



Flyfabrikken fra sped start i 1912 til nedleggelse i 1965.

Av Lars Frebergsvik

Ansatt ved Horten Flyfabrikk 23. juni 52 til
1. oktober 65

Marinens Flyvebåtfabrikk. Marinens Flyvevesen. Horten Flyfabrikk. LFK Horten Flyfabrikk. Flyfabrikken. Navnene har vært mange opp gjennom tiden. Den 27. oktober 1911 fremholdt kommanderende admiral, med tilslutning fra admiralstaben, overfor Forsvarsdepartementet at det måtte skaffes et aeroplan, og utdannes flyvere for marinen. Dette ble gjentatt i flåteplanen av 1912.



Løytnant Dons med sitt fly "Start", som har fått påmontert flottører. Bildet er tatt på Møringa.

Marinen fikk 1. august 1912, overdratt "Start", som "Kobbenkomiteen" hadde kjøpt i Tyskland. (Se [Borreminne 1992.](#)) Det var løytnantene Dons og Thommesen, samt kaptein Dehli som betjente flyet. Mekanikere var Snekkestad, Geist og Frydenberg. De tre siste hadde nok å gjøre med både flyet og motoren som skulle repareres etter stadige havarier. Ødelagte deler måtte lages med hjelp fra Marinens verksteder, og med restene av delene som modeller. Tegninger fantes ikke, og både fly- og motordeler var vanskelig å skaffe fra fabrikken i Tyskland. Da "Start" våren 1913 ble omgjort til sjøfly ved at man bygde flottører av kryssfiner, forstår en at mekanikerne, såvel som verkstedene på Karljohansvern, hadde fått en viss kompetanse når det gjaldt å fremstille flydeler.



Dette er situasjonsplanen over Marinens Flyvebåtfabrik, ajour pr. 31. mai 1918. Kartet er etter kopi av Kart No 38 I.F. av 7/2-18 Marinens Artilleri. Vakten lå i kalkovn- bygningen (den lille stjernelignende markeringen omtrent midt på kartet). Banene for vognene flyene ble kjørt på, er også tydelig tegnet inn. Ved trebryggen lå det fortøyd noen marinefortøyer som ble brukt som losjiskip for flyelevene.

Til Møringa

Flyskuret som var satt opp på Gannestad ble flyttet til Møringa, og arbeidet med flyet foregikk der. Den 21. april 1913 havarerte ltn. Dons i et nypetorkjerr inne på Møringa. Geist, en av de første flymekanikerne, var

passasjer. Begge klarte seg i havariet, men "Start" fikk store skader. Flottører, vinger og propell ble ødelagt. Årsaken til havariet var motorstopp, veivakselen hadde røket. Ny motor måtte kjøpes. Den første bevilgningen fra Stortinget, kr. 5000, ble brukt til innkjøp av en 4-sylindret 90 HK Argus motor. Denne motoren står fortsatt i "Start".

Så kom skur nr 2, høsten 1914. Skuret hadde mulighet til oppvarming. Det fantes også et lite verksted og et kontor i den indre delen.

Dons sluttet som flyver etter et havari 21. oktober 1913. Da flyet var ferdig reparert, hadde Dons vendt tilbake til ubåttjeneste. Mens dette pågikk hadde kaptein Dehli vært i Frankrike vinteren 1912-1913 og tatt privat utdanning som flyingeniør. Både kaptein Gyth Dehli og premierløytnant Thommesen fikk stipendier til flyverutdanning. Dehli i Frankrike og Thommesen i Tyskland. Da Stortinget i terminen 1914-1915 bevilget penger til anskaffelse av tre fly, sendte Forsvarsdepartementet en forespørsel til Marinens Flyvevesen, sitat: "I hvilken utstrekning de tre hydroplaner, hvortil bevilgninger er gitt, kan forarbeides innen landet og hvilke type nu bør bygges." Svaret kom omgående fra kaptein Dehli og løytnant Thommesen den 15. juli 1914: "Til den tekniske utførelse av de arbeider som henhører under bygging av aeroplaner - motor unntatt - står man rustet på Karl Johansvern. Man foreslår at Maurice Farmann hydroaeroplan, type 1914 velges som modell."

Skolefly av typen MF1 eller MF2 på vei ut i sjøen. Helt til venstre to fly av typen Sopwith Baby og Hansa Brandenburger. Bilder er trolig tatt på 20-tallet



Kaptein Sem-Jacobsen hadde i mai samme år fått et komplett sett arbeidstegninger til dette flyet, og stilte dem til Marinens disposisjon. Forsvarsdepartementet kom straks og sa: "Vi bør avvente hydroaeroplankonkurransen i Warnemunde 1. til 10. august (1914), og Dehli og Thommesen bør reise dit etter nærmere ordre fra kommanderende admiral og avgi rapport. Finnes ingen egnede hydroaeroplaner, skal Dehli straks fortsette til Farmann.". Dette ble det visstnok ikke noe av, for saken var jo klar, og arbeidet ble nå satt igang med assistanse fra Hovedverftet, Artilleriet og Minevesenet. Først måtte blåkopier traces, forsynes med norsk tekst og kopieres. Dette kunne ingen av administrasjonsgrenene påta seg, men frøken Frederikke Klem, som var tegner ved Artilleriet, fikk tillatelse til å benytte kontoret utenfor arbeidstiden. Hun greide på en måte å supplere eller mate verkstedene med arbeidstegninger utover høsten og vinteren. Dehli møtte

selv kontrollere dem alle sammen.

