal sette opp flere ruter på Kjevik, må det også kunne forlanges at byen skaffer seg en god forbindelse til og fra plassen for byens egne innbyggere. Til og fra Fornebu f. eks. går Schøyens bilruter hver time, midt på dagen hver halvtime. Skal det bli virkelig trafikk ved Kristiansand lufthavn, må kristiansanderne selv få anledning til i det minste å få se plassen og flyene.

Kristiansander.

Ambulanseflyging på Sørlandet til vinteren

Og påsketuren i år kan gå gjennom luften

Tidene forandrer seg, og vi med dem. Siste skrik er ambulanseflyvning, selv her nede i periferien av sivilisasjonen. Det er «Sørfly» som skal stå for den, selvsagt, og så snart snøen begynner å gjøre seg gjeldende, så kommer skiene på flyene, og så er det bare å dure i vei.

— Er det ikke vanskelig å finne landingsplass?

— Å nei da. Det skal ikke være så stort vannet før vi kan klare å lande på det.

— Hvilke bekvemmeligheter kan dere så by en eventuell pasient?

— Vi har bårer og alt det utstyr

som skal til for øvrig. Det eneste er at der kanskje kan være litt kaldt i flyet. Men de er jo innelukkede, så det skulle ikke ha noen fare. Og skiene betyr ingen forringelse. Flyene egner seg ypperlig til flyvning med ski på, så det skulle i det hele være et betryggende arrangement, det tror vi vi tør si.

— Og hvis vi ikke skulle komme med toget i påsken —

— Så blir det nok mulig å fly på påsketur i år. Heia er jo temmelig tett besatt med vann av passende størrelse, så det skal ikke være så mange stedene vi ikke skal kunne komme til. En annen sak er at det kanskje tør være noe dyrere å fly på påsketur, ja. Det kommer jo an på hvor langt man skal hen og sånn.

— Må man ikke regne med værforhindringer?

— I tett snødrev og lignende kan vi ikke fly. Men ellers skulle det ikke være så farlig. Og påsken pleier til tider å være velsignet med det mest strålende vær som tenkes kan. Så da er det ingen kunst.

Altså, heltravere og strasbas-entusiaster — i år må vi belage oss på å høre sinte flymotorer summe over vidda.

Fyllekjøringen tar overhånd

Vår: 50 saker årlig

Nå: Opptil 30
pr. mnd.

«En tåket biltur» var forleden oppe til behandling i Kristiansands byrett, men for å få tak i et viktig vitne, ble saken utsatt. I dag var vitnet på plass, og vi hitsetter formiddagens rettsforhandlinger.

Fly fast i isen

Uhell for A.s. Sørfly ved Risør

A/S Sørfly var ute for et merkelig uhell på Risør havn i går idet isen brakk etter at flyet hadde landet. Motoren ble stående under vann og vil nok bli en del skadet på grunn av saltvann.

Flyselskapet har i den senere tid drevet med rundkjøring langs kysten og gikk i går ned på Risør havn hvor isen var 10 tommer tykk. Denne is skulle kunne bære 2000 kg., mens begge flyene som ble brukt, veier 1600 kg. tilsammen. En mann som stod i nærheten anbefalte at flyet ble flyttet nærmere land. Uheldigvis kom det ene flyet ut på en flekk hvor det var strømdrag, og da bremsene skulle settes på, brast underlaget. Mannskapet ble våte på bena, men ellers ikke noe skadet. Skroget som i dag står fast i isen, vil bli brakt opp så snart en rekker det. Skaden vil nok dreie seg om noen tusen kroner.

Fvn 15.02.1947

Turistforeningen bygger ny hytte ved Øyulvsvann

Overtar Sørfly transporten av matvarer til hyttene?

for on-
eddet en
erved ut-
det ikke
ikke er
jeg meg
liten be-

et at jeg
var gått
har av-
er det
m. Man-
bare ca.
angt fra
g hadde
is, kom
de for å
lfeldigvis
lle man-
lpet. Det
for meg
g mener
uttryk-

horsen.

res

Kristiansand og Oplands Turistforening har tatt opp forhandlinger med A/S Sørfly om å overta transporten av matvarer til turisthyttene til sommeren. Kan denne ordning komme i stand, vil en kunne frakte opp varene for 50 øre pr. kg. fra Kristiansand, mot at det nå betales 70 øre pr. kg. på klovhest fra dalen og opp til hyttene.

— Hvor mange vann kan flyet lande på? spør vi sekretæren, lærer Vestrheim.

— Det har vært ført forhandlinger om å ta påskegjester i fly til

hyttene våre, og jeg har forstått at flyene kan lande på Gaukheivannet, Øyulvsvannet og ved Bosbu. På disse vannene skulle de også kunne lande om sommeren. Jeg håper inderlig at flyselskapet kan overta sommertransporten for oss, da det vil ha stor betydning å få opp varene greitt fram på tida. Transporten vil også falle betydelig billigere. Dessuten kan folk som vil ta luftveien til heis komme opp på kort tid.

— I disse dager blir materialene til en ny turisthytte ved Øyulvsvann kjørt fram, forteller Vestrheim videre. Tyskerne hadde bestilt en ny hytte på Lumber like før krigen sluttet. Den ble ikke ferdig, og nå har vi kjøpt denne og har sendt materialene til Rysstad i Setesdal. Derfra blir den kjørt videre innover. Hytten får en størrelse på 4×12 meter og skulle gi plass for 10 mennesker til overnatting. Turistforeningen har lenge hatt planer om å bygge denne hytte, og nå skal den bli ferdig til turistsesongen begynner.

Slukket lysene og kjørte videre

etter å ha kjørt på en mann i fylla

En ung mann fra Oddernes måtte i dag i Torridals herredsrett svare for i august i fjor å ha kjørt bil i beruset tilstand fra Hanevig til Eldet.

Skodde og snø- tykke i heien

Sørfly hadde det travelt om lørdagen og gikk mange turer både til Valle og for øvrig til Setesdalsheiene med påsketurister. Det gikk fint å lande på vannene og flere turister ble satt ned på Bjørnevann. Hittil har en også greidd å lande på Otra i Valle, men isen begynner å ble svak på sine steder, så det kan vanskelig gå lenger. I dag har en foreløpig måtte innstille flygningen på grunn av tåke og snøtykka. Men det er meningen å avvikle trafikken så snart det bare letter med været.

Vi hadde i formiddag en samtale med Valle og får opplyst at det er kommet en masse påsketurister til bygden. 10 fullastede busser har foreløpig kommet oppover dalen, og en venter stadig nye gjester som vil komme.

Føret er ikke noe å skryte av. Det er kommet en del nysnø, men nå har det slått seg om i mildvær og veiene er sølete....

På Ljosland i Åseral er det alt kommet flere påsketurister og flere ventes. Det er tåke i heia og har falt en del nysnø.

Flyruten på Aalborg åpnet i dag

I dag åpnet flyruten som forbin-
der Vestlandet—Sørlandet og Dan-
mark. Denne er beregnet på pas-
sajerbefordring og posttrafikk.
Med på åpningsturen er bl. a. jour-
nalister fra Stavanger og Kristian-
sand. DNL har satt inn et 2-motors
Dakota-fly i ruten. Dette tar 21
passasjerer, og det er ordnet slik
at kvoten for Kristiansands ved-
kommende blir 12 passasjerer for
hver tur.

— Er det stor forespørsel etter
plasser? spør vi DNL's avdelings-
kontor i Kristiansand.

— Det hele er så nytt, men alt
nå har flere interesserte henvendt
seg til oss, og i løpet av kort tid vil
ruten sikkert bli sprengt. Det må
en uten videre kunne gå ut fra. Pri-
sen for en tur herfra til Aalborg
er 50 kr. Tur retur koster det 90
kr. Returbilletten må da benyttes
innen 90 dager.

Hva den nystartede flyrute vil be-
ty for turist-trafikken her spør
skulle være innlysende.

so
je
ge
ac
i
m
fr

la
a

d
2
K
S

21.4.1947

1947: Sørfly dukker opp som gevinst i flere annonser.

Sørfly får nytt vannfly.

Sørfly har for en tid siden bestilt et nytt vannfly fra Amerika, og neste lørdag kommer det med lastebåt til Kristiansand. Flyet som kan ta 3 passasjerer + føreren veier ca. 2500 kg. og koster 50,000 kr. levert i Norge.

Flyet kan først tas i bruk en måned etter ankomsten, da det skal monteres, sertifiseres og prøveflyes. Det er beregnet for passasjertrafikk til heiene.

FVN

10.09.1947

Herefossingene i luften.

Herefoss hadde mandag besøk av et av Sørflys taxifly, og flere av herefossingene benyttet anledningen til å få sin første flytur og se bygda si fra oven. Folk var ville etter å få fly, og flyet var da også fullt beskjeftiget hele dagen.

Fvn

12.11.1947

Mat og klær strømmer inn

til Kr.sandshjelpen

Det er meningen at Kristiansands-
hjelpen skal foreta sin første tur
sydover i slutten av november, og
en regner med å være hjemme igjen
før jul. Matvarer, barne- og senge-
tøy osv. begynner nå å hope seg opp
i Ekserserhuset, og en har måttet
få tak i frivillig hjelp til innpakkin-
gen.

Den nedsatte komite i Arendal
har organisert innsamlingen der
borte. I Mandal er alt samlet inn
matvarer og klær til 2 biler, som og-
så er stillet til disposisjon. I Stav-
anger er resultatet 1 lastebil.

Sørfly har stilt et fly gratis til
rådighet for at formannen i Europa-
hjelp-komiteen, Hjalmar Gustafs-
son og Johan O. Hamre kan besøke
byene Lillesand, Grimstad og Aren-
dal i dag og komme i kontakt med
innsamlingskomiteene der. Senere
går turen til Farsund, Lyngdal og
Mandal.

Fvn 19.11.1947

Fly i Elken.

Sist laurdag landa eit fly som tilhøyrer A/S Sørfly på Lygnevatnet i Elken. Det er første gong slikt har hendt i Elken, og folk strøymde til frå alle kantar for å sjå. Det vart høve til å ta seg ein luftetur på eit kvarter, og mange nytta seg av dette. Flyføraren måtte gjera mange vender før alle som ynskja det, hadde vore på vengjene.

Fvn 20.11.1947

Flyrute Kristiansand—Sirdal?

Sørfly har planer om en flyrute til sommeren fra Kjevik til Tonstad. Det er forutsetningen å gå i fast rute to ganger i uken, og denne rute vil sikkert fremme turisttrafikken. Til landingsplass har en festet seg ved Sirdalsvatnet.

Fvn 25.11.1947

40 tonn til Europahjelpen fra Kristiansand

Tirsdag kjører 35 biler fra Vest-Agder og Rogaland til Hamburg

Innsamlingen til Europahjelpen tar dimensjoner, og innen lørdag kveld regner en med at det er kommet inn ca. 40 tonn med matvarer, klær og andre ting som befolkningen i de nødlidende land trenger så sårt. I Ekserserhuset gjøres alt klart til bilene som førstkommende tirsdag starter på turen til Hamburg. Bileierne i Kristiansand har stillet 10 biler til disposisjon — både lastebiler og drosjer. Inntreffer ikke noe uhell skulle en kunne greie å være framme i Hamburg på to døgn. Første dagen er det meningen å rekke København.

Det blir en svær kolonne. Fra Stavanger kommer 20 biler, 3 fra Mandal, 1 hver fra Søgne og Ven-

nesla og så de 10 som starter her fra byen. En masse ulltepper er gitt, alt i alt omkring 100 pakker med tøy og klær. Forleden dag kom der 11 tønner med sild og flere fat med tran.

Man hadde helst villet reise til Romania, men det har vært store vansker. En del av bilene går straks tilbake, mens en del av mannskapet antagelig blir der nede til henimot jul. I går reiste Sørfly til Hamburg for å sondere terrenget og se etter at alt er klart til kolonnen kommer. Sørfly har forresten lovet å hente de som ikke kan rekke på annen måte å komme tilbake til julen. Det har gått greitt med å få ordnet reisepass, og ferden går under Røde Kors' flagg.

Sørfly utvider

Får 2-motors fly med en aksjonsradius på 1400 km

Etter hva vi har brakt i erfaring, står A/S Sørfly foran umiddelbare utvidelser. En har nemlig fått anskaffet seg et 2-motors engelsk landfly — en Miles Gemini — med en aksjonsradius på hele 1400 km.

