



## Dristige flypionerer på Horten

Over punchebollen i Sjømilitære Samfund på Karljohansvern ble undervannsbåtoffiserene fra "Kobben" enige om at den første flyturen i Norge skulle skje med en nordmann bak spakene i et norsk fly. Ikke som det nå kunne se ut - av en svenske. Norsk flyhistorie startet på en spontan og dristig måte.

Det begynte med at de tre norske undervannsbåtoffiserene 19. april 1912 leste i avisen at Dahlbeck, en svensk militær, planla en flyveoppvisning i Moss og over Horten i midten av mai.

De tre undervannsbåtoffiserene satt sammen i Sjømilitære Samfund i Horten denne fredagskvelden. Ettersom timene led mot kveld ble de mere og mere opptatt av at en svenske ville kunne bli den første som overfløy Horten. Turen var planlagt til 17. mai og i avisen sto det at Dahlbeck ville "bombe" marine-stasjonen med appelsiner. At det på toppen av det hele var en svensk offiser, gjorde situasjonen enda verre. Det var ikke lenge siden unionsoppløsningen, og i de små timer ble de enige i at det måtte handles raskt. De måtte selv ta initiativet og begynne med flyvninger. Som erfarne sjø- og undervannsbåtoffiserer med bra teknisk utdannelse, måtte de ha spesielt gode betingelser for hurtig å lære å fly, mente de selv. Men - kunne noen av dem komme Dahlbeck i forkjøpet?

En av dem hadde nylig vært i Berlin og sett endel flyvning. Han mente at det måtte være mulig å lære å fly såpass bra etter et par uker, at han i gunstig vær kunne opptre som flyver. Trolig var de på dette tidspunkt kommet et godt stykke ned i punchbollen. Noen annen forklaring kan det ikke være på det faktum at de nå foretok en avstemning om hvem som skulle reise til Tyskland for å lære å fly. I sin beretning fra denne aften skriver Dons; "Det ble besluttet at jeg skulle bli flyver, jeg reiste samme aften.". De to andre skulle samle inn penger både til flyverutdannelsen og fly.

I Gjengangeren 27. april 1912 stod det i et opprop at undervannsbåtoffiserene kaptein C. Tank Nilsen og premierløytnantene H. Dons, T. K. Olafsen, K. Lorck og J. Sem-Jacobsen ønsket å samle inn penger til et aeroplan. De mente at flyet var ubåtens øye og at det ville være av stor militær betydning å ha støtte fra et fly. Under rekognosering var fly blitt en viktig faktor for andre lands mariner, men Norge hadde ikke skaffet seg den nødvendige flystøtte. Gjennom opprop i avisen startet de innsamlingen.

Statsråd Thorne på Moss åpnet innsamlingen. Han gav 5000 kroner. Kongen gav et firesifret beløp og av andre firesifrede beløp nevner vi minister Wedel og redaktør Schibsted. I løpet av ti dager hadde man samlet inn 24.000 kroner. 9. mai 1912

ble flyet bestilt i Tyskland og forberedelsene til den første flyturen var igang. Det resterende beløpet antok man ville være tegnet i løpet av få dager. Det ble bygget hangar på Gannestadjordet. Det var flyfeber i marinebyen.

Tirsdag 28. mai kom maskinen til Horten med skipet "Sigurd Ring" og ble deretter trukket av gaster den ene milen ut til Gannestad. Her fantes store, gresskleddede sletter der det ville være mulig å få flyet i luften. Riktignok var ikke forholdene de aller beste, men komiteen hadde fått disponere grunnen billig. Hvordan gikk det så med Dahlbeck og Dons? Svensken gav opp sine flyplaner etter påtrykk fra enkelte norske aviser. Dons hadde ikke videre hell med seg i Tyskland. Dagene gikk, med dårlig vær, og de ganger det var mulig å fly, var Dons sjelden blant de heldige. Etter noen tid gav han opp og satte nesen hjem igjen, etter først å ha fått tilbake det meste av skolepengene. I sin beretning skriver Dons; "-Jeg besluttet å reise hjem og fly uten sertifikat.