I mars 1915 kom skur nr 3 opp, og husingen av flyene var foreløpig sikret. Imidlertid ankom nå "fly nr 2" som Roald Amundsen hadde forært staten, og som ble utlånt til Marinens Flyvevesen. Den gikk inn i 1. flygruppe sommeren 1914, og måtte nå ha sin plass i skuret. Det var imidlertid ennå god plass, og montasjen av fly nr 3 og 4 ble satt i gang. Lederen av marinens flyvevesen, som sjefen var benevnt siden Dons tid, var da kaptein Dehli, men han var særlig opptatt av den tekniske tjenesten.

Vi er nå kommet til våren 1915. Den første verdenskrig har vart i ca 1/2 år. Norge var nøytralt i denne krigen. Forbindelsen med andre land ble imidlertid sterkt redusert på grunn av den tyske torpederingen av norske fartøyer. En naturlig følge av isoleringen var at vi måtte prøve å greie oss selv i mange henseender. Så også med fabrikasjon av fly. Marinens Flyvevåpen startet sin egen flyfabrikk. Den 26. mai 1915 regnes som Flyfabrikkens stiftelsesdag, og navnet ble Marinens Flyvebaatfabrikk. "Start", kjøpt inn fra Tyskland av "Kobbenkomiteen", som tok av fra Gannestadjordet 1. juni 1912 med premierløytnant Dons som fører, var den direkte foranledning til at vi nå fikk flyfabrikk, flyskole, mekanikerskole, samt radiotelegrafist- og observatørskole i Horten. Ja, en maritim flybase i Horten.



Formasjonsflyvning er ikke noe nymotens påfunn. Dette bildet viser fire Hansa Brandenburger i formasjon et sted på Østlandet.

Det var kaptein Gyth Dehli, utdannet flyingeniør i Frankrike 1912-1913, som sto for arbeidet på flyene, og det var folk fra Marinens Hovedverft som utførte konstruksjonene etter Dehlis modifiserte Farmanntegninger.

Hvordan så det ut på Møringa ca 1915? Begge kalkovnene fra ca 1820?-årene sto der, som nå. Det fantes et stort skur, Møringskuret, som strakte seg fra Møringkaia og nesten til kalkovnen. Litt nord for Møringskuret lå et mindre skur, brukt bl.a. til snekkerverksted.

Så lå det et lite hus ytterst ute på den nordvestre enden av Møringa. Skur nr 1, 2, 3 og 4 var satt opp. Ellers var det busker og trær. Kaia var der den er nå, og som den gang fergetrafikken mellom Karljohansvern og Jeløya pågikk. Kaia ble brukt når været var for dårlig til at den vanlige fergeplassen kunne bli brukt.

Flyene ble tatt i bruk under 1. verdenskrig, noe som påskyndet forskning og utvikling også på dette området. Ved Marinens Flyvebaatfabrikk gikk arbeidet og utviklingen

videre. Flyveskolen startet opp våren 1915. De første elevene var Hj. Riiser Larsen, E. Horgen og underkanonerne A Nøklegaard og Due Andersen. Hæren hadde, 6. august 1914, lånt ut en Maurice Farmann 7, kalt "Roald Amundsen". Dette flyet ble påmontert flottører og brukt som skolefly. Den 26. mai 1915 var en norskbygget Farmann, samme type som "Roald Amundsen" ferdigbygget av folk fra Marinens Hovedverft. Dette ble MF1, og datoen ble derfor regnet som stiftelsesdagen for Marinens Flyvebaatfabrikk.

Nå gikk det slag i slag, 27. juni prøveflys Flyvebaatfabrikkens prototype, MF2, også en Farmannutgave. Denne utgaven hadde ikke vingklaffer, og det var foretatt en forandring av halepartiet. Flyet skulle kunne ha med to dypvannsbomber hver på 50 kg, radiosender og et maskingevær. 11. april 1917 var MF3 - også en Farmanntype, med en Curtis 160 Hk motor, ferdig.

Man prøvde med torpedoer, men treffprosenten var så lav at forsøkene ble oppgitt. Flyene var nødvendige for opplæring av flyverne. Den 24. april forlater MF4 flyfabrikken. Dette flyet var en videreutvikling av MF1. Det ble nødvendig å reise nye bygninger på Møringa. I 1917-1918 ble mekanisk verksted bygget. (Hvor ØSD i dag har sitt proviantmagasin, hvor avd. F hadde verksted, hvor Minevesenet hadde sitt maskinverksted etter krigen frem til 1962.)