— Dette er for å tilfredsstille den stadig økende etterspørsel etter befordring til utlandet, forteller Finn Erikstad. Vi kan rekke ganske langt nå. Tenk bare på at det f. eks. er 900 km. i luftlinje til London.

— Dere kan altså drive ren kontinental-trafikk nå da?

— Ja, det kan en jo gjerne si. Imidlertid er ikke flyet så stort. Over lengre turer blir det bare tale om 3 passasjerer. Men det er godt håp om at vi kan få sertifisert det for 4 over kortere distanser.

— Og når kan en så vente den nyeste tilveksten til luftflåten?

— Vi håper på å kunne være klar i mai, slik at vi kan møte rustet til kommende sesong.

Bilkjøring i ferien

Nei, nå går det sannelig for vidt. Bileiere som ofte har lagt all sin kapital og arbeid i en liten bil, betaler skatter, kaskoforsikring og vedlikeholdsutgifter, og har latt bilen lojalt stå stille hele vinteren, får nå når sommeren kommer departementets bestemmelse ang. bilkjøring i ferien som et slag i ansiktet. Vi har ikke bensin nok, sies det.

Men se på f. eks. Danmark. Der finnes mindre bensin, men kjøringen er fri. Og Sverige har innført kortsystemet. La oss også få tilbake kortsystemet, det er allikevel bedre enn slik som det er i dag.

Forts. side 5.

Selebert besøk i Kristiansand den 7. juni

Mottakelse på Honnørbryggen

I siste liten er det innløpet melding om at selebre gjester vil overvære folkefesten i Kristiansand 7. juni. Egentlig har vi lovet å bevare hemmeligheten for oss selv, da vedkommende som kommer, helst vil være inkognito. Men vi kan ikke motstå fristelsen — og antyder derfor ett og annet.

Kortelig kan vi si at fugler har sunget om den kjente filmskuespillerinne miss Dallah Lee i det siste. Miss Lee har deltatt i innspillingen av en rekke Lyn-Gordon-films, som antakelig blir lansert her hjemme til høsten. Hun hører til den mørke, eksotiske typen — a la Dorothy Lamour.

Nå har altså fuglene sunget om at miss Lee f. t. ferierer på Fevik, noe som vi for noen dager siden fikk bekreftet. Imidlertid lovte vi å holde hennes besøk hemmelig, mot at hun ville lage en liten gjesteopptreden for hele Kristiansand. Miss Lee valgte å komme 7. juni. Ved 18-tiden kommer hun med Sørflys Leabee, som vil hente henne på Fevik. Flyet vil lande på havnen og miss Lee blir mottatt på Honnørbryggen, hvor blå- og rødrossen vil danne espalier. Journalist Rosenløv vil overrekke miss Lee en blomsterbukett, hvorefter det kjøres til Torvet, der Union slutter seg til. Ferden går så til Idrettsplassen.

Det er selvsagt en forutsetning at været er slik at en kan fly. Blir det ikke godvær, vil ikke miss Lee komme. Hun vil — i tilfelle værgudene er nådige og hun kommer — være ledsaget av sin sekretær miss Eversharp og sin impresario Goldmayer.

(Forts. fra side 3.)

På Dæhlenengen ved Oslo foregår hver eneste søndag store motorsykelrace med hundrevis av deltakere. Hvorfor skal de få kjøre? For ikke å snakke om f. eks. vårt hjemlige «Sørfly» som summer over hodet på oss hele dagen. Hvor meget bensin går det ikke der og til hvilken nytte.

Nel, bilelere. Kall sammen et protestmøte og la oss sette fram krav om at enten innføres kortsystem igjen eller la det bli fri kjøring i 1 a 2 måneder midt på sommeren.

H.

Fvn 5.6.1948

Miss Lee

håper å komme til 7. junifesten i kveld. Selv om vindforholdene er noe vanskelige, tror Sørfly å kunne klare flyturen. Dersom man ikke kan lande helt inne på havna, vil miss Lee bli hentet i motorbåt, og kommer til Honnørbrygga til fastsatt tid — kl. 18.

Fvn 7.6.1948

Fartens tidsalder.

Gaukheihytta åpnet i dag — og det var en åpning som sa seks. — Bestyrerinnen gjorde nemlig sin inntre via luften — i Sørflys Seabee, som for øvrig skal sørge for proviantsporten. Så hvem vet om ikke flyet når alt kommer til alt blir transportmiddel nr. 1 på fjellet også....

Fvn

26.06.1948

Sørfly har skaffet seg landets flotteste taxify

Den nye, to-motors Miles Gemini kan drive fjerntrafikk. —
Paris er et oppnåelig mål!

A/S Sørfly kan føye en nyervervelse til sin beholdning — en nyervervelse som i og for seg representerer litt av en epoke i selskapets historie. For nå kan De uten videre komme til London eller Paris eller hvor som helst De vil innenfor en radius av 1400 km. — eller 1600 km. om lykken er god. Det to-motors flyet har ingen vanskelighet med distansene.

For å begynne med begynnelsen, så fikk Sørfly ved St. Hans-tider eller så et nytt fly, en Miles Gemini av engelsk fabrikat. Det er et fire-seters lavvinget monoplan, to-motors, som nevnt, med 2100 hks motorer. Flyet kan gjøre en fart av 135 miles — det vil si ca. 217—218 km. Dette er vel å merke marsjfarten, som en vanligvis pleier å holde under flyving.

Vi hadde i går anledning til å kontrollere flyet «in action», og kan forsikre om at det er en av de mest sjarmerende luftdrosjer vi har støtt borti. Ja, for å si det som det er, så er det faktisk landets flotteste taxi-fly — kors på halsen. Utstyret er så betryggende som det vel kan bli, med fullt blindflyvningsinstrumentbord (huff), med radiokompass og radiotelefoni og alt annet til faget henhørende. Når alt er vel på plass, vil flyet ha instrumenter for omlag 18.000 kroner — og det er jo ikke småtteri. — Imidlertid skulle dette faktum virke overmåte betryggende — man lar simpelthen ikke en så dyr instrumentsamling falle ned uten videre. Rent bortsett fra at flyet ved disse moderne hjelpemidler er i stand til å manøvrere i all slags ufyselig vær, og finne fram hvor mye tåke og skyer der måtte være forsamlet i dets umiddelbare nærhet.

Når Sørfly nå har ervervet seg

dette, skulle selskapet kunne møte alle krav som måtte bli stillet til dets yteevne. De to Austerflyene er ypperlige til flyving over kortere distanser, billige, kjekke og hendige fly. Så har vi Seabee'en som er et slags omfiblum å regne for, det ideelle feriefly, kystens ubestridte nr. 1. Og endelig nyanskaffelsen, som er beregnet på internasjonal fart, og som allerede har vært sin første svipptur på kontinentet.

At Miles'en oppfører seg som forventet av den i luften, hadde vi rik anledning til å konstatere i går under en prøvetur under de sørlandske farvann. Vi skal ikke trette våre lesere med allehånde beskrivelser av den sørlandske skjærgård fra luften — det vil være vel kjent for det fleste, flyving er ingen merkverdighet lenger, intet som det er verd å ofre så mange ordene på. Vi vil bare anbefale de selvsamme lesere å forsøke å stige 100 m. på 3 sekunder — det etterlater en sjelden følelse som vi ikke vet å erindre fra tidligere tokt.

For øvrig tar det 4½ time til London.



Flytransport til Skjerka?

Mange tar luftveien
til fjellet i sommer

— Vi har gitt Vest-Agder Elektrisitetsverk anbud på transport av varer til reguleringsarbeid inne ved Skjerkadammene, sier en av medeleerne i A/S Sørfly, Kjevik. Men hvorvidt dette blir godtatt har vi ennå ikke fått noen melding om. Saken er visstnok ikke behandlet ennå.

— Hvor stor pris regner De for varetransport?

— For alminnelig flyging er det kr. 1.50 pr. km. Varetransport har vi hittil hatt lite av. Men det skal nok gå å ta med større belastninger.

Thorsen forteller ellers at det er stor trafikk med fly til heia i sommer. Rett som det er kommer folk og tar luftveien til fjellet.

Fvn 29.07.1948

Sørfly var gong i mellom på vitjing. Då måtte alle til vatnet og sjå på landinga. Det gjekk greidt både å koma ned og starta opp att. Å få varene luftvegen har store føremunar, då det ofte tok for lang tid mellom kløvturane og det kunne minka på varene. I fjor måtte såleis styrarinna Mali Monan eins ærend til Ose for å bodsenda. Den turen gjekk ho fram og attende på dagen.

Om Gaukheihytta 50 år. Fvn 3.8.1948

Turistforeningen har hatt ca. 3000 gjester i sommer

Gaukheihytta stenges i dag, – Hovden og
Ljosland ennå oppe en tid

Turistforeningen har utvilsomt hatt den beste sesong i sommer siden freden. Besøket har vært jevnt på hyttene, og mange har lagt sin ferie til fjellet, sier sekretæren. Flere hadde det sikkert blitt om værforholdene hadde vært mer stabile. De som var så heldige å komme avsted i de gode ukene, fikk det herlig.

— I dag stenger Gaukheihytta, men Hovdenhytta og Ljoslandshytta kommer ennå til å holde oppe en tid utover i september. Hvor lenge vil avhenge av besøket, men jeg antar at Hovdenhytta ennå vil få mange gjester i de første 14 dager. Ljoslandshytta vil vi også holde oppe noen dager uten å kunne si hvor lenge. Så lenge Åseralsruta kjører helt fram til hytta, er det greit å komme opp.

— Hvor mange gjester har det vært?

— Den samlede oversikt vil først foreligge når regnskapet avsluttes. Men etter de opplysninger jeg i dag sitter inne med, må det ha vært at-

skillig over 2000 på Hovden. Blant disse er en masse dansker, og ennå er visst ikke alle danskebesøk slutt. På Gaukhei har det vært ca. 400, og det er ganske bra. På Ljosland antar jeg det alt i alt har passert 400—500.

— Da har det vel gått bra økonomisk?

— Vi holder så rimelige priser at det skal noe til å få regnskapet i balanse.

— Er arbeidet med den nye hytta i Gaukhei begynt?

— Det var forutsetningen at en alt i høst skulle ha gått i gang med graving og grunnarbeidet. Dette blir det ikke noe av, og foreløpig er det utsatt til sommeren. Grunnarbeidet må gjøres skikkelig, og nå får en håpe at det kommer i gang til våren. Ny hytte i Gaukhei er det meningen å få bygge så snart det lar seg gjøre. Men det spiller så mange ting inn i denne tida.

Sekretæren forteller til slutt at Sørfly har hatt 6—7 turer til hele i sommer med varer og proviant.

Fvn 31.08.1948

Ib Schønberg i fly til Mandal via Kjevik

Sensommerfesten som man har valgt å kalle årets Mandalsdag på grunn av det sene tidspunkt, tegner til å bli en attraksjon hva underholdning angår. Den kjente danske skuespiller Ib Schønberg har som kjent lovet å komme. Han kommer med ruteflyet fra København til Kjevik sammen med de to revysangerinnene Ellen Jansø og Elsa Jarbak. Fra Kjevik drar de videre til Mandal med et av Sørflys Seabee til Mandal. Flyet lander på fjorden utenfor byen og kjører opp elva hvor de danske gjester skal stige i land på Fiskebrygga.

Etter at det ble kjent at Ib Schønberg hadde sagt ja til innbydelsen om å komme til Mandal, har han fått tilbud fra hele Norge om å opptredener, men han har svart nei takk til samtlige unntatt Stavanger, hvor han gir en opptreden.

Som konferansier for sensommerfesten har man sikret seg hallomannen Julius Hougen.

Fvn 07.08.1948

forlangt to forskjellige regjerings- gikk ut på.

Krigen på Sørlandet

slutt Vellykkede øvelser og flott demonstrasjonsskyting

Krigen på Sørlandet er slutt for denne gang. En 24 timers manøvre utgjorde klimaks — 24 timers hard kjøring i ufyselig vær, som kunne ta knekken på noen hver. Imidlertid holdt humøret, og det lot også til at de fleste hadde klart teltlivet og de mangehånde strabaser feltlivet fører med seg uten å ha tatt nevneverdig skade.

