



## Karljohansvern Norges første jagerflybase

Av Stein Gulli

Den første verdenskrig raste ute i verden og de to norske flyvåpen var utstyrmessig i elendig forfatning. De fleste flyene var skole og speiderfly av god gammel fransk "Farman" konstruksjon. De var langsomme og lite egnet til kamp.

En merkelig tilfeldighet førte til at Karljohansvern i 1917 ble Norges først jagerflybase, utstyrt med den tidens mest moderne jagerfly. I 1916 måtte en engelsk flyger nødlande ved kysten av Jylland. For å unngå diplomatiske forviklinger ville danskene gjerne ha mannen fraktet ut av landet i en fart. Via Sverige kom han til Oslo og ved en tilfeldighet traff han marineflygeren Riiser-Larsen ved en middag i den engelske legasjon.

Ved denne middagen var også dronning Maud tilstede. Riiser-Larsen ordnet det så den engelske flygeren fikk besøke Karljohansvern og da han fikk se de foreldede flyene spurte han: Hvor har dere jagerflyene? Siden vi ikke hadde jagerfly ble nok Riiser-Larsen svar skyldig. Det er ikke kjent hvilke oppdrag den engelske flygeren hadde fått ved legasjonen.



*F-102 som ble ombygget til to seter for opplæring av flyelever. På styrbord side sitter flyskolens sjef Th. Thommesen. Som en seter var dette flyet i 1928 på Svalbard og deltok i letingen etter Amundsen og Nobile.*

*(Foto via oberst Johan E. Høver)*

Krigen pågikk og England trengte det de hadde av krigsmateriell. Likevel gikk det ikke lang tid før 10 moderne jagerfly av typen Sopwith Baby ankom Horten og marineflygerne hadde fått sin utdanning i England. Det kan ha ligget i kortene at tyske ubåter prøvde å benytte seg av den norske skjærgården for å søke beskyttelse. Fra luften var det også mulig å se neddykkede tyske ubåter på steder som for eksempel Karmøysundet. Imidlertid het det offisielt at Sopwith flyene drev med mineleting.

Sopwith Baby flyene ble meget populære blant marineflygerne og kolleger fra Hærens flyvåpen samt svenske og danske flygere kastet mangt et misunnelig blikk når de fikk syn de raske jagerflyene. Ved to anledninger i november 1917, fløy Sopwith jagere fra Marinens flyvåpen oppvisning

over slottet. Den ene gangen under tre-kongemøtet og tilskuerne var meget imponert, både over flygningen og den høye beredskapen man kunne holde på Karljohansvern.



*Jagerflyene på beddingen ved Marinens Flystasjon Karljohansvern.  
(Foto via Marinemuseet.)*

Sopwith Baby flyet var meget raskt i forhold til flyvåpenets annet materiell. Det ble derfor populært å sette rekorder. Tur-retur Stavanger på dagen var ingen umulighet lenger, selv om første forsøk endte i høy sjø på Rakke. Sopwith-flyene var snart å se langs kysten til Bergen. Provisorisk stasjon ble opprettet på Karmøy (Karmøy-sperringen 1918).

Da Marinens Flystasjon Kristiansand ble åpnet i 1920, ble tre Sopwith Baby-jagere stasjonert der. I 1922 inngikk tre fly av samme type ved flystasjonen Flatøy ved Bergen. Men det var på Karljohansvern at Sopwith Baby-jagerne hadde sin hovedbase. Her lå også Marinens Flyfabrik, som bygget nye Sopwith Baby fly såsnart et havarerte. Avtalen med engelsk-mennene var en styrke på 10 fly, og dette ble overholdt. Selv om Sopwith Baby flyet var meget populært hadde det også sin særegenheter.

*Sopwith Baby F-110*



Flyet var enseters og til og begynne med hadde flyelevene ingen annen mulighet enn å sette seg i flyet og starte opp uten assistanse fra flyskolens instruktører. Den roterende stjernemotoren ble startet med en sveiv fra cockpit. Når motoren tente var det bare å gi full gass, samtidig som startsveiven ble hengt opp i en stropp. I noen tilfelle ble sveiven hengt galt opp og flygerne fikk seg en ubehagelig overraskelse. Når flyet vel var i luften, stengte sveiven for rattets bevegelse forover. Resultatet var at flyet steilet og ved en sideglidning havnet i vannet med et plask. Det var flere slike tilfelle, heldigvis med små skader på flygerne selv om flyene ble totalvrak.



*Produksjon av Sopwith Baby jagerfly foregikk i Horten, ved Marinens Flyfabrikk på Karljohansvern.  
(Foto via oberst Johan E. Høver)*

Det kan være dette som ga støtet til at flyskolen på Karljohansvern fikk bygget to fly som tosetere. Dette ble gjort ved at radio, gevær og aktere bensintank ble utelatt slik at vekten av en person ikke forflyttet flyets tyngdepunkt. Flygerens sete ble erstattet med en tverrgående brisk og flyger og elev fikk presset seg ned ved siden av hverandre.