Skulle man arbeide på flyene mens de lå i sjøen, måtte passende arbeidsantrekk på. Vadebukse i grundige dimensjoner, som man tydelig ser.

Nå ble også Marinens Hovedverft kuttet ut etter hvert, man begynte å stå på egne ben. Flyvebaatfabrikken ble en egen bedrift. Ved kongelig resolusjon av februar 1917 ble Marinens Flyvevesen gitt en fast ordning med kom kapt. J. von der Lippe som direktør. Han overtok etter kapt. H. Gyth Dehli, som allerede i oktober 1915 ble beordret som sjef for flyverskolen og direktør for Marinens Flyvebaatfabrikk. I 1917 var 26 mann i arbeid ved bedriften. Av disse var 15 utskrevne vernepliktige. I tillegg kom det frivillige vernepliktige rekrutter med spesialutdannelse. 13. juli ble det kjøpt 10 stk Sopwith Baby Seaplane Scout jagerfly. Disse ble montert på Møringa. Antallet 10 ble opprettholdt ved bygging av nye fly etter hvert som fly havarerte. 26. oktober 1917 ble det gitt en flyoppvisning for kong Haakon.

I Europa raser 1. verdenskrig. Vi er kommet til 1918. Fabrikken er i gang med å bygge MF5. Inspirert av Sopwith Baby-jagerne, var fabrikken opptatt av å bygge et speiderfly med trekkpropeller (istedenfor skyvepropeller

som på Farmannflyene). 19. november, dagen etter våpenstillstanden, ble MF5 prøveflyet, men dessverre havarerte flyet etter 1 time og 55 minutter i lufta. Flytypen var imidlertid vellykket, og 9 fly ble bygget. 25. november fikk flyveskolen en gave på kr 20000 fra generalkonsul Eilert Sundt. Et Nielsen og Winther S.2., med en 100 HK Scandia Vabis motor ble kjøpt inn fra Danmark.

I mai 1920 kjøpes en Supermarine Channel for å settes i postruten mellom Oslo og Kristiansand. Marinens Flyvevåpen skulle prøvefly maskinen. 31. juli 1920 blir det kjøpt inn to Lubeck Travemunde fra Tyskland. Flyene var vel egnet som postfly - meget driftssikre. Denne flytypen var den første til å fly over fjellet fra Vestlandet til Østlandet. Dette skjedde 14. mars 1921, og Hj. Riiser Larsen førte flyet. Dette flyet ble også prøvd med torpedo.

Vi har nå lagt 1. verdenskrig bak oss, og flyet hadde bevist at det ville være en viktig brikke i en ny krig. Lærdom og erfaring fra en krig setter fart i utviklingen av teknikken. Interessen for flyvning var enorm, og mange flybragder ble gjennomført i mellomkrigsårene.

14. mars 1921 mottok Marinens Flyvevåpen en Savoia 5-13 fra generalkonsul Rudolf Olsen Flyet var utstyrt med radio og maskingevær, og ble satt inn i speider- og patruljeflyvning langs kysten. Flyet var nett og pent, men ble lite brukt. Skoleflyene MF1 og MF4 holdt ikke lenger mål etter lang tids bruk, og Marinens Flyvebaatfabrikk ville lage et fly som var bedre egnet til oppgaven. Forsvarsdepartementet var av den mening at fabrikkene ikke hadde nok erfaring til dette, og avslo forslaget. På skolesjefens MF4 foldet vingene seg sammen. En sterkere vinge måtte konstrueres, og en ny modell, MF6, var klar til prøveflyvning 3. april 1920.

Så, 25. oktober 1921, prøveflys Hansa Brandenburger, et tyskkonstruert fly. Norge kjøpte lisensrettigheter, og i alt 30 av disse flyene kom i Marinens Flyvåpens tjeneste. Fire av dem ble bygget på Kjeller, resten ved Marinens Flyvebaatfabrikk. Flyet var speiderfly, utstyrt med en 229 HK Mercedes motor. Disse flyene utgjorde hovedtyngden av Marinens Flyvåpen frem til 1935.



Det skjedde stadig småuhell og større og mindre ulykker. Her er det en Hansa Brandenburger som har fått problemer. Av pilotens holdning, der han står på vingen, ser det ut til at han ikke er helt uforskyldt i hendelsen som har medført ødelagt flottør. Hansa Brandenburgeren hadde også som man ser, en heller uvanlig konstruksjon, med haleroret plassert nedover, ikke oppover slik vi ser på de fleste av dagens fly.

Hansa Brandenburger ble brukt under

Norvegiaekspedisjonen til Antarktis i 1929-1930 og 1930-1931. Flyverne var Hj. Riiser Larsen og Lutzow Holm. Imens ble nye fly konstruert eller modifisert. 30. januar 1923 prøveflys MF7. En modifisert og sterkere vinge var montert sammen med et skrog av traktortypen og et nytt flottørunderstell. Flyets landingshastighet var på ca 50 km/t, og som skolefly ble det for lett å lande. Man kjøpte inn en vinge med drømmeprofil, og denne vingen ble montert på MF7. 30. mai 1924 var MF8 klar til prøveflyvning.