Programmet for fellesøvelsene ble innledet med demonstrasjonsskyting, der luftvernartilleristene fra Evje gjorde seg fordelaktig bemerket ved kontant å skyte ned en «pølse» som Sørfly lokket med i de høyere luftlag. Likeledes var det demonstrasjonsskyting av tungt artilleri, av panservern, bombekastere, plat'er og mitraljører. Over hele linjen ble det levert pene ting. Bombekasterne presterte ypperlig skyting, og mitraljøsene hadde en rekke pene serier. Alt i alt var det imponerende hva karene hadde fått ut av de 10 dagene. (Det må innskytes at Evje-artilleristene er øvede mannskaper.)

Krigstilstanden ble erklært tirsdag middag kl. 15. Et angriperparti skulle søke å sette seg i besittelse av en av våre flyplasser, og forsvarernes oppgave var å hindre dem i dette. Vi skal ikke komme nærmere inn på øvelsenes gang, men konstatere at de ble avviklet etter programmet og falt heldig ut i alle deler. De stridende parter ble ledet av henholdsvis kaptein Dramdal og major Neset. General Helset overvar øvelsene, likeledes regimentsjefen, oberst Lindbäck-Larsen, oberstløytnant Ullern m. fl.

Etter øvelsene var det faneparade og defilering. General Helset talte til guttene, redegjorde for de beveggrunner som har ført til at øvelsene ble avholdt, og under-

streket den alvorlige appell tiden i seg selv innebærer. — Skal vi igjen gripe til våpen for å forsvare landet vårt, da regner vi med dere, sa generalen.

Det var en alvorsfylt høytidelighet som neppe lot noen uberørt.

Thorsnes letter på sløret

Innrømmer at han satte pistolen i nakken på flygeren.

HORTEN, 21. august.

(NTB) Asmund Thorsnes har under politiforhør i går ettermiddag tilstått at han hentet pistolene i den hensikt å begå selvmord. Årsaken var, sier han, at han etterhvert merket at han ble sinnsyk. I den siste tiden hadde han holdt seg mye borte fra arbeidet fordi han følte at han ikke kunne konsentrere seg. Flyturen var imidlertid en plutselig innskyttelse. I flyet hadde han fått et anfall av tungsinn, forklarte han videre. Han hadde vesken på fanget og tok pistolen og satte den i nakken på flygeren. Han kan imidlertid ikke huske å ha avfyrt revolveren. Hensikten var bare å se flygerens reaksjon ved å kjenne revolveren i nakken.

ULL

Opparbeides til
garn mot anvisning
Korteste
leveringstid.

1400 besøk på Hovdehytta i år

Rekordartet turisttrafikk på heia i sommer

Turisttrafikken setter rekord på flere av hyttene til Kristiansand og Oplands Turistforening i sommer. — Etter freden har aldri så mange mennesker lagt sin ferie til heia, og holder det gode været seg ut måneden, vil det fortsatt bli stort innrykk. Hovdehytta har hatt nærmere 1400 besøk hittil.

— Vi var forberedt på en livlig sesong, men innrykket er blitt større enn vi hadde ventet oss, sier sekretæren. Bare i juli måned var det over 600 dansker, og et år den store trafikk det er på høyfjellsveien over til og fra Telemark og Vestlandet — ble Hovdehytta helt sprengt en tid. Enkelte netter kunne en ikke skaffe plass til alle som kom. I Gaukhei har det vært jevn trafikk, og det samme kan en si om Ljoslandshytta. Det utmer-

kede Bjørnevatnshytta med rolige omgivelser og som en lett kan komme til, ser det ikke ut til at så mange har «oppdaget».

— Elers noe nytt?

— I dag skal Sørfly ha to turer for oss. Først skal de opp med 260 kg. mat til Gaukhei, og deretter flyr de inn til Øyulvsvatn og har med en snekker som skal gjøre ferdig resten av den nye hytta som er bygget. I sommer er turistveien fra Bosbu til Øyulvsvatn merket, og kan dermed avløse den gamle veien fra Bosbu om Håhelleren. Etter dette vil det sannsynligvis ikke bli så mange som overnatter i den gamle amtstova i Håhelleren. Den er blitt både gammel og avfeldig. Veien om Øyulvsvatn er bare greiere å ta seg fram på.



Sørfly kjem med ei last matvarer og
vert mottatt av styrarinna Mali Mo-
nan (til høgre) og Torbjørg Langeid.

Fvn 03.08.1948

— — —
n
,
i
FLYVEREN Johannes Thorsen som omkom ved flyulykken på Hardangervidda i helgen, var godt kjent på Sørlandet hvor han hadde mange venner. Solberg fikk sin flyutdannelse i England under krigen og ble berømt for sin innsats i de harde år. Etter krigen var han en tid instruktør i det norske flyvåpen, inntil han i 1947—48, sammen med noen kamerater startet småflyselskapet «Sørfly» på Kjevik. Dette drev han til 1964 da han flyttet tilbake til sin hjemby Bergen.
— — —

Fvn 4.9.1968

LÆR Å FLY!



A/S SØRFLY tar opp elever ved flyskolen på Kjevik. Til disposisjon står velprøvede skolefly og en av landets mest erfarne instruktører.

Det flys samtlige dager i uken unntatt mandag, så sant værforholdene tillater det, og inntil mørkets frembrudd. Vi opererer med landets laveste timepriser, kr. 85.00 pr. time inkl. instruktør.

I tilfelle De ønsker å leie fly etter oppnådd sertifikat står 3-seters fly til rådighet på meget gunstige betingelser.

NB: Ønsker De å prøve Dem selv ved «spaken» før De går igang med skoling, kan De få prøvetimer etter ønske sammen med instruktøren.

Avlegg et besøk ved skolen på Kjevik, eller ring A/S SØRFLY, telefon Kristiansand nr. 4 23 11.

Luftfoto

Dyktig, energisk mann eller kvinne med bil søkes snarest for salg av luftfoto. Interessant arbeid. Skriftlig søknad.

A/S SØRFLY

Flyfotoavdelingen - Kjevik.

fvn 5.5.1961

Flyfotoagent søkes

Vedkommende må kunne begynne omgående med daglig innsats. Ha pen fremtreden og arbeide systematisk over fotograferte distrikter i Vest-Agder. Interessant arbeid. Må ha bil.

Telefonisk henv. (tlf. 42311) eller personlig frammøte på Kjevik onsdag 25. ds. kl. 12—17 eller skriftlig søknad omgående.

A/S SØRFLY,

Flyfotoavdeling. Kjevik.

Fvn 23.01.1961

Stamveien en viktig del —



Nå kan vi altså med full lovligheit trafikere den nye veien Kristiansand/Lillesand, Stamveien har natur-
skjønne landskaper å by på for bilister som ikke har det altfor travelt. — Veien slynger seg gjennom
meget vakre partier, som man ser av dette luftfotoet.

(Flyfoto: Serfly).

Fvn 3.10.1960

*

Vi er vant til høyttalerbiler i Kristiansand, men høyttalerfly har vi visst ikke opplevd tidligere. Sørfly var i går på ferde med en høyttalerprøve og det var ganske bemerkelsesverdig godt resultat man oppnådde. Stemmen lod klar og overdøvet fullstendig motorduren. Men det helt gode resultat får man neppe før flyet utstyres med høyttalere som sender lyd i alle retninger. I går var det nemlig slik at stemmen forsvant når flyet dreiet og det skal den jo helst ikke gjøre i de tilfelle det virkelig er viktige ting man har å meddele fra oven.

Fvn 6.5.1960

Utropstegnet

Major Odd Haabet som forleden føyde en ny bragd til sine mange tidligere innøñ ambulanseflygingen, er ikke ukjent i Kritiansand, og det er mange her i distriktet som i tankene fulgte ham på den farlige ferden til Svalbard.

Major Haabet var nemlig i sin tid ansatt som flyger i Sørfly og bodde på Kjevik et par år. Nå bor han på Sola, men det hender han holder sommerferie på gamle trakter.

I dag kan major Haabets sørlandsvenner glede seg sammen med ham over et telegram han har fått fra flyvåpnets høyeste sjef: «Flyvåpnets takk til skvadronen og de to besetninger for igjen å ha utført en vanskelig og tøff jobb på en fremragende måte. Den vellykte første halvpart referert til forsvarsministeren og militærkomitéen under middag hos statsråden i går kveld. Hilsen Motzfeldt.»

For kort tid siden fikk major Haabet Kongens fortjenstmedalje i gull for sin innsats som ambulanseflyger.

Fvn 23.01.1959

Stillinger, Menn

Flyfoto-agent

Har De bil og helst litt selgertalent? Vi kan da tilby Dem hel-dagsjobb med salg i indre strøk øst og vest for Mandal. Skriftlig søknad snarest til

A/S Sørfly, Kjevik.

Fvn 23.09.1958

Meddelelse

Vårt nåværende telefonnummer 4699 vil lørdag 2. aug. d. å. bli frakoblet og erstattet med nytt nummer:

8 7 1 1

Vi ber Dem vennligst notere vårt nye telefonnummer.

A/S SØRFLY - KJEVIK

Fvn 01.08.1958

at
v-
n-

Fly stasjoneres på Byglandsfjord

for transport av proviant og
passasjerer til fjells.

Henvendelse

SØRFLY, KJEVIK

telefon 4699 - 8817

eller flygeren på stedet

fvn

29.3.1958

Avkobling

Benytt de varme og solfylte dager ute i det fri. Reis f. eks. med LTB's busser til Hamresanden og Kjevik. — Hamresanden er Kristiansands nærmeste badestrand.

★

Etter et friskt sjøbad reiser De videre til Kjevik. Her får De forfriskninger og god mat på flyrestauranten.

☆

Ønsker De en tur i luften, står Sørfly klar til å ta Dem med.

★

Midlertidig utvidet ruteplan gjeldende fra og med 24. ds.:

Hverdager:

Fra Kr.sand over Varoddbrua kl. 8.30 (kl. 10 om Alefjær), kl. 11.00, 12.00, 14.30, 16.15, 17.15, 18.30.
Fra Kjevik kl. 12.00, 14.00, 15.00, 15.45, 17.30, 19.15 og 22.00.

Helligdager:

Fra Kr.sand kl. 9.30, 11.00, 14.30, 16.15 og 18.30.
Fra Kjevik kl. 13.30, 15.00, 17.30, 19.15 og 22.00.

✧

Bussene går fra Holdeplassen ved Savoy Hotell.

**Lillesand og Topdalens
Rutebillag**

Flyrestauranten Kjevik

Sørfly A/S

Fvn 26.07.1957

ere —
here!

ULE
0. sept.
(fyrste-
trucksjon

som har
el. har
nogning.

ve Milde.
matema-

lege

gjenter,

gakular,

terkurs,

r—mars.

an.

ntand.

Avkoblings- tur

Benytt sommeren og fritiden til avkobling ute i det fri. Ta for eksempel en tur med L.T.B.'s busser på den nye veien til Kjevik over Varoddbrua.

En deilig biltur i de mest naturskjønne trakter.

På Hamresanden kan De slå Dem ned ved den delige badestranden og riktig nyte livet. Etter et forfriskende sjøbad fortsetter De til Kjevik Flyplass, hvor De kan se på flytrafikken til og fra inn- og utlandet, eller om De vil — så kan De få en flytur med Sørfly over byen og omegnen.

☆

På Flyrestauranten får De servert leskedrikker og god mat hele dagen.

De kan velge å reise med følgende ruter:

Hverdager:

Fra byen kl. 8.30 - 10.00
(om Alefjær) - 12.00 - 14.00
og 16.15.

Fra Kjevik kl. 14.00 - 15.00
15.45 - 17.30 - 19.15.

Søndager:

Fra byen kl. 9.30 - 11.00
14.30 og 16.15.

Fra Kjevik kl. 13.30 - 15.00
17.30 og 19.15.

Bussbillett Kristiansand—
Kjevik og retur: Voksne
kr. 4.60, barn i alderen
3—15 år kr. 2.30.

☆

Bussene går fra Holdeplas-
sen ved Savoy Hotell.