I flygningens barndom var havarier noe man ikke kunne se bort fra, men ingen norske marineflygere mistet livet på Sopwith Baby i de nesten 15 årene som flyet var i tjeneste her. En tragisk hendelse fant dessverre sted på Bergen havn, hvor en fisker ble truffet av en flottør i hodet ved flyets avgang. Han falt dessverre overbord fra båten sin og druknet.

Aktiviteten på Karljohansvern var meget stor i april 1919. I forbindelse med en flyutstilling i København var det tillyst en konkurranse hvor det gjaldt å tilbakelegge størst mulig dagsdistanse og å ankomme den militære flystasjon ikke senere enn klokken 18.00. Marineflygerne i Horten så sin sjanse til å vise våre naboland hvem som var best. Mekanikerne sjekket fly og motorer mens to av våre mest berømte flygere gjorde seg klar til konkurransen. I hvert sitt Sopwith Baby-fly tok de av for Kristiansand hvor starten skulle gå for de norske deltakerne.



*Karljohansvern 1929: Tre Sopwith Baby-jagere klare til start.  
(Foto: Reidar Raade via MMU.)*

Den 13. april om morgenen var de i luften og ruten gikk via Horten, Oslo og Göteborg til København. Ved ankomst hadde de en utfløyet distanse på 850 km, men den ene flygeren kom fem minutter for sent. Dette ble sett på som litt av en flygerbragd og begge deltakerne returnerte til Horten med både pokaler og trofeer.

I 1920 opererte Marinens Flyvåpen den provisoriske postruten mellom Oslo og Kristiansand. Mandag, onsdag og fredag ble det fløyet: Horten - Oslo - Horten - Merdø - Kristiansand og samme rute tilbake på tirsdag, torsdag og

lørdag. I Horten skulle det være bytte av flyger og eventuelt fly. Til ruten var det anskaffet engelske flybåter som også kunne frakte passasjerer. Disse flybåtene hadde imidlertid alt for svake motorer og stadig måtte de gi opp og Sopwith Baby-jagerne overtok jobben og utførte den på en glimrende måte. I motsetning til dagens moderne jagerfly som trenger baner på flere kilometer for å komme luften, var egentlig marinens Sopwith-jagere helt unike. De opererte like godt fra vann, sne og is med sine finerflottører, de ble utstyrt med både ski og hjulunderstell uten at det gikk nevneverdig ut over egenskapene.

I 1921 ble et av flyene trukket med hest opp til Borrevannet og fløyet med skiunderstell. Borrevannet var for en stakkett stund jagerflybase. (Se Borreminne 1994). Året etter ble det gjort forsøk med alle de nevnte typer understell på isen på Horten indre havn. Flyenes egenskaper var også kjent for polarforskeren Roald Amundsen som ved flere anledninger anmodet om støtte av Marinens Sopwith-fly.

I 1921 hadde han planer om en ferd mot nord i et Junker monoplan som kunne holde seg i luften i 27 timer. To Sopwith Baby-fly ble klargjort på Karljohansvern for å sendes til Svalbard som støtte for ekspedisjonen, men ferden ble avlyst. Men i 1923 ble det alvor og den 2. juni avgikk D/S "Flint" fra Horten med en Sopwith Baby-jager og to Hansa Brandenburg speiderfly ombord. Flyene opererte fra Kobbekbukta på Danskeøya og det ble fløyet cirka 400 km langs iskanten i løpet av en uke.

Roald Amundsen startet heller ikke denne gangen på sin ekspedisjon siden han ble tvunget til å overvintre på Alaskas nordkyst, så marineflyene returnerte til Kings Bay og ble skipet tilbake til Horten. Sopwith Baby-flyene var meget små i størrelse og i tillegg til sin utmerkede manøvreringevne trengte de ikke store plasser på et skipsdekk. Marinen hadde heller ikke i 1924 noe hangarskip, men bommer ble rigget på panserskipet "Tordenskiold".

På Horten indre havn ble Sopwithflyene så heist ombord og satt ut fra skipets akterdekk. Dette gikk meget raskt og beviste at det ikke var problemer med rekognoseringsflygninger fra moder-skip. Marinens flyvåpen hadde sine faste flygere, men i tillegg var det utdannet mange vernepliktige flygere som hadde repetisjonsøvelser hvert år.

I 1925 ble disse øvelsene holdt på Karljohansvern, og mange av de vernepliktige fikk nå utsjekk på jagerflyet. Øvelsene gikk ut på kampflygning, skyting med gevær og fotogevær, formasjonsflygning og rekognosering. Noen av flyene fikk også montert slippanordning for 40 kg.s bombe. Tjenesten med Sopwith Baby skjedde ikke uten havarier, men som tidligere nevnt, aldri med fatal utgang for

flygeren.