Fly av typen MF8 ved kai, under fortøyning, på Møringa



Dette skoleflyet ble stadig modifisert, og det fungerte som skolefly helt frem til 2. verdenskrig. Det ble utstyrt med stepflottører i aluminium. Forskjellige motorer ble prøvet. Scania Vabis 100 Hk og andre, til man i 1935 fikk en Armstrong Siddley Cheetak II på 160 HK. I 1925 fikk man 2 nye marinefly. 11. mars kom Douglas DT-2B, et torpedofly, til den nye 600 kg flytorpedoen. Ved innkjøpet av det første Douglasflyet ble det også kjøpt inn lisensrettigheter til bygging av syv Douglas DT-2. Den 4. juni samme år prøveflys den eneste sjøjageren som ble konstruert ved Marinens Flyfabrikk: MF8 "Høverjageren", med en 300 HK Hispano Suiza V8 motor med gode flyegenskaper. Flyet var laget i tre, med duktrukket vinge og kropp. Flyet gjorde 200 km/t. På en flyutstilling i Malmø i 1927 høstet tre av de åtte MF8-flyene som ble bygget hedersbevisning. I 1931 ble det satt europeisk høyderecord med dette flyet - hele 8600 m høyde ble oppnådd.

Det ble påvist flatspinnntendenser ved flyet, noe som gjorde det vanskelig å ta ut av spinn. Selv om det ble bygget en modifisert utgave, MF9, hadde tiden løpt fra typen da problemene ble løst. "Høverjageren" fikk dessverre ikke den tjenesten i Marinens Flyvåpen som den var tiltenkt. Flyfabrikken hadde tydeligvis, siden 1925, vært så engasjert med Hansa Brandenburger og MF8 at neste nykonstruksjon ikke kom før i 1929. 11. juli kom det avanserte skoleflyet MF10. Prototypen ble bygget i tre og duk etter amerikanske spesifikasjoner for stupbomber og aerobatisk fly. MF10 var på mange måter en videreutvikling av MF9, med en 300 HK Hispano Suiza motor. Senere ble MF10 modifisert. Skroget ble bygget av stålrør, og motoren ble "Cheetak" stjernemotor på 280 HK. Flyet var i tjeneste frem til 2. verdenskrig, og noen av flyene som ble tatt av tyskerne ble malt gule, påmalt "Fischereidienst" og sendt nordover.



Havarerte flyet var det bare en ting å gjøre med: Få det på land for reparasjon, dersom det var mulig. Her er arbeidsgjengen i gang med å heise opp en Hansa Brandenburger. Krankonstruksjonen ville neppe blitt godtatt med dagens arbeidsmiljølov.

Hansa Brandenburgerne hadde gjort god tjeneste som speiderfly, men nå begynte det å haste med å få et mer moderne fly til denne tjenesten. Den 28. september 1931 kunne Flyfabrikken overlevere den første MF11 (F-330) til mottagelseskommisjonen for prøve. MF11 var en todekker med et vingespenn på 15,4 meter (bestemt av monteringshallens dørbredde). Flyet hadde en 14 sylindret stjernemotor, Armstrong Siddeley Panther II på 57,5 HK. Disse motorene ble bygget på lisens ved Marinens Minevesen, og Marinemuseet har en slik motor i sin samling.



MF11 kalles denne modellen. (Foto: Mads Bastøe)

Da den 2. verdenskrig kom, hadde Marinens Flyvåpen 22 MF11-fly i tjeneste. Tre fly var gått tapt, men flere var under bygging. De siste flyene skulle utstyres med tyske BMW motorer på 850 HK. Disse motorene ble, av forklarlige grunner, beslaglagt av tyskerne, på vei til Horten. De flyene som ikke ble ødelagt under invasjonen, ble beslaglagt av tyskerne og benyttet av disse. Ja, faktisk var en MF11 i finsk eie helt frem til begynnelsen av 50-årene. Norge fikk tilbud om å overta flyet, men sa nei - dessverre. Tenk om vi hadde hatt et slikt fly ved Marinemuseet!

Litt tilbake i 30-årene, 5. august 1936, starter premierløytnant Elliassen hjemflyvningen av den første Breda - Ba 28 - kjøpt inn fra Italia. Flyet måtte sivilregistreres (LN-EAD) for flyvning gjennom Europa. Den 9. september ble dette registrert F-206 i Marinens Flyvåpen som det første av fire fly av denne typen. Ba 28 var et avansert treningsfly. Flyene ble godt likt, men hovedbjelken i vingene tålte ikke det norske klimaet, og alle flyene var inne til ombygging 9. april 1940. Den aller siste konstruksjonen ved Marinens Flyvåpen, treningsflyet MF12, ble prøvefløyet 6. juni 1939. Flyet var et lavvinget

monoplan med en Jacobs Stjernemotor på 225 HK. Flyet var konstruert av K. Østby, og hadde gode flyegenskaper. Imidlertid prøvefløy Lutzow Holm flyet så brutalt at skroget ble deformert og måtte ombygges. Flyet ble stående til tyskerne kom, og de fraktet det til Tyskland.