Lillesand og Topdalens
Rutebilletlag

Flyrestauranten Kjevik

Sørfly A/S

Fvn 17.07.1957



Fvn 6.07.1957 + 4.7.1957



Fvn 17.04.1957 + 16.04.1957

Alkejegerne fra Høvåg ennå ikke funnet

Redningssentret i Kristiansand setter alle midler inn i ettersøkingen

Marinefartøy, redningsskøyter, tollkryssere, losskøyter, fiskefartøy og fly er med

Fly, redningsskøyter, tollkryssere, marinefartøyer og fiskebåter er i dag ute på leting etter de to alkejegerne fra Høvåg som man ikke har hørt livstegn på to døgn.

Redningssentret i Kristiansand trådte i funksjon i går ved middagstider, og etter hvert ble et svært apparat stilt på benene. Alkejegerne gikk ut tirsdag morgen i en 26 fots fiskebåt med dieselmotor, overbygg foran og med styrehus. Det er den vanlige typen som brukes til snurpefiske. Tirsdag ettermiddag ble båten sett på en grunne utenfor Gamle Hellesund.

Onsdag ved middagstider begynte

familien å bli engstelig og lensmannen ble oppfordret til å etterlyse båten. Melding ble sendt til Grimstad-politiet som igjen underrettet sine kolleger i Kristiansand.

Distriktsjef Paust i redningssentret ble kontaktet og dermed begynte man å bygge opp et ettersøkningsapparat allerede i går middag. Sørlandsskøyta på Flekkerøya ble bemannet og gikk ut. Tollkrysserne i Brekkeste og Ny Hellesund stakk til sjøs og det samme gjorde losskøytene i Ny Hellesund og på Oksey. Dessuten gikk et av Sørflys maskiner på vingene.

Fra i går kveld overtok sjømannskontor-bestyrer Andresen og kapteinløytnant Sørensen ved MKS ledelsen og operasjonsavde-

lingen ved MKS ble brukt som sentral.

Jagerne Trondheim og Bergen som var på tokt ble brakt inn i bildet og i løpet av natten ble lagt opp søk over hele Skagerak. Ved dag gry ble et Catalina-fly sendt opp.

Dermed kan man konstatere at alt disponibelt materiell er satt inn i letingen etter den forsvunne båten.

Man skulle også ha de beste muligheter til å finne alkejegerne i god behold. Været har vært det beste hele tiden med laber bris og klar horisont. — Alkejegerne hadde et godt og solid fartøy som det ikke skulle være noen fare for.

Det er nå lagt opp søk både i skjærgården og lenger til havs.



Fvn 11.10.1956

12

Fædrelandsvennen nr. 71 ★ Fredag 23. mars 1956

Taxifly til fjells i påsken

40 minutter til Setesdalsheiene.

SØRFLY — KJEVIK

Telefon 4699 fra kl. 9.00—16.00.

Kjevik flyplass ventes åpnet i løpet av uken

Skadene på hangaren
mindre enn antatt

Kjevik flyplass som har vært stengt siden 22. februar, ventes åpnet igjen i løpet av denne uken, sannsynligvis torsdag eller fredag, opplyser lufthavnsjef Dankworth. Lufthavnens personale har arbeidet under ualminnelig vanskelige vilkår, idet den store snøfreseren ble satt ut av spillet på et tidlig tidspunkt. Flere ganger forsøkte man å reparere den, men det har ikke lyktes. Motoren er bygd i Frankrike under krigen, og reservedeler kan ikke skaffes.

— Vi konsentrerer oss selv sagt om selve banen, sier lufthavnsjefen. Den er ca. 1600 m. lang, og vi må ha den opp i 55 meters bredde for å ta flyene ned. Mye trafikk er gått oss forbi på grunn av snøen. Amsterdamflyene skal anløpe Kjevik både på opp- og nedtur tre ganger i uken, og danskeflyene skal også ned tre ganger ukentlig.

Midt i snøryddingen kom så uhellet med hangaren som raste sammen. Heldigvis viste det seg at skadene der er mindre enn antatt. Bare ca. en fjerdedel av taket er ødelagt, og materiellet, bl. a. en piper cub som A/S Sørfly hadde kjøpt av flyklubben dagen før uhellet, er heller ikke så sterkt skadd som man fryktet. Undersøkelseskommisjonen som har vært nedsatt for å konstatere årsaken til uhellet, vil ventelig bli ferdig med sitt arbeid i dag. Det er ennå ikke tatt standpunkt til om hangaren skal bygges opp igjen.

Ellers har man byggeplaner for utvidelse og oppussing av restaurantbygningen på Kjevik. I løpet av våren vil den presentere seg i en atskillig vakrere og mer hensiktsmessig skikkelse.

En av de store hangarene på Kjevik raste sammen i natt

Fly og annet materiell ødelagt

Ennå ingen oversikt over skadenes omfang

Halvdelen av en av de store hangarene på Kjevik raste sammen i natt. Flere fly stod der inne, noen ble skadet og andre ble fullstendig knust.

Dessuten ble et par biler og en båt, samt endel annet utstyr antakelig skadet. Man har ennå ikke fått fullstendig oversikt over skadenes omfang, men i formiddag arbeider man med å få måkt vei inn til hangaren.

Hangaren tilhørte ikke Flyvåpnet, men Samferdselsdepartementet. Imidlertid leide Flyvåpnet 2/3 av den, og hadde seks fly der inne.

Av disse tilhørte tre en spesialwing, og de ble ikke skadet. To eldre fly, som var bestemt for museum, kom til

skade, og det ene ble totalt vrak. En spittfire som ble brukt til undervisningsmateriell for Flyvåpnets Tekniske Skole, ble totalskadd.

Ellers hadde Widerøe Flyselskap lagret et par fly, og Sørfly hadde sine inne i hangaren. Men ingen av disse kom til skade.

Kjevik Flyklubb hadde sine to fly i hangaren, iallfall det ene ble sterkt skadet.

Dessuten var lagret noen biler, en båt og annet materiell i hangaren.

Det er et ganske stort arbeid med å måke vei inn til hangaren før man kan begynne med selve opprydningsarbeidet.

Brann i møbel- fabrikk i Risør i natt

Skader for ca. 100,000 kr.

Stian K. Hødnebo & Sønns Møbelfabrikk i Risør ble stygt skadet ved brann i natt.

Brannen ble oppdaget kl. 23 i går kveld og brannvesenet rykket ut. Snøen har skapt mange vansker for trafikken i Risør, men innen en halv time hadde brannmannskapet klart å legge ut seks slanger. Bygningen er av mur, men innvendig ble det gjort store skader på ferdige møbler, redskaper, materialer og maskinene. Alt i alt vil brannskaden beløpe seg til ca. 100,000 kr. Eierne hadde fabrikkens assurert, men ikke tilstrekkelig og lder et større tap.

Ved halv to tiden kunne brannmannskapet forlate bygningen. I hele natt har der gått vakt. Brannårsaken er ukjent.

17. mai - Tveit

- Kl. 9.15—10.20: Bilkortesje (fra Idrettsplassen).
- « 10.30—11.15: Barnegudstjeneste ved sokneprest Skoge (kirkebil)
 - « 11.20—11.30: Bekransning av minnestøtten ved feltprest Lohne.
 - « 11.30—12.00: Barnetog til Idrettsplassen.
 - « 12.00—12.45: Samling på Idrettsplassen. Salg av mat og forfriskninger.
 - « 12.45—13.15: Tale for dagen. Lektor Bergstad.
 - « 13.15—16.00: Idrettsleker for barn og voksne.
 - « 16.10: Premieutdeling.
 - « 17.15: Barnefilm.
 - « 19.15—22.00: Folkefest på Soldatheimen.
 - « 22.00: Fyrverkeri.
- Avslutning med fakkeltog.

Hele ettermiddagen rundflyging med A/S Sørfly (værforbehold).

Hvis regn innstilles bilkortesjen.

(Sørl.A.E.)

Fvn 15.05.1953

Vellykket ambulanse- flyving Lista—Oslo

Braathenfly landet natt til
3. juledag ved hjelp av
parafinlamper.

En pasient ved Farsund sykehus, en 26 år gammel mann som trengte spesialnarkose på grunn av en blødning av en bestemt lokalisasjon, ble natt til 3. juledag fraktet med fly fra Lista til Fornebu og innlagt på Rikshospitalet i Oslo. Der var nemlig fare for at han skulle blø seg i hjel.

Etter først å ha gjort forsøk på å få et av Sørflys fly og siden et av Widerøes fly, lykkedes det sykehuset å få tak i et av Braathens Heronfly, stasjonert på Sola. Til tross for at Lista flyplass ikke har utstyr for nattflyging, lykkedes det flyet både å lande og lette ved hjelp av parafinlamper satt opp som provisoriske lysmerker.

Ved fremkomsten til Rikshospitalet fikk pasienten blodoverføring, og det står etter omstendighetene bra til med ham.

Fvn 29.12.1952. Ikke vellykket

SF kjøring.

Flygeren Finn Erikstad,

medeier i A/S Sørfly, har sluttet som aktiv flyger i selskapet for å gå over i SAS. Erikstad reiste siste mandag til et 3 måneders teknisk kurs på Fornebu, og når dette er avsluttet vil han begynne som 2. flyger på de europeiske SAS-ruter. Finn Erikstad har vært med Sørfly siden starten i 1946.

Fvn 18.01.1952

Sørfly driver jevn flyging på Aalborg

Lille julaften hadde Sørfly tre turer Kjevik—Aalborg, opplyser flykontrollen på Kjevik. 27. desember hadde de også en tur, og i dag har selskapet to turer nedover. Ellers har det ikke vært særlig godt flyvær i julen. 27. desember måtte Amsterdam-flyet ligge over i Amsterdam, da det ikke var mulig å lande hverken på Fornebu, Gardermoen eller Kjevik. I det hele tatt har det vært liten flyvirk-somhet i julen. 1. juledag var trafikken faktisk helt innstilt.

Fvn 29.12.1951

Selvstendig kontorist

får plass. Skriftlig henvendelse.

A/S Sørfly,
Kjevik Flyplass.

Fvn 22.11.1951

Full pensjon på Gaukheihytta for 20 påskegjester

Lite besøk på Hovden i sommer, men stort sett bra på de øvrige hytter

I påska blir Gaukheihytta åpen med full betjening dersom det melder seg minst 20 gjester, forteller sekretær Leiv Holte. Tidligere har Turistforeningens medlemmer hatt anledning til å overnatte på hytta i påska, men de måtte greie alt matstell sjøl. Anne Haugen som i de siste år har vært bestyrerinne på Gaukhei, har påtatt seg å reise opp noen dager i forveien og ha alt klart til de første påskegjester rykket inn. Men Holte presiserer at minst 20 må ha meldt seg, helst noen flere, ellers kan det ikke svare seg. Det er dyrt å transportere opp matvarer. Så sant det blir noenlunde bra vær og føre, er det meningen å leie Sørfly til Gaukhei med proviant. Det er første gang i foreningens historie at Gaukhei skal holdes oppe i påska med full betjening.

— Hvordan har besøket vært på hyttene i sommer?

— Vi har nettopp arbeidd ut en statistikk over sommer- og vintersesongen 1951. Denne viser nok dessverre at det overnattet ca. 600 gjester mindre i år enn i 1950. Det var besøket på Hovdehytta som sviktet mest i sommer. Tallet på overnattninger ble bare 806 i år mot 1302 i fjor. På de andre hytter var besøket ganske bra.

For sommersesongen ser statistikken slik ut: Hovdehytta 806 mot 1302 i fjor, Ljoslandshytta 433 (425), Gaukheihytta 256 (285), Bjørnevatnshytta 105 (146), Øyuvsbu 103 (115), Bossbu 53 (62), Bratteland 60 (84). — Vintersesongen: Hovdehytta 172 (206), Ljoslandshytta 84 (21), Gaukheihytta 11 (57), Bjørnevatnshytta 3 (7), Øyuvsbu 15 (14). På Bossbu og Bratteland var ingen vintersesong.

Fvn 06.11.1951

Mandalsmann hadde gitt opp håpet da han ble reddet

Lensmennene langs kysten fra Harkmark og vestover til Lista samt Sørfly var i går ute på leting etter handelsskolestyrer Thomassen fra Mandal. Han hadde lørdag dratt ut for å fiske. Da han ikke var kommet tilbake mandag, ble det slått alarm og ettersøkning satt i gang.

Han var dratt ut alene lørdag i en 19 fots motorbåt for å fiske. Været var urolig lørdag med sterk strøm, så man regnet ut at båten måtte være kommet i drift. Denne formodning viste seg å være riktig. Ved 19 tiden i går ble Thomassen funnet av en reketråler tilhørende Bertel Østbø fra Ana-Sira, 3 timer av land, og brakt inn til Ana-Sira.