Havarirapportene kunne imidlertid være interessant lesning og med 1920-årenes rettskrivning, hvor flyet betegnes som apparat, gir også rapportene et litt humoristisk skjær: "Der opstod brand i apparatet og flyveren maatte for at redde sig nødlande med vinden (ind over mot land) i høi sjø. Under landingen kulbuterte apparatet." Eller: "Efter en serie loops blev apparatet frivillig lagt i spinn, men kom ikke ut av denne og gikk i vandet fra 700 m. høide."

I 1927 skjedde et noe underlig havari da tre av jagerflyene fløy i formasjon og skulle lande på vannet ved Åsgårdstrand. Dampskipet "Jarlsberg" var på vei fra Oslo til Tønsberg. Når man flyr i formasjon er det ytterst viktig å se på formasjons-lederen og følge denne. Føreren av et av jagerflyene oppdaget derfor ikke dampskipet i det han gikk inn for landing. Han traff skipet og ble slengt inn på promenadedekket. Flygeren våknet opp i en haug av fliser og duk og med en lettere forbannet skipskaptein stående over seg. Også denne hendelsen gikk utrolig bra, men vraket av jagerflyet måtte bringes tilbake til Horten på lekter. Avisene spekulerte i om unge flygere moret seg med å fly lavest mulig over skipene på fjorden.



*Horten 1928: F-100 tilbake etter leteaksjonen på Svalbard, og blir låret fra "Tordenskiold"s dekk.  
(Foto via oberst Johan E. Høver)*

I 1928 hadde flyene vært mer enn ti år i Marinens tjeneste og Marinens Flyfabrikk var i full gang med å konstruere en etterfølger. Da Roald Amundsen var savnet med flyet "Latham" i 1928, kom treningen på panserskipet "Tordenskiold" til nytte. Med to jagerfly ombord seilte "Tordenskiold" i all hast nordover for å delta i letingen. Dessverre vet vi alle at Amundsen aldri ble funnet. Dette var også det siste lengre toktet hvor Sopwith Baby flyene deltok.



*Sopwith Baby-flyene F-114 og F-118 under øvelsene med panserskipet "Tordenskiold", som foregikk på Horten Indre Havn fra 28. til 31. juni 1924. Flyene ble satt ut og tatt om bord via skipets bommer meget raskt. Likeledes ble rekognoseringsoppgavene løst på samme måte. Flyenes førere var pr.ltn. Andersen og Styhr.  
(Foto via Mariemuseet)*

Flyet var riktignok i tjeneste enda et par år, men den tekniske utviklingen gjorde at det lille jagerflyet ikke lenger var et moderne forsvarsvåpen. De siste flyene ble tatt ut av tjeneste i 1930 og satt i reserve før de ble kassert og brent. En era i norsk flygning var over. Dessverre ble det ikke tatt vare på et eneste eksemplar til museumsformål. Imidlertid har Marinemuseet nå tatt initiativet til å gjenskape dette smekre lille jagerflyet fra 1920 årene.

Marinens Flyfabrikk etterlot seg så mange tegninger at man fikk et godt grunnlag for å bygge et nytt Sopwith Baby-fly på samme måte som de gjorde ved fabrikkene. Prosjekt Sopwith Baby ble stiftet i 1996 og i dag er alt trearbeidet klart, et nydelig snekkerarbeid utført av prosjektets flybygger. Postverket står som sponsor i prosjektet og flyet ble for første gang prøvemontert og fremvist ved Postens jubileumsmesse på Sjølyst i mai i år. En ekstra haleseksjon ble bygget og denne henger til almen beskuelse Horten postkontor. Flyet bygges med luftfartsverkets byggetillatelse og bestemmelser. Deler fra original-motorer finnes på Marinemuseet, så får prosjektet nok penger vil det igjen bli en Sopwith Baby å se både i luften over Karljohansvern og på Marinemuseet.

Skulle lysten være tilstede for å vite mer om dette nydelige lille flyet som var en del av Hortensmiljøet i nesten 15 år, så anbefales Sopwith Baby Profilhefte utgitt av Norsk Flyhistorisk Forening og som er i salg på Marinemuseet. Andelsbevis er tilgjengelige for de som ønsker å støtte prosjektet.



*Snitt-tegning av en Sopwith Baby-jager. Takket være at det er bevart detaljerte tegninger, er det mulig å bygge et nytt eksemplar av flyet i dag.*

I regi av Prosjekt Sopwith Baby, ble det i juli i år fløyet postrute Horten Arendal Kristiansand og retur i forbindelse med postjubileet. Flygningen ble utført på samme dag som da ruten åpnet i 1920. En liten begivenhet av historisk karakter var det da det igjen lød flydur på indre havn og postflyet, som sin forgjenger fra 1920, la ut på postruten. Etter endt reise takset flyet inn på gjestehavna hvor postsekken kom på land. Sekken inneholdt spesialkonvolutter som ble stemplet på de stedene hvor flyet landet. Prosjekt Sopwith Baby går en spennende tid i møte og håper på nødvendig støtte slik at Marinemuseet i fremtiden vil kunne belyse også denne delen av Hortens lokalhistorie.

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