



## Tur-retur Horten

*Hendelsene rundt en flymotor i fire akter*

**Av Stein Gulli**

Foreningen Marinemuseets Matroser har noe som kalles museumsstafetten. Det vil si at medlemmene forteller om en av gjenstandene på Marinemuseet og deretter gir stafett-pinnen videre til et annet medlem som kan velge sitt emne til et miniforedrag. Da undertegnede mottok stafett-pinnen fra Hortensmannen Erling Rye, så gikk tankene til en flymotor som kunne fortelle en interessant historie.

Men flymotorens historie er også en del av historien til Erling Ryes far; overmekaniker Fenrik Erling Rye Andersson som i 1940 var stasjonert ved Marinens Flystasjon Kristiansand og således deltok i de hendelse som her fortelles. Rye Andersson har også skrevet en meget detaljert dagbok om sine opplevelser. Dagboken oppbevares på Marinemuseet.

## Norsk industrihistorie

I begynnelsen av nittentredveårene, falt valget som standardmotor for speiderflyene i Marinens og Hærens flyvåpen, på Armstrong Siddeley Panther II motoren. Denne engelske flymotoren var velrenommert og hadde de ytelsene som man ønsket seg. Det var en dobbelt stjernemotor med 14 sylindre, luftavkjølt og ytte 575 HK. De første motorene ble innkjøpt fra England, men siden lisensprodusert av Marinens minevesen i Horten.



*Armstrong Siddeley Panther II Flymotor. Standardmotor på de norske speide-flyene fra 1930 til 1940. Den 14 sylindrede stjernemotoren med 575 HK ga Marinens MF-11 fly en toppfart på litt over 200 km i timen og bragte det nesten 3 tonn tunge flyet opp til 4000 meter på 22 minutter. Foto: S. Gulli.*

Den første norskproduserte motor, ble levert til Marinens flyvåpen i 1934 og montert i Flyfabrikkens byggenr. 100 (MF-11 F-308). Det viste seg at Marinens minevesen laget motorene med en slik nøyaktighet at de fikk en bedre kvalitet enn de importerte. Dette ble bevist da man sendte F-308 med den første norskbyggede motoren, som det første fly fra fastlands-Norge til Svalbard og retur. En flytur over åpent hav, hvor 4500 km ble tilbakelagt på åtte dager under meget krevende værforhold.



*Lisensproduksjon av Panthermotorer ved Marinens Minevesen i Horten i nittentredveårene. Foto via Marinemuseet.*

Kapasiteten ved Minevesenet var dessverre ikke stor nok til å dekke behovet fra de to flyfabrikkene (Hærens og Marinens), men det ble levert totalt 17 motorer hvorav 10 til Hæren og de resterende syv til Marinen. Utviklingen gikk fremover og flymotorenes ytelse ble stadig bedre, slik at Panthermotoren fort ble umoderne i England. Da man så kom over et parti reservemotorer fra England til femti pund pr. stk, ble de norske flyfabrikkenes behov dekket ved dette innkjøp og produksjonen ved Minevesenet stoppet. Imidlertid ble Minevesenets siste Panthermotor levert i 1938 og det som gjør Marinemuseets eksemplar ekstra interessant, er at den har byggenr. 17, altså den siste norskproduserte som forlot Minevesenets produksjon.

## Forsvarsvilje

Panthermotor nr. 17 ble montert i MF-11 flyet F-332 og var første gang i luften den 28. april 1938. Den fikk flyet opp i en hastighet på litt over 200 km/t men brukte hele 22 minutter på å få det nesten 3 tonn tunge flyet opp til 4000 meter. MF-11 hadde en topphøyde på 5000 meter. F-332 ble stasjonert ved Marinens flystasjon Karljohansvern den 21. mai 1938, men den 30. september 1939 ble stasjoneringen endret til Kongens verft i Kristiansand. Flyet utførte rekognoseringsoppdrag for Marinens Flyvåpen og hadde pr. 1. januar 1939, logget 567 turer i luften.



*Marinens Speiderfly MF-11 nr. F-332 gliir ned av slippet ved Kristiansand Flystasjon. Foto Kåre Strøm via Knut Mæsel.*

Den norskbyggede motoren viste igjen sin kvalitet, da det ikke kan ses at motoren noen gang ble byttet ut på F-332. Sammen med de tre andre MF-11 flyene ved Kristiansand flystasjon ble F-332 satt inn i nøytralitetsvakten og patruljerte strekningen Jomfruland til Jærens rev. De som befant seg bak Panthermotor nr. 17 den 8. april 1940, fikk den første opplevelsen av krigen grusomheter i norsk farvann. Marinens flystasjon Kristiansand fikk beskjed at en fremmed ubåt kretset rundt et fartøy utenfor Justøy utenfor Lillesand.