Thomassen hadde da han ble funnet, oppgitt alt håp om redning og lå utstrakt i båten og avventet sin skjebne, fortelles det. Han hadde fått kluss med motoren og hadde i 2 døgn drevet avsted med strømmen uten mat og drikke. En gang hadde han hørt fly, men så det ikke. I Ana-Sira ble han tatt hånd om på beste måte og reiste i formiddag hjem til Mandal. Hans kone er i Oslo for tiden.

Fvn 11.09.1951

e av
okoll
8000

ruta
et
vnen

stra-
ilget
yres
Leif
ved

egle-
veier

dag.
dant,
a og
14 1/2

har
g en
o av
tom-
væ-
sit-
affe.
alltid
aker
eten
der-
tjem

Ib Schønberg gleder seg til å besøke Kristiansand

Spiller for tiden inn fire filmer

— Nå, er I så ferdig med Jeres jubileum? sa Ib i den andre ende av tråden; han kommer mannsterk lørdag og søndag.

— Nei, vi er ikke ferdige før De har vært her.

— Nå så! Ja, den var skam god —. Jo, ser De, jeg gleder meg mektig til å komme til Kristiansand, jeg skulle ha vært i Kristiansand mange ganger, men det er aldri blitt noe. Der er så mangt å gjøre.

— Men så ble det noe likevel da?

— Ja, så sa Deres programsekretær — Julius — at nå måtte det bli alvor, og da ble det altså det. Sørfly kommer og henter oss i Aalborg. Jeg er lige ferdig med Sirkusrevyen.

— Og så tar De altså ferie?

— Nei, tenk ferie! Jeg holder på med fire filmer, og så er det det nye Apollo-teateret i København — nei, ferie — det er såmen bare et lite intermezzo. Imidlertid skal jeg også lese i Kringkastingen mens jeg besø-

ker Dem.

— Og hva har De så med i forundringspakken til oss?

— Kom og hør selv! Men De vet, noe må der jo bli tilbake etter en hel sirkusrevy. — Hør, så De «Café Paradis»? Likte De den?

— Ubetinget. Det var et mesterverk i dansk film.

— Nå — så var det jo godt! Det er ellers ikke den jeg har tenkt å spille på Torvet.

— Det er ikke Torget, det er..

— Nåja, det er i friluft, ikke sant? Ja, jo flere blir vi som kan treffes! Det skal bli riktig hyggelig.

— Velkommen Skal De være.

— Takk for det, tusen takk. Det er alltid morsomt å komme når en er velkommen.

Sa Ib, og så kom damen inn og sa at det var tre minutter, og overfor rikstelefoner forstummet selv kunstens stemme.

Men om nå alle gode makter står oss bi og været holder, skulle det kunne bli en hyggelig helg.

Konkurranse om fly-konsesjonene innenlands

A/S Sørfly har sendt inn forslag om fast rute på Stavanger og eventuelt Skien

— Sørlandet kommer nok langt ned på prioritetslisten i den landsplanen for innenlandske flyruter som nå utarbeides, forteller Finn Erikstad i Sørfly A/S. Men det er selvsagt en stor fordel at vi får en slik samlet plan. Innenlandsrutene ble som kjent holdt utenfor, da Stortinget vedtok SAS-sammenslutningen. Det var en forutsetning i Samferdselskomiteens innstilling at de selskaper som skulle drive innenlandsrutene måtte få konsesjoner på minst 5 år for å kunne anskaffe det nødvendige materiell.

— Det står alle flyselskaper i landet fritt å konkurrere om konsesjonene, forteller herr Erikstad videre, men det er et spørsmål om et lite selskap kan klare en så krevende rute som Nordlandsruten f. eks. Det er

vel mest sannsynlig at bare SAS, Bråthe og eventuelt Fred. Olsen kommer til å konkurrere om den.

A/S Sørfly har sendt inn forslag om opprettelse av en rute Stavanger—Kr.sand—Aalborg, alternativt Kr.sand—Aalborg—Skien—Oslo og samme vei tilbake. Det har vært kritisert at vi har tatt med Aalborg, fordi det er tale om en plan for innenlandsruter. Imidlertid har også SAS ført opp en rute Bergen—Stavanger—Kr.sand—Aalborg—København, men denne kan først settes i verk når Bergen får landflyplass.

Men som sagt Sørlandet med sitt gode kommunikasjonsnett kommer langt ned på listen. — Landsplanen tar i første rekke sikte på å hjelpe de distrikter hvor trafikkmulighetene er få og kompliserte.

Gaukheihytta skal utvides med plass til 40 turister

Johan Grøttumsbråten og kjente heie-travere har begynt fiske i Monsvatn

Turistforeningen har i lengere tid drøftet planer om en ny og moderne hytte i Gaukhei. Planen blir foreløpig ikke realisert da VAE har bebudet regulering og oppdemning av Monsvatn. I stedet blir den gamle hytta utvidet med en fløybygning 12 x 4 m. som skal gi plass til 12 nye sovekøyer. Arbeidet på fløybygningen tar til i dag og regnes å være ferdig i løpet av 14 dager.

— I går var Sørfly to vendinger til Gaukhei med arbeidsfolk og materialer, forteller sekretæren, Leif Holte. Fire mann fra Vennesla har tatt på seg byggingsarbeidet, og da det gjelder å få nybygget reist så snart som mulig, ble snekkerne fløyet opp. Etter denne utvidelse av hytta vil det bli plass til over 40 gjester i Gaukheihytta.

— Er det kommet turister på heia?

— Johan Grøttumsbråten, Nils Hanssen, Eimar Svensen, Torgeir Heistein jr. og Besse Sørensen har alt installert seg på Gaukhei og er i full gang med å fiske. Rolf Ellingsen reiste opp i for-

rige uke med fly og hadde alt halt inn de første fisker. Jeg snakket med Ellingsen på Ljoslandshytta om søndag hvor styret og hyttestyret i Turistforeningen var samlet og drøftet forskjellige ting. Ellingsen fortalte at det ennå ligger en del snø i heihellingene, men løypa var helt bar fram til Gaukhei. Alle hytter til Turistforeningen er åpnet, forteller Holte videre. Nå venter vi bare at det blir en god sommer og masse turister over alt.

— Hvordan har det gått å få opp proviant?

— Det er sendt med Sørfly som har vært flere vendinger på heia for oss. På Gaukhei kommer vi til å fyre med gass i sommer. Vi har kjøpt gassplate og et par beholdere. Det faller ikke mer kostbart enn å fyre med ved etter de priser som det må betales i dag. Aluminiumsbåten er kommet fram til Monsvatn. Fredag reiser jeg til Bratteland og siden til Bjørnevatnshytta og Hovden for å se hvordan alt står til.

Ingen spor etter Flekkerøyfiskeren

Letingen etter den forsvunne fiskeren fra Flekkerøya, Harry Kristiansen, pågår fremdeles, men foreløpig uten resultat. — Sørfly var ute i går, men forgjeves. Fiskerskøytene langs hele kysten helt til Haugesund er varskodd og en håper å finne spor etter ham om kort tid.

Politiet og de pårørende er interessert i den motorbåten som ble observert utenfor Songvår fyr pinseaften kl. 20. Dersom det er en annen enn Kristiansen som har vært utenfor Songvår på den tid, bedes vedkommende melde fra til politiet eller Kristiansens pårørende på Flekkerøy.

fvn 16.5.1951

Flekkerøyfisker forsvunnet på sjøen

*Har vært borte fra sitt
hjem siden onsdag*

Flekkerøyfiskeren Harry Kristiansen har vært borte fra sitt hjem siden onsdag 9. mai da han gikk ut i båten sin for å se til garnene ved Ballastskjærene utenfor Mandal. Kristiansen er etterlyst i radio og familien frykter for at noe kan ha tilstøtt ham. Han var ventet tilbake før pinse.

Harry Kristiansen er en erfaren fisker i 40 års alderen. Han har en stor båt som imidlertid er for tung å ro i tilfelle motorstopp. Kristiansen ble sett på vei

til Ballastskjærene av en annen fisker fra Flekkerøy, men da man så etter ham i pinsen viste det seg at han ikke hadde dradd garnene. Der lå død fisk i dem. I tilfelle motorstopp tror en ikke han kan ha drevet til havs, for vinden stod ikke utover. Der var nokså mye sjø onsdag.

Man har lett etter Kristiansen i hele pinsen, men uten resultat. Pinseaften var også Sørfly i aksjon. Båten hans er hvitmalt og med oppbygget styrehus. Sjekta er uten nummer, men utstyrt med navnet «Ready».

Fvn 15.5.1951

Ekstratog med svær trafikk på jernbanen

I år som andre år har nåsken vært en hard påkjennig for jernbanen. Men man har klart å avvikle trafikken tilfredsstillende og uten uhell av noe slag for Kristiansands distrikts vedkommende, forteller stasjonsmester A b r a h a m s e n. En del forsinkelser har nok den store trafikken forårsaket, men annet var ikke å vente. Bortsett fra et tilfelle — en maskinskade på et ekstratog fra Byglandsfjord i går — har forsinkelsen ikke overskredet en halv time. Ekstratoget kom til Kristiansand 1½ time forsinket. Snøfallet forårsaket langfredag en mindre stans mellom Hægeland og Evje. I denne tiden måtte passasjerene fraktes videre med busser.

Såvel ekstratogene som de ordinære tog i går var fullsatt, forteller stasjonsmesteren. Størst trafikk har man hatt på strekningen Kristiansand—Byglandsfjord. Noen oversikt over hvor mange passasjerer jernbanen har fraktet i år, kan først gis når statistikken over årets påsketrafikk foreligger i morgen, men man har all grunn til å tro at tallet ligger over fjorårets. Mens trafikken til Setesdal stort sett ble avvirket med de ordinære tog — der ble bare kjørt et ekstratog onsdag 21. ds. — ble der 2. påskedag satt inn 3 ekstratog på denne strekning i tillegg til de ordinære tog for å klare trafikken til byen. Disse kom til Kristiansand kl. 4.15, 18.15 og 22.15 og var alle fullsatt. Til Oslo ble der i går kjørt et ekstratog kl.

13.54. Dette kjøres også i dag. Nattoget fra Oslo til Kristiansand i dag ble dublert.

Sorfly gjorde 7 turer på Aalborg.

Ved henvendelse til Det norske Luftfartsselskap på Kjevik får vi opplyst at trafikken har gått normalt i påskehelgen. Påsketrafikk har man ikke merket noe til. Heller ikke har der vært satt inn noen ekstrafløy.

Sorfly derimot har hatt en travelt helg. Fra og med tirsdag til og med 2. påskedag ble der fløyet tilsammen 7 turer på Aalborg med passasjerer såvel ned som opp. Det har vært nordmenn som skulle hjem på ferie og dansker som skulle til Norge på ski, eller nordmenn som skulle til Danmark på påskeferie.

Bortsett fra ambulanseflygingen mandag har man ikke vært ute i slikt ærend. Derimot har selskapet fløyet to turer til Findalen med 4 passasjerer og en tur til Tuddal Turisthotell i Telemark med 2 passasjerer. Alle turer har forløpet uten uhell av noe slag.

Vest-Agder fylkesting

I 1923 vart det vedteke å nytta nynorsk i Vest-Agder fylkesting, likeeins norsk i brevskrifte til dei herad som nytta norsk. Vedtaket vart oppatteke 1925 med 31 mot 7 røyster. Og 1926

spilt.
kon-
kns.
t ca.
ond-
g —
Jeg
slik
an-
set
flere.
Kafé
t der
tt er
mer
und-
ring.
fenix
vold.
har
Vi
et på
nene.
Jeg
ig at
kino-

under
R.
skap

nnen
valg-
lund.
Olaf
ings-
med-
ersen,
erer-

t-Ag-
altes
en.

befalt
potek
jops-
lægen
befalt

stridskreiter.

Oyslebø og Laudal Sparebank.

De første uhell blant påsketurister i Setesdal

Dame som ble meldt alvorlig syk kunne ikke finnes

I går ettermiddag kom den første påminnelse om at det ikke alltid er bare spøk å dra på påsketur. En ung Kristiansands-dame, frk. Anne Margrethe Steffensen, var kommet til skade under skitur i Bykleheiene. Lægen som ble kalt til Bykle hotell, fryktet for lårbensbrudd.