Forsvarsviljen var dessverre ikke på topp i mellomkrigsårene, men på slutten av 30-årene gikk Norge til innkjøp av utenlandsk flymateriell. Marinens Flyvåpen mottok 16. juli 1939 det første av 6 tyske tomotors torpedofly av typen Heinkel HE 115. Alle seks maskiner ble levert før krigsutbruddet. 24 Northrop N3PB ble bestilt fra USA. Det første N3PB ble levert til flyskolen i Toronto i februar 1941.

Litt om anleggsarbeidet i 20-30 årene

Større flyaktivitet trengte flere bygninger. Monteringshallen, skur 5 ble bygget, motorbremse, lagerbygning, skurene 6, 7, 8, 9, 10 og 11 ble også bygget. Det var 86 ansatte i 1938. I slutten av 30-årene skjedde store ting på Møringa. Møringskuret ble revet. Den søndre hangaren og hangaren på Vealøs for He 115 sto ferdig i 1939. Nordre hangar ble ferdig i 1942. Kontorbygget sto ferdig i 1939, det samme gjorde motorverkstedet, som ble bygget inntil mekanisk verksted fra 1918. Dette ble bygget av entreprenørfirmaet A Backen. Vakten var før i den vestre kalkovnen, denne ble flyttet syd for kontorbygget. For å få plass til den nordre hangaren, måtte skurene 6, 7, 8 og 9 rives.

Også i dag kan vi følge en del av skinnegangene hvor flyene ble flyttet på traller fra beddingene og inn i skurene. Dessverre fikk ikke Marinens Flyvåpen på Møringa gjort noe under invasjonen 9. april 1940. Tåke hindret flyene i å ta av. De flyene som kom i tjeneste taxet sjøveien inn til Vindfangerbukta ved Drøbak for å komme i sikkerhet. Man var ikke forberedt på krig. Situasjonen på flyfabrikken under krigen var som ellers i Norge - arbeid for tyskerne. Tyskerne prøvde hele tiden å holde folk i arbeid. På det meste var det 600-700 i arbeid på Møringa. Vedlikehold av tyske sjøfly Junker Ju 52, Dornier Blom & Voss og flere andre typer sjøfly var innom Møringa.

Tyskerne fortsatt utbyggingen på Flyfabrikken. De satte opp den store murbygningen ved østre bedding hvor SKØ hadde sine kontorer, garasje og fyrbygningen. Den nordre hallen ble ferdig. Snekkerverkstedet helt nord på Møringa og andre mindre bygninger. De satte også opp en stor kran ute på den nordvestre delen, kalt St. Helena. Denne kranen ble fjernet etter at Horten Verft overtok i 1965. Monteringshallen, skur 5 ble av tyskerne kuttet med ca to

meter i den søndre enden for at de tyske flyene skulle komme forbi og ut på østre bedding. Flyfabrikken ble forskånet for bombing under krigen. Bare et angrep av en alliert jager, en Mustang P.51. som foretok tre angrep fra forskjellige retninger i lav høyde. Prosjektiler slo inn i noen av bygningene, og to-tre av flyene, som lå i bøye ute på vannet ble skadet. Dette skjedde høsten 1944, og mange var vitne til hendelsen.

Et meget sjeldent bilde. Inne i husene ligger Søndre Hall. Tyskerne bygget på falske hus på hallen, slik at den ikke skulle være så lett i gjenkjenne fra luften. Bildet er tatt like før krigen sluttet. (Foto: Mads Bastøe)



Ved kongelig resolusjon av 10. november 1944 ble Hærens og Marinens Flyvåpen slått sammen til en tredje forsvarsgren: Luftforsvaret. Den første sjef ble kontreadmiral Hj. Riiser Larsen. Tanken om et felles luftforsvar var gammel. Den var oppe til debatt i 1916-1920 og i 30-årene, men først i 1944 ble det en realitet.

Etter frigjøringen tok det litt tid å få hjulene i gang. Mye av utstyret og verktøyet var pakket i kasser og sendt til Tyskland. Folk fra Flyfabrikken var på Kjeller for å hente nødvendig utstyr og verktøy til flyvedlikehold. Fra august 1945 ble Horten Flyfabrikk innordnet under Luftforsvarets Tekniske Etat på linje med Kjeller Flyfabrikk.

Jarlsberg flyplass ble brukt til å ta imot Fairchild Cornell, til å begynne med. Så kom Harward, Norseman (på hjul) Otter, F84E Thunderjet. Vingene ble tatt av flyene ute på Jarlsberg. Deretter ble de tauet med bil inn til Flyfabrikken til ettersyn. Catalina flybåt var også et viktig oppdrag for Flyfabrikken en stund etter krigen. I 1949 kom Norge med i NATO, og forsvaret skulle styrkes. Dette var en positiv tid for Flyfabrikken.