Etter hjemkomsten til Norge om aftenen den 31. mai bestemte jeg meg for å ikke gjøre noen prøvetur med start og landing på Gannestad. Men derimot å starte herfra, for å ta en lengre flytur over Oslofjorden til Fredrikstad/Øra. Denne planen ble fattet av hensyn til min minimale øvelse, var jeg først kommet i luften burde turen straks utnyttes til en ordentlig tur før landing, som lett kunne gå galt".



*Premierløytnant Dons ombord i Start rett før den første flyturen 1. juni 1912. (Bildet er utlånt av Marinemuseet)*

Morgenen etter ruslet de fra havnen og opp til Gannestadjordet, underveis diskuterte de hva flyet skulle hete, navnet måtte ha tilknytning til selve grunntanken; "Begynn å fly". Siden de ikke fant noe bedre ble de enige om "Start". Navnet ble påmalt flysiden før starten. Presis kl. 09.30 1. juni steg premierløytnant Hans Fleischer Dons opp fra den provisoriske flystripen på Gannestadjordet i Borre i sin Rumpler. Dons fløy over marineanlegget på Horten, over Oslofjorden til Moss og videre til Øra ved Fredrikstad, der han landet kl. 10.05. Beretningen forteller at landingen var nær innpå hundre prosent perfekt. Med denne flyturen skrev nestkommanderende på undervannsbåten "Kobben", premierløytnant Dons, seg inn i historiebøkene. Dette var den første flytur i Norge gjort av en nordmann. Turen var på 48 kilometer og tok 35 minutter.

Etter dette kom det stadig meldinger om at Dons hadde vært på vingene over Oslofjorden. 8. juni skal han ha fløyet i 53 minutter med kaptein Tank-Nilsen som passasjer. De nådde 1000 meters høyde, og 10.000 tilskuere overvar flyturen. I juli 1912 ble "Start" overlevert til Staten, noe som førte til at spørsmålet om et eget marineflyvesen ble tatt opp. Under en flytur i april 1913 skal Dons ha havarert på Møringa, tett ved flybasen på Horten.



*Th. Thommesen i cockpiten på START. Han var en av våre store flypionerer med mere en 100 timer i luften med START. Han er uten tvil den som fløy mest med dette flyet. Bildet er utlånt fra Preus fotomuseum.*

I september 1913 var en annen av flypionerene, premierløytnant Th. Thommassen for første gang i lufta. Han fløy i 1914 og 1915 mange turer med "Start". Etter en "nødvanning" i Oslofjorden i 1915 ble flyet utrangert.



*Start rett før landing på Indre Havn, bildet er fra 1914 etter at Start hadde fått flottører. Bildet er utlånt fra Preus fotomuseum og er hentet fra Th. Thommesens fotoalbum.*

*Sjøsetting av Start på Møringa rundt 1914. (foto: Marinemuseet)*



*Start med påmonterte flottører, liggende på Indre Havn. (Foto: Marinemuseet)*

I 1922, på tiårsdagen for den første norske flyturen, ble "Start" atter en gang fløyet over Karljohansvern. Senere hang det i noen år i et flyskur på Karljohansvern før det i 1940 havnet på Norsk Teknisk Museum i Oslo, der det fremdeles befinner seg. I 1914 fikk Norge sitt marineflyvesen og samme år ble det etablert en egen Marinens flyvebåtfabrikk på Horten.



*Det gikk 80 år før et fly igjen kunne ta av fra Kirkebakken. 1. juni 1912 tok premierløytnant Dons av herfra i en Rumpler bygget i Tyskland omkring 1909. I høst under markeringen av 80-årsdagen for den første norske flyturen tok Mikael Carlson av i sin Beriot fra 1909. Denne gangen fikk flyveren tillatelse til å ta av fra Prestegårdsjordet, det ble Dons nektet for 80 år siden av presten. Her et bilde fra selve starten, der propellen er trukket rundt for å få start på motoren. Motivet på det andre bildet fikk publikum til å gispe, i luften kom START flyvende! Det var så man følte seg satt 80 år tilbake i tiden. Men det var selvsagt en radiostyrt modell.*

I neste års Borreminne blir det mere flyhistorie, da ser vi på flyhistorien på Møringa, skrevet av Lars Frebergsvik. Han har i mange år arbeidet på Flyfabrikken og var i 1966 med på å restaurere "Start".

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