Meldingen kom til hjelpekorpsvakten som straks satte seg i forbindelse med «Sørfly» på Kjevik, og litt før kl. 18 gikk flyger Thorbjørn Lie på vingen for å hente den tilskadekomne på Bossvatn.

Thorbjørn Lie forteller at turen gikk helt fint. Han var fremme ved 19-tiden og måtte vente halvannen times tid, før pasienten ble brakt ned til flyet. Kl. 20.45 landet han igjen på Kjevik, hvor ambulansen sto klar til å kjøre frk. Steffensen til sykehuset.

Litt senere på kvelden innløp melding nr. 2 til Hjelpekorpsset, denne gangen fra mannskaper som var på vei inn til Gaukhei. De skulle hente en dame på Granheim som var blitt plutselig syk. Hvorvidt damen er brakt til sykehuset har det vært umulig å få opplyst i formiddag. Men det er i hvert fall brakt på det rene at utrykningen ikke skyldes uhell på ski.

Distriktslege Ruud meddeler at han i går ble tilkalt for å ta seg av pasienten, som var under transport ned til Granheim fra Gaukhei-traktene. Det skulle

være en dame på 19—20 år, som var blitt rammet av en sykdom som ytre seg ved oppkast og maveonde. Så vidt distriktslegen forsto hørte damen til et selskap på 6, hvor blant var hennes forlovede. De hadde overnattet et sted i nærheten av Gaukhei-hytta og hadde vært dårlig forsynt med mat og klær, så meget kan tyde på at det er tale om et forbigående tilfelle av overanstrengelse.

To av selskapet gikk på ski nedover for å varsko doktoren og gjøre alt klart til å ta imot pasienten, mens det øvrige selskap transporterte henne nedover på en skikjelke de hadde rigget til. De to som gikk i forveien møtte to bygdefolk med hest og slede. De bad disse gå syketransporten i møte og hjelpe til. Dette gjorde de.

Distriktslegen forteller videre at de to karene med hest senere kom ned til bygda og meddelte at de ikke hadde funnet noen syketransport. Det samme negative resultat måtte en hestetransport som senere ble sendt opp nøye seg med. Distriktslegen ble på Granheim til sent på kvelden og likeledes en ambulansebil som var sendt oppover. Men noen pasient viste seg ikke. Heller ikke i dag har man hørt mer til saken.

Dette er de meddelelser vi i dag har fått over det vanskelige telefonsamband. Det kan fortone seg noe mystisk, men vi vil

Første vitne var føreren av «Otto Porr», Wilhelm Kitteler. Han forklarte at skipet befant seg mellom Songvår og Oksøy da akselen gikk, det var i høyden 5—6 sjømil fra land. Vinden var øst-nord-øst, sjøen rolig med lette dønninger. Det drev omtrent vestlig med ca. 2—3 mils fart. Skipet er ikke utstyrt med telegrafi, og skipperen satte derfor opp lossignal for overhode å komme i forbindelse med land. En halv time etter sendte han ut nødsignal, tilsynelatende først oppfattet av Oslo-skipet «Granfoss». Andre fartøyer ble ikke observert. «Granfoss» gikk opp til ropertavstand, og kapteinen anmodet «Granfoss» om å tilkalle en slepebåt. «Granfoss» gikk forbi uten å gi svar. Et kvarter etter kom losbåten opp til «Otto Porr» og fikk samme anmodning som «Granfoss». Kl. 17.30 var det på det rene at det ikke var mulig å få slepebåt fra Kristiansand. I mellomtiden var det, før noe tilbud fra «Granfoss» var akseptert, passert et fartøy vestfra, som på henvendelse fikk svar fra kapteinen at han ventet på slepebåt. De andre fartøyer «Patria» og «Solhavn» fortsatte reisen etter å ha forhørt seg om skaden. Kl. 17.30 anmodet føreren «Granfoss» om å foreta sleping til Kristiansand. Først på det tidspunkt uttalte nemlig kapteinen på «Granfoss» at han ikke ville ligge og vente hvis det skulle komme taubåt fra Kristiansand. Føreren regnet med at det ville ta to timer før slepebåten kunne være fremme, og at han i mellomtiden ville drive 3—4 mil vestover. Men da hadde han ikke regnet med den

understreke at det ikke er noen grunn til engstelse. Den sannsynlige forklaring turde kanskje være at sykdomstilfellet ikke har vist seg så alvorlig som man fra først av har antatt, og at selskapet derfor har vendt tilbake til påskelivets gleder.

Kjevik nr. 2 etter Fornebu med hensyn til siviltrafikken

Dobbelt så stor siviltrafikk som Sola og større enn Gardermoen i 1949

Flyleder Skjellanger på Kjevik opplyser på Fædrelandsvennens henvendelse at siviltrafikken på Kjevik i 1949 var dobbelt så stor som på Sola og betydelig større enn på Gardermoen. Bare Fornebu ligger foran Kjevik når det gjelder sivil flytrafikk. Hoveddelen av trafikkmengden skyldes rutefly. Vi har to faste anløp om dagen av Amsterdamflyet. Dessuten kommer Braathens København-rute, foruten atskillige anløp av Braathen- og Fred Olsen-fly, både Skymaster og DC-3, som henter skipsmannskaper. Endelig har vi

Sørfly som bidrar trutt og jevnt til å høyne statistikken. Alt i alt er siviltrafikken økt betraktelig fra i fjor.

Det totale antall av anløp er gått atskillig ned siden i fjor. I juni 1949 var det i alt 1000 anløp mot 750 i samme måned i år, og de tilsvarende tall for juli begge år er 1700 og vel 700. Nedgangen skyldes i første rekke at det har vært atskillig mindre skoleflyging i år enn i fjor. Da drev Kjevik Flyklubb temmelig intenst, og likedan arrangerte Kristiansands Flyklubb ikke så lite skoleflyging. På den annen side har det vært flere militærøvelser i år som har ført med seg atskillige anløp.

— Til sine tider har det vært ganske livlig her oppe, uttaler flyleder Skjellanger, og vi er forholdsvis godt fornøyd, men selvsagt kunne vi ønske mer enn det vi har.

Dansk dame hilser Arendal med avkledningsscene

«Nakne fakten på «Marsk

Widerøe oppretter Weekendturer på Arendal

Forlengelse av ruten til Kristiansand ikke aktuell.

Arendal får i tiden framover flyforbindelse med Oslo tre ganger ukentlig. Det er Widerøe som setter i gang weekend-flyging.

Opprinnelig var det Widerøes plan å forlenge disse weekend-flyginger til Kristiansand. Ved henvendelse til Wings Reisebyrå får vi imidlertid opplyst at man der ikke har fått noen meddelelse om at dette er gått i orden. Noe behov for slik rute skulle der heller ikke være. De som vil fly til Oslo, har jo Sørfly og ellers er der daglig flyforbindelse både til og fra Oslo fra Kristiansand.

Fvn 14.7.1950

Ingen taxiflyging fra Vestnessletta

Det foreligger en søknad til Mandal formannskap om rett til å benytte flyplassen på Vestnes til rundflyging og som landingsplass for taxiflyging. Saken har vært forelagt politimesteren som har sine betenkeligheter, men bl. a. anfører: Hvis det må sies å være et rimelig kommunikasjonsmessig behov for f. eks. taxiflyging mellom Mandal og Kristiansand, kan jeg ikke skjønne annet enn at beboerne på Vestnes med tålmodighet må finne seg i de ulemper som følger med landing og start i overensstemmelse med flyreglene. Derimot mente jeg at hensynet til villaeierne bør veie sterkt mot å tillate rundflyging på Vestnessletta. I formannskapet var det delte meninger om saken. Men man var enstemmig om at man fant å måtte meddele A/S Sørfly at den fant å måtte respektere bystyrets beslutning av 4. mai 1948, hvor en liknende søknad var nektet innvilgelse av bystyret. I et hvert tilfelle må saken på ny forelegges bystyret til uttalelse. Søknaden fantes ikke å kunne innvilges, sier formannskapet.

Fvn 05.07.1950

På Tingvatns-ting var mykje å sjå og høyre



Desse bilete er frå Tingvatns-ting. Øverst noko av den store bilparken på idrottsplatsen. På biletet i midten ser ein Kåre Tjomsland gå ombord i Sørflys Seabee som dreiv taksi-flyging frå Lygnevatnet, og på neste bilete er flyet på veg mot luftturen. Nederst til venstre furulunden der hestehandelen gjekk føre seg. Heilt ut til høgre står Hans A. Kalleberg med alshingsten «Allin», og i midten ein bonde og studerar ein hest som han kan få kjøpe.

Fvn 03.07.1950

Kjevik flyplass stengt i 3 dager

Bråthens flyrute Stavanger—Kjevik—København måtte sløyfe anløp av Kjevik i går formiddag og gikk direkte til København. Grunnen til dette var at Kjevik var delvis stengt både fredag, lørdag og går. Vestanvinden var sterk fra morgenen i går. Ut på formiddagen stilnet den noe, og så mye at Amsterdamflyet klarte å komme ned. Men kort etter at det hadde lettet på vingene, ble flyplassen stengt igjen.

Bråthens fly skulle ha tatt inn 9 passasjerer på Kjevik. Fem av disse tok Sørfly til Danmark, mens andre ventet til Hirtshalsruten.

Ut på ettermiddagen i går stilnet vinden så flyplassen på Kjevik åpnet igjen.

Grøttumsbråten er kommet til Gaukhei

Sekretæren i Turistforeningen dro på inspeksjonstur til hyttene i Åseral og Setesdalsheiene i går ettermiddag.

— Jeg har internasjonalt følge, to dansker og to finner, med meg, sier Leif Holte og letter på den tunge ryggsekken. Vi reiser ut Ljosland om Pytten og til Gaukhei. Siden fortsetter vi til Øyulvsbu og over til Bratteland i Bykle og derfra til Hovden. Sist skal vi til Bjørnevatnhytta. I alt regner jeg med at det vil medgå et par uker på rundreisen.

— Er samtlige hytter åpnet?

— Ja alle er åpnet. På Hovdehytta har vi hatt fullt belegg i lengere tid, vesentlig dansker. Ljoslandshytta kan nå ta i mot fullt belegg, Gaukhei ble også åpnet for noen dager siden, likeså Bjørnevatnhytta. Johan Grøttumsbråten er kommet til Gaukhei og har alt fått en god del fisk, blir det fortalt. Vi har vært heldige med å få personale til alle hyttene. Gunhild Sagneskar står for Hovdehytta, Aslaug Hornnes for Ljoslandshytta, Anna Haugen for Gaukheihytta og Torbjørg Nomeland for Bjørnevatnhytta. Sørfly har alt vært på Gauk-

den, enda så seig hun var.

Oldboyskampen Donn-Start

Mandag skal «gamlekarene» fra Donn og Start spille en vennskapskamp på Stadion. De gleder seg naturligvis til å få prøvd seg på gress. Av spillerne har de allr fleste tidligere deltatt på de respektive A-lag.

Lagoppstillingen blir sannsynligvis denne fra mål til ytre venstre:

Donn: Oskar Ruthford, Arnold Karlsen, Nettet, Ingvar Sørensen, Lorentz Kristoffersen, Tom Olsen, Yngvar Staalesen, Anders Kløve, Arne Andersen, Einar Nilsen og Bjarne Steffensen.

Start: Henrik Smith, Harald Langeland, Øivind Hansen, Bratt Hægeland, Trygve Hamre, Øivind Fjermers, Rolf Hafsett, Normann Mjølund, Jannes Bjørnsen, Per Roksvold og Karl Pettersen.

Olav Aanensen dømmer kampen.

Som forkamp på Lille Stadion får en se en internasjonal guttekamp mellom Hjørring I.F. og Start.

hei tre ganger med proviant, og snart skal vi fly opp en del materialer til Øyulvsbu for å sette hytta i full stand. Så håper vi bare på en god sommer og mye feriefolk over alt i heiene, er Holtes ønske før han setter seg i bussen.

»Sørfly« går inn for Bakkebø.

Også «Sørfly» har ytet sitt bidrag til Bakkebøfondet. Til utlodningen i Tveit Husmorlag fredag hadde man skjenket en flytur. Topdalsruten kjørte Kristiansands Mannskor som underholdt på tilstelningen, uten vederlag og har sin del av æren for det gode resultat.