En Norseman klar til sjøsetting og take-off. Bildet er tatt på Søndre bedding, og mekanikere og flyarbeidere foretar en siste sjekk før piloten og hans besetning tar plass. (Foto: Mads Bastøe)



Høsten 1953 ble ansatte på Flyfabrikken sendt på helikopterkurs i Sverige. Snart mottok vi Bell 47 helikoptre. Disse ble brukt i redningstjenesten, og avløste redningsbåtene som vi hadde her på Horten. Oppdrag av mange interessante slag ble utført på Flyfabrikken og ute på flystasjonene over hele landet. 15 Norsemannfly kom i store kasser til Horten. Disse flyene ble satt sammen på Jarlsberg. Alle Harwardflyene ble klargjort og sendt til Tyrkia høsten 1955. Jetalderen gjorde sitt inntog på Horten

Flyfabrikk først i 1954-1955. Ansatte ble sendt på kurs til Gardermoen og Sola. Det var kurs på F-84 Thunderjet og Lockheed T-33 A. En del av de ansatte arbeidet på flystasjoner rundt om i landet i lengre perioder - på Sola/Forus, på Gardermoen, på Rygge og på Værnes. Dette var en travel tid for Horten Flyfabrikk og de ansatte. Catalinaflyene ble skiftet ut med amfibiefly av samme typen. Disse flyene var i tjeneste frem til ca 1961.



Etter krigen kom andre flytyper til Horten. Dette er en Catalina tilhørende 333-skvadronen som er inne til service. Bildet er tatt utenfor Søndre Hall. Hjulene på flyet ble satt på mens det lå i vannet. "Beaching gear" ble hjulene kalt. (Foto: Mads Bastøe)

I midten av 50-årene var 70 personer ansatt ved Horten Flyfabrikk. I slutten av 50-årene begynte det å versere rykter om at Horten Flyfabrikk skulle selges, nedlegges eller flyttes. Tanken var vel for de litt eldre ikke ny, men nå så det ut til å være mer alvorlig. Det var fremdeles nok å gjøre, 18 F86 F kom med hangarskip fra USA. De ble fraktet til Torp flyplass, hvor folk fra Flyfabrikken overhale flyene før de ble fordelt på skvadronene.

Flyfabrikken hadde også mange andre oppdrag. Overhaling av bakkeutstyr og biler med radioutstyr, fabrikasjon av bombetraller, demontering/overhaling og montering av vinger til F84 G sammen med Kjeller og Strømmens verksted. Videre montering av utskytnings seter på jagerfly. Luftforsvaret skulle ca 1961 bytte ut de gamle Catalinaflyene med antiubåtflyet SA16B ASW Albatross. Dette var et meget avansert fly, beregnet til patruljetjeneste og ubåtjakt. Ansatte ble sendt på kurs til Kjevik, og våren 1962 var endel ansatte på Sola for å lære mer om flyet.

Våren 1962 fikk Flyfabrikken i oppdrag å restaurere "Start", vårt første fly, og en Farman - Olav Trygvason. Begge tilhørte Norsk Teknisk Museum, men begge var lagret på Bygdøy. Flyene skulle stilles ut i Skøyenhallen ved norsk flyvnings 50-års jubileum 1. juni 1962. De gamle flyene ble overhalt etter alle kunstens regler. NRKs Kjell A. Wik intervjuet Norges første flymekaniker, Snekkestad, og innslaget ble sendt i TV i forbindelse med 50-års feiringen. "Start" kom tilbake til Flyfabrikken etter utstillingen, og ble hengt opp under taket i den søndre hangaren på Møringa. Der hang det til Teknisk Museum hentet det i september 1966, etter at folk fra Horten Verft hadde begynt å snakke om ansvarsforhold ved en eventuell brann.

Sikorsky H-19D ble også overhalt ved Flyfabrikken på 60-tallet, og de nye Bell UH-1B kom i kasser, og ble satt sammen i 1964-1965. Vi gikk spennende tider i møte -

skulle vår arbeidsplass legges ned? Folk fra Marinens Hovedverft kom inn i verkstedene og målte avstander og høyder. Vi som var ansatt visste ikke annet enn at noe var i gjære. Så, før Stortinget gikk til sommerferie i 1965, ble avgjørelsen tatt. Et flertall på Stortinget stemte for at Horten Flyfabrikk skulle legges under Marinens Hovedverft fra 1. oktober 1965.