*Mannskapet ombord i MF-11 flyet F-332 med Panthermotor nr. 17, opplevde krigens første redsler da "Rio de Janeiro" ble senket utenfor Lillesand. Gjengitt med tillatelse av illustratøren; Finn Åserud.*

F-332 ble sendt ut med overkvartermester Alnton som fører, en telegrafist og løytnant R. Hansen som observatør og befalhavende. Klokken 1200 observerte man transportskipet "Rio de Janeiro" av Hamburg med slagside og en masse folk med redningsvester i sjøen, på flåter og i redningsbåter. Skipet hadde slagside til styrbord og lå lavt med akterenden. Situasjonen var dramatisk med sortbrente ansikter som kjempet for livet blant vrakgods og hestekadavre. Alnton og hans besetning fløy inn til kystvaktstasjonen på Justøy og slapp ned en meldepose. Deretter ble skip i området dirigert mot havaristen mens man lette etter en eventuell ubåt, men denne ble ikke iaktatt.

Ved den siste overflygningen var skipet sunket og det ble observert kun vrakrester og brennende olje da F-332 returnerte til Kristiansand. Av skipets 1100 ombordværende ble kun 119 reddet og brakt inn til Lillesand. Uhyggesfølesen satt fast og man følte at storkrigen ikke var langt unna. Den var nok nærmere enn de fleste kunne ane og som deltaker i skuespillet neste morgen var igjen Minevesenets Panthermotor nr. 17 hovedaktør.

Flystasjonen var satt i alarmberedskap, men tåke hindret flyene i å komme i luften den 9. april om morgenen. Da sikten bedret seg satte man ut MF-11 flyene F-326 og 328, men da F-332 skulle ned av beddingen ble det problemer. Knut W. Nordahl befant seg ombord i F-326 og beskriver begivenhetene rundt vår Panthermotor på følgende måte:

"F-332 fikk problemer på beddingen slik at starten ble noe forsinket. Så smalt det to skudd fra Odderøya fort og krigsflagget gikk til topps. 5 sekunder senere var luften et hylende helvete av eksploderende granater. På F-332 hang en mitraljøse seg opp og mens flammene sto ut av munningen, gikk kulespruten over hodene på 40 mann som enten kastet seg på sjøen eller nesegrus på bakken. Flyet løsnet fra trallen og Panthermotoren brølte på sitt ytterste for å få fly og mannskap i luften."

Så begynte flyet å gli bortover vannflaten og fra søsterflyet som da hadde kommet seg i luften var Nordals tanker: "Greier de seg, granatene er uhyggelig nær dem. - Det går jo enda. - Nå er de i kanten på ildfeltet - det går! Au da den var nær - ti sekunder til - de var lange. Det gikk, F-332 var i luften og flyene kom seg utenfor skuddhold. Merkelig hvordan det alltid er verre å være tilskuer enn selv midt oppe i det."

## Overmakt og bakhold

Kristiansand var tatt og etter tilbaketrekning via Mosby, med en meget dramatisk avgang blant isflak, ble flyene forflyttet til Hægeland. Fienden var i hælene og igjen videre til Bygland. Lensmannen på stedet var av den oppfatning at de kunne trekke krigen til stedet og ba de norske styrkene komme seg videre. Igjen evakuering og ny landing på Tinnsjøen, hvor et av flyene ble ødelagt. En ny forflytning ble foretatt til Møsvatn hvor F-332 befant seg den 14. April 1940 med sin fører kv.m. Einerkjær.



*MF-11 flyene fra Kristiansand antagelig fotografert ved Bygland. F-332 ses bakerst. Foto via Birger Peersen.*

På turen fra Kristiansand hadde resten av besetningen variert med bl. a. stasjonssjefen, kaptein E. W. Eliassen og kv.m. Løken. To andre MF-11 fly var også kommet dit samt diverse mannskaper fra Marinens Flyvåpen. De ville over til Vestlandet for å fortsette kampene men sterkt snøfall hindret flyene å komme i luften. Flyene ble malt hvite for vinterkamufasje. Det ble tråkket startbane. Så kom solen, flyene kastet skygger og sneen ble bløt. Det var å vente på nattefrost, men den lot vente på seg. Dagene gikk.