Fvn

14.06.1950

H U S

i nærheten av Kjevik nær hovedvei ønskes kjøpt eller leid.

Henv. K. Kittelsen,
A/S Sørfly, tlf. 4699.

Fvn 19.04.1950

«Sørfly» går inn for ruten Kjevik—Aalborg

Med henblikk på «Sørfly»s opprettholdelse av flytrafikken på Aalborg i vinterhalvåret og med gårsdagens nedslående melding om at SAS har sett seg nødsaget til å måtte sløyfe sommerruten Kjevik—Aalborg som bakgrunn, har vi henvendt oss til disponent Erikstad for å høre om selskapet har til hensikt å foreta seg noe i sakens anledning.

— Vi kommer til å gå inn for å få konsesjon på ruten. Det er alt som kan sies på det nåværende tidspunkt. Søknad vil bli lagt inn, vi håper den blir møtt med velvilje, og så får vi slå oss til tåls inntil avgjørelsen foreligger. I tilfelle av at det går i orden, vil det spørsmål bli brakt på bane om vi skal gå til innkjøp av en engelsk maskin med plass til 8 passasjerer.

Fvn 21.03.1950

Livlig flyging på Aalborg

Trafikken på Kjevik har gått normalt den siste tiden. Hummerforsendelsen til Paris fortsetter med partier på 187 kg. med hvert fly. Passasjertrafikken derimot er heller liten på denne tiden. Sjøfolkene som skal til eller fra skip i utenlandsk havn sendes vesentlig med charterfly.

Sørfly gjorde den siste uken 5 turer på Göteborg og 2 turer på Aalborg med fullt belegg begge veier. I formiddag lettet et av flyene for en tur til Göteborg via Aalborg med fullt belegg.

Den siste tiden har man foretatt atskillig 15 kr.-turer og landet med ski på islagte vann i nærheten av byen.

fvn

01.03.1950

Det dårlige flyværet har brakt A/S Sørfly store tap

Men hittil er ikke situasjonen akutt - Vestlandske Flyselskap i hardt vær - Sørfly ser foreløpig tida an

Et telegram fra Bergen melder at Vestlandske Flyselskap for 1949 har et driftsunderskudd på 63,000 kr. Det ugunstige været har skapt tilsvarende driftsvansker, og nå har selskapet faktisk stilt et slags ultimatum, idet en enten må ha offentlig støtte eller også innstille driften.

Det er en kjent sak at de mindre flyselskapene som har drevet uten støtte av noen art, har slitt tungt i det, og det ene etter det andre er gått til likvidasjon. Av de 14—15 som drev etter frigjøringen, er det bare få igjen som opprettholder flygingen. Stort sett er det nok bare Wiedørpe og Sørfly som driver i disse dager.

— Også Sørfly har lidt store tap på grunn av været i vinter, forteller disponent Erikstad i en samtale med Fædrelandsvennen. Vi har måttet la en masse turer gå fra oss på grunn av en vinter hvis make vi ikke husker — så hva flyværet angår.

— Det har altså vært stor etterspørsel?

— Flygingen på Danmark, og i det siste også på Sverige, har vist seg å være populær nå som de store flyselskapene har lagt opp. Imidlertid er det jo en sesongbetonet faktor å regne med, og når man ser det i sammenheng med det faktum at taxiflygingen ellers jevnt over minker ettersom kommunikasjonsene ellers bedres, er det åpenbart for enhver at flygingen langt fra er noen gullgrube.

— Står Sørfly overfor noen akutt

situasjon, i likhet med Vestlandske?

— Nei, jeg tror nok jeg tør si at Sørfly er et av de selskapene som har kommet relativt best gjennom krisen i luften. Men om situasjonen ikke akkurat er akutt for vårt vedkommende i dag, har vi ingen garanti for hvordan det vil utvikle seg. Fra våren overtar vel SAS flygingen på Danmark igjen, og flygingen Aalborg—Göteborg er en temporær foreteelse. Så står vi der.

— Spørsmålet om tilskudd i en eller annen form kan altså bli aktuelt?

— Ja, en må jo se det slik. Vi ser tiden an — det arbeides med disse tingene i Oslo, såvidt jeg vet. Alt jeg kan si er at vi foreløpig ikke behøver å gå til et så drastisk skritt som Vestlandske — og at vi også har tatt og tar ambulanseflyging uten tilskudd. — Nå venter vi imidlertid, og ser hva våren kan bringe. Når der faller en avgjørelse med hensyn til SAS/DNL's ruter, og når det er tatt standpunkt til spørsmålet om hvordan en skal bidra rasjonelt og effektivt til å holde de små flyselskapene i drift, kan jo mye være klarere.

Flekkefjord bevilger 500,000 kr. til fylkessykehuset

Ledet av den nye ordfører Olav Søyland holdt Flekkefjord bystyre sitt første møte i 1950.

Jens Smidt Sunde som er formann i komitéen for innsamling av private bidrag til fylkessykehuset, ga en oversikt. Hittil er innbetalt

hus.
Foret
gjøre
rundt
trolls
man
fått
her.
er de
løse
hus.
det ti
bruk
er de

Sild
Har

I g
tatt r
kante
ute p
fikk
båt. I
25,000
siden
storp
var d
i nat
men
kulin
lig å
Sild
gang

Ko

Sab

Kir
Lista.
doms
tering
mann
ret,
berg,
tert

«Flypasienten» en 7 mndrs. gutt

Ingen fare for livet,
sier dr. Rosendahl.

På henvendelse opplyser Sørfly at syketransporten fra Fidjeland i Sirdal til Kristiansand i går gikk helt programmessig. Man hadde ingen vansker hverken med landing eller start. Den syke, en syv måneder gammel gutt, ble tatt ombord sammen med moren og ble straks ved ankomsten til Kjevik kjørt i drosje til Kristiansand kommunale sykehus.

På spørsmål opplyser overlæge Rosendahl, som har behandlet den syke, at det står bra til med gutten og der er ingen fare for livet.

Fvn

15.02.50

Kjevik flyplass.

Amsterdamflyet kom i går i rute med åtte transitpassasjerer. To gikk av på Kjevik. Grunnet en teknisk feil med KLM-flyet, kom ruteflyet en time försinket til Kjevik. Et SAS-fly overtar turen nedover. Med fra Kjevik fulgte ni passasjerer og 200 kg. hummer ble tatt inn. De fleste av passasjerene er sjøfolk fra Stavanger og Sørlandet, på vei til en av Bergesens båter.

Flyene ekspederes ennå fra selve startbanen grunnet snøen. Passasjerene blir derfor kjørt i biler til og fra flyene. Alt vil nå bli satt inn på å få ringbanen klar.

Et Fred Olsen-fly ventes til Kjevik lørdag og vil stå over i hangaren til søndag. Det skal fly et skipsmannskap til Lisboa.

Sørfly gikk til Aalborg med tre passasjerer. I morgen fortsetter det til Göteborg.

Fvn

15.02.50

Svkt barn hentes i fly fra innesnødd gård

Ved middagstiden i dag drog et av Sørflys maskiner utstyrt med ski til Fidjeland i Sirdal for etter ordre fra distriktslægen og hente et lite barn som skal innlegges på sykehus i Kristiansand. Gården Fidjeland ligger helt isolert fra omverdenen grunnet all snøen og eneste framkomstmiddel for det syke barn er fly. Flyet kommer til å lande på et vann i nærheten av gården.

Da vi ved 11.30-tiden snakket med en av Sørfly's folk fikk vi opplyst at man var i ferd med å montere på skiene. Det er første gang disse brukes i år. Den syke skulle opprinnelig ha vært fløyet til Stavanger, men da Sola ligger snøbar, er det umulig for fly med ski å lande her.

Fvn

14.02.1950

Kjevik flyplass.

Kjevik var i går stengt for trafikk grunnet været. I dag er imidlertid trafikken normal og Amsterdamflyet var ventet i rute.

Sørflys Gimneyfly,* som lørdag gikk fra Kjevik i ruten Aalborg—Göteborg—Aalborg medbrakte passasjerer begge veier. Flyet returnerte til Kjevik lørdag kveld.

Fvn

14.02.1950

Kjevik flyplass

var åpen i går, men er stengt i dag igjen på grunn av været. Gårsdagens eneste anløp var «Sørfly»s taxifly på Danmark. Det kom fra Aalborg, men gjorde vendereis senere på dagen, da det på grunn av de svære snømengdene ikke kunne komme inn i hangaren. I dag skulle et fly vært nede på Kjevik og hentet hummer. Etter det vi får opplyst er både Sola og Fornebu åpen.

Fvn 08.02.50

Verst var det imidlertid i går på Setesdalsbanen, hvor et tog kjørte seg fast ved Gåseflå. Her har det vært endel snøras langs linjen. På Arendalslinjen har sporrensere kjørt helt til i formiddag for å holde linjen åpen. Alle vanskelighetene har ført til at man har måttet innstille endel godstog og tog på Setesdalsbanen, spesielt på grunn av at en ikke har materiell nok.

På Kjevik

har flytrafikken vært fullstendig innstilt de siste tre dagene. Brøytekantene er over to meter høye, men brøytebilene kjører dag og natt, og selv om banen blir smalere og smalere holder den fremdeles mål til at fly kan gå ned om været bedrer seg. Endel hummerfly som skulle gått, er blitt omdirigert til Sola eller Fornebu som for det meste har vært åpne. Et av Sørflys taxifly på den nye ruten dro til Aalborg 31. januar og har siden måttet holde seg der nede.

Fvn

03.02.1950

Kjevik.

I perioden 6. til 15. januar kunne ikke Sørfly — på grunn av det dårlige været — få befordret alle passasjerene som sto på ventelisten, og således måtte ca. 40 passasjerer følge tog og andre befordringsmidler. Tirsdag startet den daglige ruten Kjevik—Aalborg—Göteborg igjen.

Fvn

20.01.1950 Sier noe om passasjergrunnlaget

onsdag 4. januar 1950

A.s Sørfly etablerer daglig vinterflyging Kr.sand—Aalborg—Göteborg Mye flyging Kristiansand—Aalborg

Forleden dag inneholdt «Sørlandet» en artikkel der en reiste spørsmålet om opprettelse av en vinter-rute Kristiansand—Aalborg. Det er nok ikke første gangen dette spørsmålet har vært fremme. DNL hadde allerede så godt som besluttet å holde kontinuerlig rute hele året, og meddelelse herom var offentliggjort i pressen.

Senere viste det seg at planen ikke ble gjennomført på grunn av de generelle ruteinnskrenkninger som måtte foretas.

I hele vinter, i likhet med tidligere, har A/S Sørfly underholdt vintertrafikken på Aalborg. Fra 1. januar 1949 til DNL begynte sin ordinære rute ble det fløyet 84 turer med tilsammen 340 passasjerer. Fra DNL sluttet i høst til nå — 1. januar 1950 — har der også vært fløyet 84 turer, denne gangen med 367 passasjerer. Tildels har en fløyet opptil tre turer pr. dag.

Sørflys tiltak er blitt overordentlig populært hos danskene, og det er viet atskillig oppmerksomhet. Det nyeste er at danske reisebyråer har satt seg i forbindelse med Sørflys ledelse og har forårsaket en regulær inter-skandinaviske taxirute med daglig flyging Kristiansand—Aalborg—Göteborg. Det siste leddet i flygingen er etablert på grunn av at Fredrikshavnferjen er satt inn for reparasjon til 6. april, og Sørfly vil derved avhjelpe et ganske betydelig savn for Nord-Jyllands vedkommen-

de, understreker Aalborg Stiftstidende.

— Kan Sørfly dekke behovet? spør vi disponent Erikstad.

— Det knep mer enn hardt i juletrafikken, svarer han. Da må vi nok si at vi ikke kunne etterkomme alle ønsker. Men ellers klarer vi å avvikle trafikken med vår to-motors Miles Gemini. Det har jo vært så å si kontinuerlig flyging.

— Har De merket at danskene er interessert?

— Ja, jeg må si det. Og vi på vår side har søkt å stimulere interessen for Sørlandet ved å ta danske reiselivsfolk hit. Setesdalen blir jo mer og mer aktuell i turistmessig henseende.

— Og dere regner med fortsatt mye å gjøre?

— Ja, alt tyder på det.