For mange var dette ensbetydende med å slutte, finne seg arbeide et annet sted. Vi hadde nå arbeidet med det nye antiubåtflyet siden 1962. De som kom til å merke mest til nedleggelsen, arbeidsmessig sett, var de som arbeidet med fly, flymotorer og annet flyarbeid. 270 ansatte arbeidet ved Horten Flyfabrikk i 1965. Vi mistet sosiale goder som var opparbeidet gjennom mange år. En trivelig og godt organisert arbeidsplass ble skjøvet ut i det uvisse, og mange mistrivdes ved å forlate Luftforsvaret. Avtalen mellom Luftforsvaret og Marinens Hovedverft var følgende:

Luftforsvaret skulle stå for full beskjeftigelse de første to årene. Deretter skulle tilført arbeid trappes ned med 20 prosent hvert år frem til 1. oktober 1972. Da skulle Luftforsvarets ansvar for Horten Flyfabrikk være avsluttet. En avdeling på 30-40 mann skulle utføre forskjellig arbeid for Luftforsvaret fremover, dog i konkurranse med andre bedrifter. For å oppfylle kontrakten ble en god del av de ansatte engasjert i arbeid ute på flystasjonene Rygge, Kjeller og Gardermoen. Noen ble tilbudt jobb på Kjeller etter kontraktens utløp.

Med Horten Flyfabrikks nedleggelse var en institusjon oppløst, en liten sak for de folkevalgte, men en stor sak for oss 270, som mistet en fin arbeidsplass.

Sjefer, ledende offiserer i Marinens Flyvåpen fra begynnelsen til 1940:

Kaptein H. Gyth Dehli 1914 - 1916
Kommandør J.v.d. Lippe 1916 - 1930
Kommandør H.E. Brusgaard 19130 - 1938
Kommandør F. Lutzow Holm 1938 - 1940

Stabsjefer:

Kommandørkaptein J. H. Koldrup 1923 - 1940

Flyfabrikkens direktører:

Kaptein H. Gyth Dehli 1916 - 1920
General H. Riiser Larsen 1919-1920 (Høver på skole)
Kaptein J. Høver 1920 - 1940
Overingeniør T. Brath 1947 - 1952 (fungerende direktør 1950-1951)
Oberst K. Østbye 1947 - 1952
Oberstløytnant W. W. Bulukin 1952 - 1954

Oberstløytnant G. Halle 1954 - 1958
Oberstløytnant Y. Allers Nilsen 1958 - 1965

Sjefer for M. F. flyskole:

Kaptein H. Gyth Dehli 1915 - 1916
Kaptein T. J. Thommesen 1917 - 1940

Førstelærere ved flyskolen:

Kaptein T. J. Thommesen 1914 - 1917
Premierløytnant E. A. Horgen 1917 - 1919
Eldste tj.gjørende offiser 1920 - 1930
Kaptein G. H. A. Wendelbo 1932 - 1936
Kaptein O. P. Araldsen 1937 - 1940

Stasjonssjefer for Marinens Flystasjon C.J.V.:

Premierløytnant Horgen 1915 - 1919
Premierløytnant A. W. Hagtvedt 1919 - 1923
Premierløytnant L. Dietrichsen 1924
Premierløytnant E. Eliassen 1925 og 1935
Kaptein S. Breien 1926 - 1936
Kaptein G. H. A. Wendelbo 1937 - 1940



Under vingen på en Hansa Brandenburger står fra venstre: Edwin Manshaus, Gøsta Wendelbo, Gerhard von der Lippe, Finn Lambrechts og Finn Lützow-Holm.

Flyfabrikkansatte

En oversikt over ansatte ved Flyfabrikken på slutten av 20-årene slik Einar Skaane (84 år) husker det. Skaane begynte som læregutt i 1925.

Driftsingeniør: T. Brath

Motoringeniør: Brandt

Mekanisk verksted:

Formann: Rastad Hansen
K.J. Gulliksen
P. Karlsen
O. Karlsen
K. Selvik
B. Olsen
G. Gulliksen
R. Undeberg Larsen
O. Andersen (Aarum)
V. Pettersen
B. Karlsen
O. Gundersen
M. Bastøe
E. Hansen (Hervell)

Motorverkstedet:

H. Halvorsen
Aa. Tønnessen
T. Olsen
R. Nøklegaard
K. Nøklegaard
Hansen
Kristiansen

Snekkerverkstedet:

Formann: Steneby
J. Holm
A. Matsen
Johansen
Magnussen
Grastvedt
Larsen
Johansen

Tegnekantoret:

H. Rye
A. Andersen
Berg
Elset

Eksp kontoret:

Silberg
Frk. Hanche
Viersdalen

Flymonterings-verksted:

K. Hansen
S. Johansen
R. Løkken
H. Mathisen
O. Olsen
O. Ek
K. Kristiansen
A. Ludvigsen
O. Pedersen
K. Mathisen
E. Skaane

Lager:

Andersen
Mathisen

Ulykker og uhell

Uhell var det mange av, men stort sett gikk det bra. Den første ulykken som krevet menneskeliv skjedde våren 1923. Den 15 mai ble premierløytnantene Sigurd Fougner

Wiig og Gert Louis Piston Geelmuyden og underminør Th. Andreassen drept utenfor Horten. Flyet var oppe for å teste radioen. Flyet var en Supermarine Channel Type Flying Brat, og Wiig førte flyet.