Men den 21. april så det ut for å lykkes og de to første MF-11 flyene kom seg av gårde. Einerkjær var klar til start da det plutselig som lyn fra klar himmel kom et tysk Heinkel He.111 fly susende inn over isen med ildsprutende mitraljøser. Einerkjær prøvde å besvare ilden med flyets mitraljøse, men tyskerens ildgivning ble for stor og han fikk kastet seg ned i en issprekk da fiendens bomber begynte å hagle nedover. Så var det hele over og bombene hadde av en eller annen grunn ikke eksplodert. Men MF-11 flyet med Panthermotor nr. 17 sto i brann og med dette flyet gikk også arkivet og flagget til Kristiansand Flystasjon opp i flammer. Da isen gikk sank de utbrente restene og ble liggende på 11 meters dyp.

## Usminket krigshistorie

Panthermotor nr. 17 ble liggende 31 år i Møsvatn før konservator Thoresen ved NTM organiserte en heving av vraket. Den 18. juni 1971 var Einerkjær og Løken igjen tilbake på stedet sammen med Flyfabrikkens tidligere direktør Johan E. Høver, tidligere sjef for Marinens Flystasjon Kristiansand; E. W. Eliassen, konservator Thoresen, minedykkere fra Håkonsvern under ledelse av kpt.ltn. Per Berg samt en engere krets entusiaster fra Norsk Flyhistorisk Forening. Den første kvelden i peisestua ble preget av diskusjoner om hvorfor Heinkelflyet hadde angrepet i 1940.



*Dykkerbåten på vei inn til brygga ved Skinnarbu etter endt oppdrag den 18.6.1971.  
Foto S. Gulli.*

Noe konkret svar kom ikke frem, men en heftig debatt tydet på at var mistanke om tyskvennlig virksomhet fra Møsvatn den gang i 1940. F-332 var i en sørgelig forfatning. Lokalbefolkningen kunne fortelle at Panthermotoren stadig hadde gjort gjesteopptredener på de 31 årene. Når vannet ble tappet ned på vinterstid hadde man ved flere anledninger observert en stor kul på isen der hvor motoren lå. Dermed kom det også surstoff til, slik at vraket var korrodert og flatttrykt. Stålrørene i skroget lå fint i dynnet, men med en gang dykkerne tok i dem, smuldret de bort.

Men Panthermotor nr. 17 hadde tålt all elendigheten og ble bragt i hus sammen med noen smådeler og en flatttrykt flottør. Et vitnesbyrd om norsk nøyaktighet og presisjon var at propelleren fortsatt kunne tørnes. I dyp respekt for flottøren som historisk klenodium tillot jeg meg kun å ta en bitteliten souvenir, men hadde jeg den gang vist at hele flottøren ble kastet ved siden av en garasje på Møsvatn, ville jeg nok ikke vist samme måtehold.



*Panthermotorens dataplate var like fin etter 31 år på bunnen av Møsvatn. Den viser tydelig at det er motor nr. 17 produsert ved Marinens Minevesen i Horten. Foto S. Gulli.*

*Kapteinløytnant Jan A. Eriksen, NK ved Marinemuseet har den omtalte motoren i museets samling. Foto: Jan Ingar Hansen*



*Fra venstre: konservator Gunnar Thoresen fra Norsk Teknisk Museum, tidligere direktør ved Flyfabrikken, oberst Johan E. Høver og lederen for Marinens Minedykkere, kpt.ltn. Berg foran Panthermotoren i garasjen på Skinnarbu. Foto S. Gulli.*

Etter en omflakkende tilværelse er i hvert fall Panthermotor nr. 17 nå tilbake på Marinemuseet i Horten, et steinkast fra der den opprinnelig oppstod. Bakgrunnen til at den fortsatt ser slik ut som den gjorde da vi

fikk den opp fra Møsvatn, er nettopp at den skal fortelle sin usminkede historie om krigens redsler slik som det var og være en tankevekker, samt gi oss et håp om at vi vil slippe en gjentakelse av 1940.

## **Kilder:**

*Deltakerrapporter:*  
*Flygerløytnant Ragnar Hansen. 8/4-40.*  
*Vpl. flyger Knut W. Nordahl 21/9-40.*  
*Kaptein E. W. Eliassen 25/9-40.*  
*Notater fra Møsvatn 18/6-71.*  
*Odd Arnesen: "Vi flyr"*  
*Bjørn Hafsten NFF*  
*Marinemuseet.*

Copyright: Borre Historielag, Borreminneredaksjonen  
Vevutgave: Høgskolen i Vestfold i samarbeid med Borre Historielag  
[Borreminne hovedside](#)