A/S Sørfly har i den tiden selskapet har arbeidd her nede, utvist et bemerkelsesverdig initiativ, og har unngått den skjebne som tildels har rammet andre flyselskap. Det ene etter det andre har måttet gå til likvidasjon, mens Sørfly stadig har nye planer på tapetet og viser seg friskt og levedyktig. Kunne det ikke være en tanke å la selskapet få den nødvendige konsesjon til å drive ordinær rutetrafikk? Det ser vel neppe ut til at DNL kommer til å utvide rutenettet med det første, og Sørfly har greid å etablere et naturlig bindeledd i flytrafikken her nede, et bindeledd som kan vise seg å være nødvendig også i kommende tider.



Sørflys Seabee, et populært taxifly. På utenlandsrutene brukes imidlertid det to-motors Miles Gemini — landets flotteste taxifly.

USA forlanger Ungarns konsu- later lukket

som mottrekk mot fengslingen av Vogeler.

WASHINGTON, 4. januar. (NTB fra Reuter)

De forente stater har gitt Ungarn ordre om å lukke sine konsulater i Cleveland i Ohio og New York innen 15. januar. Sakkyndige mener at dette skritt er tatt som gjengjeld for arrestasjonen og fengslingen av den amerikanske forretningsmann Robert Vogeler i Ungarn. Vogeler

«Sørfly» har «julerute» på Aalborg.

«Sørfly» har siden midt i desember satt opp tre turer daglig på Aalborg—Kjevik. Et to-motors fly trafikerer ruten. Størsteparten av passasjerene er dansker som skal hjem og feire jul, men det er også endel som drar til Norge. Foreløpig er det fulltegnet tre turer hver dag fram til 10. januar. Ruten har hittil vært innstilt bare en eneste dag på grunn av dårlig vær.

vn 24.12.1949

Amsterdamflyet

ble liggende ca. 2 timer på Kjevik i går grunnet dårlig vær på Fornebu. Med flyet fulgte 10 passasjerer, hvorav 3 gikk av her. Med flyet nedover i dag fulgte 5 passasjerer. Et av Fred Olsens fly var nedom Kjevik i går for å ta ombord et skipsmannskap som skulle til en av skipsreder Uglands «Evita» i l'Havre.

Sørfly gjorde i går en tur til Aalborg med danske og norske passasjerer begge veier.

Fvn

30.11.1949

Sørfly erstatter Jylland

Så og si daglige turer
på Aalborg med dan-
ske og norske passa-
sjerer

Etter at «Jylland» har innstilt ruten på Danmark, besørger Sørfly for en stor del trafikken mellom Sør-Norge og Jylland. Man har så å si daglige turer til Aalborg.

Belegget som består av både nordmenn og dansker, er så vel turister som forretningsfolk. En og annen Tyskands-soldat er også blant pasasjerene.

Ellers gjør Sørfly rett som det er turer til Oslo og Stavanger. Til disse benyttes vesentlig sjøfly.

På permisjon pr. fly

6 Tysklands-soldater leide i går Sørfly fra Alborg til Kjevik.

»Sørfly« gjorde mandag 2 turer til Alborg for å hente 6 Tysklands-soldater hjemmehørende i distriktet. De hadde en ukes permisjon og hadde bestilt fly fra Alborg til Kjevik for å slippe omveien om Oslo. Nå var imidlertid værforholdene slik at det var uråd å fly i helgen. Karene hadde derfor ligget værfast 3 dager i Alborg. Guttene som hadde kjøpt billett i engelske og norske penger, var uten dansk mynt. De var derfor nødt til å vende seg til det danske politi og spørre hva de skulle gjøre for å skaffe midler til hus og mat. Politiet henviste dem til militærkassernen i Alborg. Her ble guttene vel mottatt og hadde noen strålende dager. Særlig var de imponert over den mat og oppvartning de fikk. Ost, kjøttpålegg, majones og syltetøy sto på bordet hver dag, forteller de. Da de spurte om oppdekningen var daglig soldaterkost, ble dette bekräftet og forbauselsen var stor hos våre Tysklands-soldater. Velferden i den danske leiren forbauset også guttene. Kantinen var stor og hyggelig. Kunstnerbesøk hadde leiren rett som det var. Randi Steen og en norsk trekkspillkunstner, hadde gjestet kassernen.

Fvn 19.10.1949

Motorstopp og nødlanding.

Et av Sørflys taxifly — en «Miles Gemini» — måtte onsdag kveld nødlande på sandstranden utenfor Hirtshals. Flyet, som var kommet et stykke ut over sjøen, fikk motorstopp, og flygeren, Finn Erikstad, snudde øyeblikkelig og klarte landingen helt utmerket. Ombord befant seg skipsreder Torrey Mosvold og dr. Litleré med datter. Alle fikk seg naturligvis en forskrekkelse i livet, men takket være Erikstads dyktighet forløp det hele bra.

Fvn

26.08.1949 Eksempel på dramatisk hendelse hvor man i dag hadde valgt en annen overskrift

Sørfly fikk motorskade

Passasjerene, 3 engelskmenn, måtte settes av ved Sirdalsvannet.

Et av Sørflys fly som skulle fly 3 engelskmenn fra Agnefest til Øyarvannet fikk motorskade og måtte nødlande på Sirdalsvannet. Passasjerene ble satt av og flyet returnerte til Kjevik for reparasjon. Straks reparasjonen var utført dro flyet tilbake til Sirdalsvannet, tok ombord passasjerene og fraktet dem til bestemmelsesstedet.

Engelskmennene hadde oppholdt seg i Lyngdal som general Helsets gjester for å fiske laks. Da man ikke hadde hellet med seg, ble det besluttet å dra til Øyarvannet.

Fvn

22.07.49

VÅRE TAKSTER

er IKKE forhøyet fra 1. juli

A/S SØRFLY - Telefon 4699.

Fvn 02.07.1949

Vellykket debutflyving med „ekstraruten“ på Stavanger

Sørfly's Miles Gemini egner seg utmerket

Som vi tidligere har meddelt, er det gjort energisk arbeid av Wings Reisebyrå for å bedre flyforbindelsene til og fra Sørlandets hovedstad. I samarbeid med A/S Sørfly har en opprettet en «ekstrarute» på Stavanger, idet Sørflys Miles Gemini er chartret for streknigen. Lørdag gikk den første turen og ble helt igjennom vellykket.

Tiltaket har vakt oppmerksomhet i Stavanger, og avisene der har gitt meldingen om den nye flyforbindelsen stort utstyr. Slik ser man på det der. «Ruten» blir tillagt stor

betydning.

Nå er det imidlertid ikke noen daglig flyforbindelse her er tale om. Neste lørdag kjøres neste tur, og siden vil en utvide ettersom behovet melder seg. Målet er i alle fall å kunne fly tre ganger i uken, sier Jan Stumpf i Wings Reisebyrå i en samtale med Fædrelandsvennen.

Flyet egner seg utmerket for ruten. Det er det samme som har drevet den omfattende trafikken på Danmark, og som reisende på denne strekningen vil kjenne. Uten overdrivelse er det Norges flotteste småfly, så det vil kunne ytes ypperlig service. Det er morsomt å notere seg at virkelyst og initiativ ennå har en sjanse.

Vi har vekalet noen ord med Erikstad i Sørfly, som forteller at en nå etter at sommerruten på Aalborg er åpnet, har innskrenket flygingene på Danmark. Imidlertid blir det ikke så rent få taxifylginger både dit og til Sverige — fortrinsvis Göteborg. Det er nemlig en kjensgjerning at hvis tre tar fly sammen dit i stedet for å reise veien om Oslo, sparer en ca. 100 kroner av det billetten ville koste på annen klasse, og turen går på 1 time og 10 minutter. Nå er det vel selvsagt ikke alle av oss som har råd til å reise på annen klasse og kan kalkulere med det, men allikevel....

— Har dere vært på noen langtur ennå i år?

— Ikke foreløpig. I fjor var vi nokså langt avgårde — både til England og Skottland. Men om det riktig kniper, har vi aksjonsradius like til Paris!

80 år



— Jeg husker ikke detaljer lenger, sier Tom, som han heter blant kjenninger og kolleger, eller Thos. E. Johanssen som han heter i telefonkatalogen.

Og så setter han i gang med en detaljert beretning fra sitt 80-årige liv. — Det viser seg nemlig at minnet ikke er så dårlig når han

først har fått snakket seg varm og fått tenkt seg om litt. Han ruller opp det ene bilde etter det andre fra den gang da Kristiansand enda var Vilhelm Krag's «Barndoms have» og Tom gikk sammen med dikterbrødrene på Latinskolen.

Får vi en Kr.sand Flyklubb

Interesserte kretser tar initiativet. — En Piper Cub kan skaffes.

En flyklubb bør være på 10 medlemmer — i alle fall ikke mindre, men heller ikke så mange fler. Det er det mest praktiske tallet når en tar hensyn til flyinstruksjon etc. Akkurat i disse dager er en Piper Cub å få fatt i — nyoverhalt og bare kjørt 80 timer. Den er til salgs for 10,000 kroner, hvilket nok kan høres ille ut. Men i virkeligheten er det riktig billig — billigere enn en moderne bil f. eks. Piper Cub'ene har vist seg å være riktig anvendelige i norske forhold. Det er den mest populære modellen innen Norsk Aero-klubb, og den er stø og sikker.

På tross av at en må si det er en billig anskaffelse, blir det nok et ikke så ganske lite utlegg for de enkelte medlemmer — i alle fall et merkbart engangsutlegg. Likevel — når en samarbeider om tingen skal det kunne la seg gjøre. Kjevik flyklubb har alt sine 2 Piper Cubs. (Til sammenlikning kan nevnes at Cuben likner svært på de små gule enmotors Austerflyene som Sørfly har). Det er altså gjennomførlig, men selvsagt får en ikke noe gratis.

Nå vil initiativtakerne søke å komme i kontakt med interesserte, som har lyst til å gå inn for flysaken og som er villig til å ofre noe for å oppnå noe. — Hvis en kan få etablert seg forholdsvis fort, er det ingenting i veien for at en kan få 10 A-sertifikater ut av det i løpet av sommeren. Kjevik flyklubb vil sikkert stille seg velvillig med råd og veiledning. Klubben er såvisst ikke redd for noen konkurranse fra Kristiansand — tvert i mot ser en gjerne at det utvikler seg fler organisasjoner med flysaken på programmet.

Så det ser ut som flysporten i Kristiansand nå skal få vind i seilene — eller kanskje rettere luft under vingene.

Fvn 18.06.1949

En rekke ganger var tur med Sørfly premie i Presselagets lotterier. Eksempelvis i en annonse med trekningslista fra fvn 10.06.1949



Fvn 07.05.1949



Fvn 20.09.1948

Sørfly overtar der SAS slutter

3 turer i uka er det meningen at Sørfly vil foreta i den nyopprettede Aalborgroute, som skal erstatte den utmerkede forbindelse vi har hatt i sommer, men som nå er nedlagt på grunn av innskrenkningene i SAS.

Det er disponent Erikstad i Sørfly, som gir denne opplysningen i en samtale med Fædrelandsvennen. Selskapet vil bruke sitt nye to-motorsfly, som har plass for 3 passasjerer. Selv om også dette må betraktes som taksiflygning, vil en forsøke å holde bestemte ukedager, så publikum kan ha noe fast å regne med.

Savnet av en direkte forbindelse med Danmark i vintermånedene har vært meget stort og tiltaket vil sikkert bli hilst med glede i vide kretser. Prisen pr. tur blir en del høyere enn DNLs takst.

Fvn 13.09.1948

Bra flysamband Aalborg—Kristiansand i vente

På Reisetrafikkforeningens møte i Setesdal forleden ble det opplyst at DNL og SAS i vinter når det er behov for det vil frakte danske sportsfolk som akter å gå på ski i Setesdal, pr. fly fra Danmark til Kjevik.

Nå har også det danske selskap Lufttaxa A.S. besluttet å sette i gang behovsturer mellom Aalborg og Kjevik til vinteren. Selskapet disponerer to fly som tar henholdsvis 5 og 6 passasjerer.

Dessuten har Sørfly i den senere tid foretatt stadige flyginger i behovsøyemed, og akter å fortsette med det.

Det er altså utsikt til bra luftforbindelse mellom Kristiansand og Aalborg ut over vinteren.

Fvn

02.12.1948