Havarier og ulykker måtte man regne med - det var jo pionerarbeide man bedrev. Her har en Sopwith Baby møtt sjøen på en heller brutal måte. Bildet er tatt på Møringa. I hallen i bakgrunnen er det i dag proviantlager.

Den 16. september 1925 styrtet et av marinens fly ned på havna i Risør. Underoffiser Joh. Johan druknet. Flyelev og mekaniker Ander Brun Olsen døde senere av skadene han pådro seg. Vernepliktig premierløytnant Vilhjem Severin Troye ble drept ved en flystyrt i august 1926 utenfor Kristiansand. Flyet var en Sopwith Baby. 30. juli 1929 styrtet løytnantene Leif B. M. Hamborg og Arne T. Bjørge utenfor Horten med en Hansa Brandenburger. Hamborg ble drept.

Premierløytnant Harald Styhr styrtet i sjøen ved Florø 14. januar 1931. Han var på sildeleting sammen med sin mekaniker og en sildeekspert. Sthyr ble drept. Den 25 august 1933 var det enda en ulykke ved Horten. En Hansa Brandenburger styrtet i vannet der hvor broen fra Løvøya går over til Mellomøya (Løvøysundet). Vernepliktige fenriker Joh. E. Edwardsen og Hjalmar B. Rossaak ble begge drept. Årsaken til styrten skulle være vingebrydd.

Mye kritikk ble rettet mot de ansvarlige myndigheter. For lite trening, samt lite tilfredsstillende teknisk vedlikehold var ankepunktene. Svaret var at det ikke var penger til utvidelse av flytrening, men at det flytekniske vedlikehold var tilfredsstillende. (Vi er nå i midten av 30-årene, mørke skyer tårner seg opp i Europa. Forsvarsvilje og fremsynthet er mangelvare i Norge.) Det var ikke flere ulykker med dødelig utgang ved Marinens flystasjon i Horten frem til 1940.

En rekke ulykker med stor materiell skade skjedde ofte. Det begynte med "Start", som havarerte en rekke ganger. Nevnes kan jo en formasjon av Sopwith Baby som fløy så nær D. S. "Jarlsberg" utenfor Åsgårdstrand i 1917-1918 at det ene kom bort i en wire med vingen. Flyet falt ned på "Jarlsberg"s dekk. Ingen ble drept, men det sto å lese i Gjengangeren at Norge hadde fått sitt hangarskip. Kaptein Bruun falt ned i nærheten av nåværende hovedport på Rygge flystasjon. Han fløy så høyt at han besvimte på grunn av surstoffmangel. Flyet kom inn i flatspinn, men tok bakken på en "pen" måte. Bruun ble ikke skadet, og var på jobb dagen etter. Flyet var en MF8 "Høverjager".

Årsaken til at det stort sett gikk bra i de fleste uhellene, var at flyhastigheten var lav, og at flyets konstruksjon virket "fjærende" ved havarier. Var du heldig, og ikke fikk spant, pianotråder og wire rundt kroppen, kunne det ofte gå bra. Drukning var et faremoment hvis du var bevisløs.

Flyoversikt

En oversikt over fly bygget ved Marinens Flyvevesen, lisensbygde og innkjøpte fly fra 1915-1940. Med byggingen av MF12 i 1939, var det for alltid slutt på produksjon av fly i Horten. Tilsammen 128 fly av forskjellig slag ble bygget ved MF. 38 fly ble kjøpt fra utlandet, slik at Marinens Flyvåpen ialt hadde 166 fly i sine journaler.

Modell	Flytype	Byggeår	Antall
MF1	Skole	1915-1920	4
MF2	Rekogn.	1915-1917	3
MF3	Rekogn.	1917	4
MF4	Rekogn.	1918-1924	7
MF5	Rekogn.	1918-1922	9
MF6	Skole	1922	20
MF7	Skole		2
MF8	Skole		8
MF9	Skole	1925-1932	13
MF10	Trening	1929-1936	4
MF11	Rekogn.	1931-1939	26
MF12	Skole	1939	1

Bygget på lisens:

Sopwith Baby	Jager	1918-1925	8
Hansa Brandenburger	Rekogn.	1920-1928	30
Douglas	Torpedo	1925-1936	7
Kjøpt sommeren 1920: Travemünde torpedofly:			2
Kjøpt 1936 fra Italia: Breda BA T2:			5



Også sivile fly ble fløyet til Horten for service og ettersyn. Dette er en Junker Ju 52 med påmonterte flottører. Flyet tilhører Det Norske Luftfartselskap. Trekkvognen foran flyet er en bil tyskerne bragte til

Horten under krigen. Bildet er tatt foran den nordre hallen, og er tatt i cirka 1946-1947. (Foto: Mads Bastøe)

Kilder:

Einar Skaane, "Fra Spitfire til F-16", Tom Arheim, Bjørn Hafsten, Bjørn Olsen, Sverre Thuve

"Skipsbygging på Horten gjennom 150 år"

"Hærens og Marinens Flyvåpen", Fredrik Meyer

"Marinens Flyvåpen", Stein Gulli

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